

MARINOS EN CONSERVA

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*Los hombres son mala yerba
el más fiel no está seguro.
Por eso siempre procuro
tener tropa de reserva.*

Bretón de los Herreros.



O vamos a hablar hoy, y aquí, de marinos preparados convenientemente y envasados herméticamente para ser conservados comestibles durante mucho tiempo, como es el caso de las sardinas en aceite, el bonito en escabeche o los pepinillos en vinagre, aunque, a veces, las dotaciones de los barcos hayan pasado por situaciones que les hayan hecho envidiar a los arenques, al atún o a las sardinas enlatadas. Vamos a hablar de los civiles que de forma temporal pueden apoyar a la Armada como mandos, tanto durante la paz como en la guerra, sin ser miembros permanentes de la misma o en situaciones especiales, lo que representa una reserva de contingente factible para engrosar los efectivos de la administración de la Marina de guerra y de las dotaciones de sus buques en un momento determinado. De forma intencionada, para el título de este trabajo hemos huido del término *reserva*, pues al ser de uso muy común en la terminología empleada para determinar la situación del personal militar, podía inducir en principio a error: reserva transitoria, reserva activa, segunda reserva. En este estudio haremos un repaso histórico hasta nuestros días, con las soluciones adoptadas en el pasado, tanto cuando hubo que incorporar de forma inminente personal civil para ayudar y complementar la capacidad militar en momentos determinados como cuando se hizo con visión previsoras, concluyendo con nuestros comentarios sobre el futuro, desde un punto de vista próximo pero fuera de las Fuerzas Armadas, en momentos en que se están dando pasos decisivos para que los oficiales de Marina tengan

acceso a puestos de trabajo en la vida civil mediante el reconocimiento universitario de sus estudios militares, lo que puede precisar un movimiento en sentido contrario que propicie la entrada de universitarios como mandos de reserva de la Armada, lo que por otra parte no es ninguna novedad, pues existen numerosos y eficientes antecedentes históricos.

Según lo que se desprende de las pautas marcadas por la Revisión Estratégica de la Defensa, en la Armada el factor esencial y determinante seguirá siendo la calidad de sus recursos humanos, por lo que se deberá reclutar y conservar mandos de calidad en suficiente cantidad y en constante formación. Y para redefinir el proceso de planificación de recursos, para dar flexibilidad a la determinación y ajuste de las plantillas, teniendo en cuenta la situación de los países de nuestro entorno, habida cuenta de que es imposible tener de forma permanente en plantilla un cuadro de mandos suficiente como para hacer frente a cualquier tipo de contingencias, se deberá asumir y desarrollar un nuevo concepto de Reserva Naval y perfilar bien la recién nacida figura del reservista, aspecto que sigue siendo una asignatura pendiente. Todo ello en la línea marcada por la Ley: «profundizar en el concepto de reserva, para establecer un procedimiento de obtención de los efectivos necesarios que complete las demandas en cada momento».

Simplemente marinos

Una cantera importante para obtener «marinos en conserva» se encuentra en la Marina Mercante, pues existen muchos puntos en común con la de guerra: en cuanto a su trabajo (técnicas de navegación, maniobra, manejo de máquinas, aparatos de los buques...) y respecto a la vida a bordo (soledad, confinamiento, alejamiento familiar, guardias, exigencias de seguridad, jerarquía y solidaridad ante las posibles contingencias). Por tanto, todos los marinos tienen un terreno en común que no tienen otras profesiones. Aunque las diferencias también son grandes: muchas especialidades existentes en las marinas de guerra no existen en las marinas civiles (sistemas de combate, navegación submarina, aeronáutica naval...); la disciplina militar en las marinas de guerra dista de la existente en la mercante; en las armadas no hay sindicalismo. A su favor los militares tienen más periodos en tierra, durante los que reciben cursos, o sus destinos son en bases o dependencias, de forma que sus embarques van seguidos de periodos en tierra. El ritmo de actividad de los buques mercantes en la mar es mucho más regular y apremiante que el de los de guerra, que permanecen más tiempo en sus bases para labores de mantenimiento del armamento y adiestramiento de las dotaciones. Por último, de forma general, los buques de guerra cuentan con dotaciones más numerosas y servicios tan importantes como los sanitarios, de los que carecen la mayor parte de los barcos civiles.

La convivencia o dualidad data de muchos siglos, cuando no existían fronteras entre ambas marinas. En el siglo XV aparece la figura del piloto, a cuyo cargo estaba el mando marinerero del buque y su navegación, coexistiendo sus funciones en las naves militares con las del capitán de guerra, que ejercía el mando supremo de las mismas. Con posterioridad se unieron ambas funciones en la figura del capitán de mar y guerra. La formación de pilotos comenzó en España al constituirse en 1569 la Universidad de Mareantes de Sevilla que, en 1681, creó el Colegio de San Telmo, de donde salían los pilotos para dotar las naves de la Carrera de Indias, y que en 1786 pasaría a depender de



Marina. En aquel centro cursaban, entre otras materias, matemáticas, navegación, maniobra, artillería y cosmografía. La creación de este colegio fue muy conveniente pues, por la escasez de pilotos españoles, se debía contratar a extranjeros. Terminados sus estudios, podían pasar a servir tanto en la Marina de guerra como en la Mercante: en ambas, el gobierno marinerero de los buques y el diario de navegación estaban a cargo de los pilotos titulados por el colegio sevillano, y por el que después se fundó en Málaga, ambos financiados por la Armada. Existían, además, el Real Instituto Asturiano de Gijón y las escuelas de náutica que, bajo la inspección de la Armada, sostenían los consulados y los ayuntamientos en distintos puntos del reino. En 1717 se promulgan las Ordenanzas e Instrucciones para la Armada, que variaron el acceso de los pilotos a la Marina de Guerra, que pudieron ingresar en sus unidades hasta 1748, cuando una Ordenanza Naval crea el Cuerpo de Pilotos de la Armada, que tenía consideración y derechos militares, ejerciendo sus funciones en los barcos de guerra bajo las órdenes de los comandantes y oficiales respectivos. El Cuerpo de Pilotos se formó en las academias que a estos efectos se crearon en los tres departamentos marítimos militares y adquirieron gran importancia con ocasión de los descubrimientos científicos llevados a cabo en el siglo XVIII, sobre todo en los estudios hidrográficos efectuados en América.

Su estructura y dependencia orgánica sufrieron cuatro reformas en veintisiete años. En principio existían tres clases: pilotos de altura de primera y segunda, pilotines o ayudantes —que después sería sustituida por la de oficiales terceros— y pilotos prácticos de costas y puertos. Los primeros y segundos instrúan en náutica a los guardias marinas y ostentaban graduaciones militares; los pilotines carecían de graduación. Con los pilotos de la Armada coexistieron los pilotos mercantes al servicio de la misma: de esta manera, desde 1797 los alumnos de los Colegios de San Telmo de Sevilla y Málaga y del Instituto Asturiano de Gijón podían embarcar en los buques de guerra. En 1823 se suprimieron los pilotos de altura, pasando los que tenían mejor hoja de servicios al Cuerpo General. Una Real Orden de 1826 dispuso que las escuelas de náutica, aunque supervisadas por la Armada, quedasen separadas de ella. La entrada en el Cuerpo de Pilotos fue decreciendo hasta casi desaparecer cuando se creó el Colegio Naval de San Carlos en 1845, decretándose su extinción al año siguiente.

Al estallar en 1859 la Guerra de África, y ante la escasez de oficiales que venía arrastrando la Armada, los buques mercantes habilitados para transporte de material y tropa fueron mandados por marinos mercantes, a los que se dio el rango de tenientes de navío. En 1873 se dispuso que podían ocupar destinos en comandancias y ayudantías de Marina. En 1900 aún había veinticinco pilotos graduados en calidad de eventuales, agregados a la escala de reserva del Cuerpo General. No hubo más ingreso en la Armada de personal procedente de la Marina Mercante hasta 1915, cuando se creó la Reserva Naval, cuerpo del que pueden considerarse como claros antecedentes el Cuerpo de Pilotos de la Armada y los pilotos particulares al servicio de la misma. De otra parte, a principios del siglo xx los oficiales de la Armada podían mandar buques mercantes cuando alcanzaban la graduación de tenientes de navío, sin más requisitos que su real patente, y los alféreces de navío debían justificar el tiempo de mar reglamentario para obtener el título de capitán de la Marina Mercante, siendo compatible dicho mando o servicio con la situación de excedencia militar. Ahora, por el contrario, necesitan examinarse incluso para la obtención de los títulos de la Marina de recreo.

Marinos mitad y mitad

La Marina Mercante, junto con la Flota de guerra y las bases navales forman el trípode sobre el que descansa el poder naval de las naciones, y es la cantera natural de donde han de salir no sólo la mayor parte de los «marinos en conserva», sino los buques que auxiliarán a los navíos de guerra en el transporte de hombres y material, tanto en caso de conflictos armados como en operaciones de paz. Ésta fue la razón por la que, siguiendo el ejemplo de otros países, se crease en la Armada española la Reserva Naval con oficiales

de la Marina Mercante, a los que se les exigía dos años de mando para el caso de los capitanes y jefes de máquinas y seis años de navegación para los pilotos y oficiales de máquinas. Las categorías asimiladas eran las de tenientes de navío y alféreces de navío. El 19 de noviembre de 1915, un real decreto, en desarrollo de la Ley de 3 de marzo de 1915 de Reclutamiento y Reemplazo de Marinería, creaba la Reserva Naval; su reglamento sería aprobado el 19 de diciembre de 1917 y, tras muchas vicisitudes, desapareció al crearse en 1932 el Cuerpo General de Servicios Marítimos.

Al estallar la Guerra Civil el 18 de julio de 1936, la Marina Mercante hubo de incorporarse al esfuerzo bélico en ambas zonas beligerantes. Por lo que se refiere a la Armada de la España nacional, se produjo de inmediato la creación de la fuerza de cruceros-auxiliares con los barcos de la Compañía Trasmediterránea y la de las flotillas de *bous* armados. Pero la clave fue la reestructuración de la antigua Reserva Naval, ordenándose el 6 de noviembre de 1936 la incorporación a la Reserva de 56 capitanes y oficiales de la Marina Mercante, y promulgándose el 11 de diciembre un decreto que se complementaría el 17 de ese mes con una orden reorganizando la Reserva Naval Movilizada, que contribuyó de forma eficaz a paliar las dramáticas vacantes de oficiales, habidas como consecuencia de la sublevación de la marinería, y de otra parte para poder dotar a las plantillas de las nuevas unidades, que fueron incorporándose



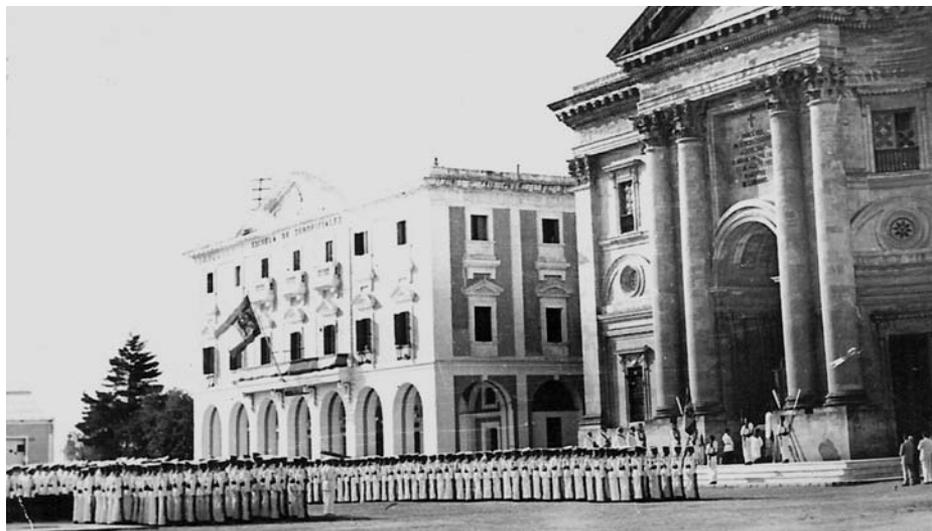
al servicio durante la contienda. Su adscripción fue voluntaria, pudiendo calcularse en no menos de 300 la cifra de oficiales de puente y máquinas que prestaron su servicio en la Armada nacional con categoría de oficial reservista. En una sola convocatoria realizada el 15 de marzo de 1937 se incorporaron 111 oficiales.

En la Armada de la España republicana se produjo también la recluta de oficialidad mercante para su incorporación a su Flota. La Reserva Naval de esa zona se organizó el 13 de marzo de 1937, adscribiéndose el personal que ya estaba previamente militarizado desde los primeros meses de la contienda. En junio de ese año, un nuevo decreto del día 12, por el que se creaba el Estado Mayor de Marina, ratificaba el encuadramiento y creaba el escalafón propio de la Reserva Naval republicana, que se publicó en agosto de 1937, abarcando 34 capitanes de corbeta y 16 tenientes de navío, figurando en el último, correspondiente a noviembre de 1938, 30 capitanes de corbeta, 46 tenientes de navío, 34 alféreces de navío, 31 oficiales segundos y 22 auxiliares navales; 163 en total.

Finalizada la guerra, un decreto de febrero de 1942, en su punto 7.º, previó la reorganización de la Reserva Naval, y por otro de 22 de julio del mismo año se crearon las escalas de complemento de los cuerpos patentados de la Armada, que en alguna medida constituían una reserva naval. Dicho decreto reconocía en los alumnos de las escuelas de náutica unas aptitudes profesionales propicias para su integración al servicio de la Marina de guerra, muy distintas a las que podían alcanzar los de otras carreras, por lo que constituían, más que un complemento, una reserva profesional de distintas características. Para el ingreso en la Reserva Naval los titulados mercantes habían de efectuar un cursillo en la Escuela Naval Militar una vez finalizada la carrera, o bien realizar los campamentos de verano de la Milicia de la Reserva Naval, con lo que alcanzaban graduación de oficiales. Convocadas las vacantes disponibles podían optar al ingreso en la Reserva Naval Activa, en donde los procedentes de la oficialidad de puente de la Marina Mercante podían alcanzar el grado de capitán de fragata, y de comandante los de máquinas. La orden de 3 de diciembre de 1963 estableció que tuvieran idénticos derechos, obligaciones y consideraciones que los de su mismo grado del resto de cuerpos patentados. Su utilidad fue grande, pero en la actualidad es un cuerpo en extinción.

Marinos universitarios

En el levantamiento contra los franceses de 1808 encontramos el antecedente más remoto de la Milicia Universitaria, cuando las universidades de Toledo y Santiago de Compostela crearon sendos batallones para luchar contra el invasor. Un siglo después, la experiencia de la I Guerra Mundial demostró que los ejércitos beligerantes fueron cubriendo las bajas de oficiales



Milicias Universitarias.

profesionales con universitarios a los que se les daba instrucción militar. Siguiendo esta pauta, en España, entrado el siglo XX, en época de paz, se creó la Escala de Complemento, en la que mediante concurso oposición pasaban los universitarios a formar parte de la misma: a los tres meses se examinaban para cabos, posteriormente pasaban a sargentos, y por último, tras pasar por un tribunal, eran ascendidos a oficiales, pudiendo llegar a capitanes. Durante la Guerra Civil, el Ejército creó el grado de alférez provisional, que se nutría de universitarios, figura que no fue contemplada por la Armada, en la que existió en muy raros casos la del «estampillado», sirviendo la mayoría de universitarios combatientes como «marineros voluntarios de la cruzada». Finalizada la contienda, coincidiendo con las amenazas de la Segunda Guerra Mundial, la mala experiencia de la improvisación aconsejó prevenir y, en 1940, se creó la Milicia Universitaria, basada en un acuerdo entre los ministerios del Ejército y de Educación Nacional. Este acuerdo permitió a los universitarios realizar el servicio militar obligatorio como oficiales y suboficiales, sin interrumpir sus estudios durante los veranos, estableciéndose una correspondencia entre las carreras que cursaban y el arma a la que debían integrarse para aprovechar sus conocimientos técnicos.

En la misma línea, la Armada creó en 1943 la Milicia Naval Universitaria. La primera promoción se incorporó en 1944 como marinería, mientras que la de Infantería de Marina lo hizo en 1950. La formación se realizaba durante tres veranos, los dos primeros en la Escuela de Suboficiales de San Fernando



y en la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina: los del primero salían de cabos segunda, los del segundo de cabos primeros, ascendiendo al finalizar los del tercero —que se realizaba en la Escuela Naval de Marín, salvo Infantería, que seguían en San Fernando— a alférez de navío o teniente, con la excepción de los procedentes de carreras de grado medio que salían de suboficiales. Junto a éstos se formaban los alumnos de las escuelas de náutica que pertenecían a la Milicia de la Reserva Naval. Posteriormente realizaban las prácticas con el rango alcanzado, completando así su servicio militar obligatorio y quedando como oficiales de complemento en reserva. Hasta 1972, en que desaparecieron como tal, salieron 28 promociones y unos 2.700 mandos. En 1971 se crea la Escala de Complemento de la Armada (IMECAR), a través de la que se cumple el servicio de forma continuada: los titulados superiores realizan su formación completa en la Escuela Naval de Marín y los titulados medios en San Fernando, pasando posteriormente a realizar las prácticas como oficiales o suboficiales de complemento, hasta completar un año de servicio. En 1992 pasa a denominarse Servicio para la Formación de Cuadros de Mando de la Armada (SEFUCOM-AR), manteniendo las condiciones de incorporación, pero con tiempo de servicio de sólo nueve meses, tres de formación y seis de prácticas como alféreces o alféreces de fragata, sin poder

integrarse directamente en la Escala de Complemento, como ocurría con anterioridad. En el año 2001 desaparece como consecuencia de la suspensión del Servicio Militar Obligatorio.

Marinos a ratos

España es el país de la OTAN que más tarde ha puesto en práctica la implementación de las Fuerzas Nacionales de Reserva, que la organización militar estableció en su reglamento en alcanzar 20.000 efectivos antes de 2006. La razón fundamental estriba en que hasta junio de 2000 existió un servicio militar obligatorio por el que las necesidades, si no en calidad, estaban cubiertas en cantidad. Situación que se ha visto invertida con la profesionalización de las Fuerzas Armadas, al crearse un saldo que en la Armada es deficitario en efectivos. Por otra parte, la figura del reservista voluntario nace de un derecho constitucional, por el que todos los españoles pueden participar en la defensa de su patria, lo que antes era además un deber. Servicio Militar Obligatorio, Reserva Naval o Milicia Naval son conceptos fácilmente asumibles por su tradición, trayectoria histórica y dilatada permanencia de sus miembros en la Armada, no así el de reservista voluntario, por su novedad y reducido tiempo de formación y permanencia entre los mandos y efectivos de la Armada, en donde no son suficientemente conocidos.

El reservista de la Armada es un ciudadano que, de manera generosa y desinteresada, entrega parte de su tiempo a la Marina de guerra para convertirse en marino a tiempo parcial, que tiene que moverse entre las necesidades de la defensa y las de su trabajo profesional y su vida personal. Su ingreso viene dado por las convocatorias que se llevan a cabo, ascendiendo, por ejemplo, en 2007 a 50 plazas para oficiales y 60 para suboficiales. Los primeros se forman mediante un brevísimo curso en la Escuela Naval Militar, y los segundos en la Escuela de Suboficiales de la Armada. La activación al servicio viene dada bien para realizar cursos de formación continuada o para prestar determinados servicios, también durante un brevísimo periodo anual, durante el cual tienen la condición de militares. Los recortes presupuestarios existentes se han convertido en uno de los grandes frenos para que no progrese la figura del reservista, a pesar de que éstos actúan de forma desinteresada en detrimento de su tiempo libre para prestar su servicio militar. Para resaltar la utilidad que puede tener esta figura en el futuro, utilizaremos el comentario hecho por el contralmirante Teodoro de Leste —entonces director del Museo Naval— a una encuesta sobre esta figura: «Es un concepto extraordinario y útil. Aportan trabajo y formación. Si pudieran quedarse más tiempo sería estupendo para nosotros».

Marinos en conserva del futuro

Frente a la necesidad que sienten nuestros países aliados de contar con unos mandos militares de reserva, consecuencia de su participación en dos guerras mundiales, la sociedad española se pone una venda ante tal problema, ya que, por desgracia, en su memoria flota nuestra última experiencia bélica derivada de un conflicto civil, y quiere pensar que las guerras son temas del pasado, lo que lamentablemente no es así. Los españoles debemos asumir que existe este riesgo, aunque con distintas características que en el pasado, y debemos estar preparados para asumirlo, manteniendo una estructura de mandos básica complementada con otra de reserva muy vinculada, en nuestro caso, con la Armada.

Como hemos visto en el repaso histórico realizado, los marinos mercantes y el resto de universitarios de otras carreras son una fuente importante de reserva de mandos, y la Marina de Guerra debe desarrollar imaginación para vincular a ambos con fórmulas atractivas que tengan más consistencia que la que hoy día se le da a la figura del reservista; lo que también pasa por el apoyo a los empleadores —sobre todo cuando se trata del Estado y las administraciones públicas— para que puedan «cederlos» temporalmente; e igualmente porque los mandos de la Armada tengan una idea clara de en qué puede consistir su presencia dentro de la institución y sacar de su servicio el máximo aprovechamiento, previo su adecuado adiestramiento y adaptación. La Marina de guerra, como hemos visto, tiene sobradas experiencias para hacerlo.

