



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

ÍNDICE	<u>Págs.</u>
Presentación	
José María Pelluz Alcantud Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	3
Importancia de las Operaciones Navales en el desenlace final de la Guerra Civil. La lucha por el control del Estrecho y el Mediterráneo Occidental	
José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán Capitán de navío (RR)	5
La fuerza y la ley en el ámbito marítimo	
Aurelio Fernández Diz Capitán de navío (RR)	41
La Armada ante la seguridad marítima	
Julio Albert Ferrero Vicealmirante (2. ^a RE)	47
La mar en el pensamiento. divagaciones y elucubraciones dispersas	
Marcelino González Fernández Capitán de navío (RR)	61
Resumen de la III Jornada Internacional de Pensamiento Naval	
Ramón Márquez Montero Capitán de navío (RR)	85
III Jornadas de Pensamiento Naval	
Juan Manuel Gracia Menocal Presidentte de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias»	109
La Armada vista por la Sociedad	
Juan Manuel Gracia Menocal Presidentte de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias»	110
Vinculación de la Sociedad con la Armada	
Juan Manuel Gracia Menocal Presidentte de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias»	111

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Edita:



<http://www.publicaciones.defensa.gob.es/>

© Autor y editor, 2014
NIPO: 083-14-127-0 (edición en papel)
NIPO: 083-14-128-6 (edición en línea)
Depósito Legal: M. 1.605-1958
Fecha edición: junio 2014
Imprime: Imprenta Servicio Publicaciones de la Armada



Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad del autor de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100 por 100 reciclado libre de cloro.

PRESENTACIÓN

José María PELLUZ ALCANTUD
Contralmirante

Con ímpetu renovado, en este primer *Cuaderno* del 2014 y siempre hablando de la mar, se mira al pasado y al presente para intentar vislumbrar el futuro. Lo componen cuatro artículos y un sumario de la III Jornada Institucional de Pensamiento Naval celebrada el pasado año, tratando a la mar como vivencia o como ámbito de actuación, ya sea militar o civil, o ambas cosas a la vez. Como colofón a este *Cuaderno*, se incluyen tres poesías que su autor nos dedicó con motivo de la celebración de la citada Jornada Institucional.

En el artículo *Importancia de las Operaciones Navales en el desenlace final de la Guerra Civil*, su autor destaca la incidencia del dominio del mar como factor clave para la consecución del éxito de las Operaciones. En este caso, con la pasada Guerra Civil como trasfondo analiza las Operaciones Navales de ambos bandos para obtener el control del Estrecho de Gibraltar y del Mediterráneo Occidental, obteniendo finalmente unas conclusiones que explican las causas operativas por las que la victoria se decantó hacía el bando nacional.

En el siguiente, *La fuerza y la ley en el ámbito marítimo*, su autor, partiendo de una cita de *El Príncipe de Maquiavelo*, considera que básicamente existen dos formas de combatir, una que se apoya en las leyes y otra que no tiene más soporte que la ley que impone el más fuerte en virtud de su propia fuerza. Analiza estos principios en su aplicación a la autoridad que un Estado debe ejercer en sus aguas de soberanía, concluyendo que en caso de no legislar, o no cumplir o hacer cumplir lo legislado, un tercero lo hará por él, con la consiguiente pérdida de soberanía efectiva.

En el artículo *La Armada ante la Seguridad Marítima* el autor analiza la situación actual de las competencias que en lo marítimo tienen las diversas Instituciones de la Administración del Estado y como afectan a la Armada. Para ello, efectúa un recorrido por la organización actual de la Armada, las diferentes Operaciones que se llevan o pueden llevarse a cabo, y cómo se interrelacionan estas con las de aquellos otros Organismos e Instituciones que tienen competencias en la mar. Concluye que es necesario poner orden en este *tótum revolútum* y propone soluciones, no exentas de riesgo debido a la precariedad presupuestaria actual.

En cuanto al artículo *La Mar en el pensamiento, divagaciones y elucubraciones dispersas*, el autor expone sus pensamientos sobre la mar y todo lo relacionado con la mar, la mar en sí misma, el transporte marítimo, vicisitudes

PRESENTACIÓN

medioambientales, la Armada, etcétera. Como el propio autor dice, no es que al hablar de la mar vaya a encontrar soluciones a sus problemas, pero por lo menos permite plantearlos a quien quiera y pueda solucionarlos y, además, puede contribuir a que la mar deje de ser esa «gran desconocida».

En el último artículo, su autor nos hace un resumen de la III Jornada Institucional de Pensamiento Naval, que con el título *La Armada vista por la Sociedad* recoge las opiniones de representantes de cuatro sectores muy importantes de la Sociedad, cuyas conclusiones ya fueron debidamente elevadas al Estado Mayor de la Armada para su análisis.

Quisiera finalizar la Presentación de este nuevo *Cuaderno*, del mismo modo que el anterior en el que mencionaba el pensamiento de Ortega y Gasset: «Para salir de la duda en que hemos caído y llegar de nuevo a estar en lo cierto hay que darse a pensar, a ejercer la actividad que lleva al pensamiento». Sírvame de nuevo esta cita para enviar una invitación formal a todas aquellas personas con inquietudes relacionadas con el ámbito naval o a aquellas que «han caído en la duda y quieran llegar de nuevo a estar en lo cierto», a que piensen en lo Naval, ejerzan la actividad que lleva al Pensamiento Naval, y nos hagan llegar sus opiniones, bien participando en los Foros de debate que se organizan en nuestro Centro de Pensamiento Naval en la Escuela de Guerra Naval, o a través de la dirección de correo electrónico: *pensamionaval@fn.mde.es*, que con toda seguridad servirán para incluirlas como nuevos artículos en futuros Cuadernos de esta colección.

Aprovecho la ocasión para agradecer al lector su apoyo y fidelidad, a la vez que expreso mi reconocimiento a todos aquellos que hacen posible que estos *Cuadernos de Pensamiento Naval* lleguen a sus manos.

IMPORTANCIA DE LAS OPERACIONES NAVALES EN EL DESENLACE FINAL DE LA GUERRA CIVIL. LA LUCHA POR EL CONTROL DEL ESTRECHO Y EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (RR)

Los comienzos

En el programa de Lenin, apoyado por la propaganda y el dinero ruso, España era el próximo objetivo del bolchevismo, para lo que se creó el Partido Comunista que aunque no fue muy bien aceptado, dada la inclinación a la anarquía y aversión a las leyes del carácter español, logró establecer unas células que más adelante evolucionarían.

La República fue en principio bien acogida, ante la caótica situación, pero ninguno de los políticos en el poder presentó un programa realista. Entretanto, creció con fuerza un anarquismo acentuado que actuó mediante asesinatos pagados, primero en Barcelona y más tarde en Madrid, llegando a un estado de repulsa de la opinión pública, y cuando se alcanzó el plazo de las elecciones, los partidos de derechas obtuvieron abrumadora mayoría, pero a la hora de acceder al poder las izquierdas se rebelaron, culminando la revuelta con el levantamiento de Asturias que mostró la verdadera cara de los propósitos antidemocráticos y aunque se logró dominar, dejó tras de sí una estela de odio que el gobierno no fue capaz de controlar.

En las elecciones de 1936 el Frente Popular consiguió hacerse con el poder en un segundo escrutinio realizado de modo abusivo por los partidos de izquierda que tras hacerse con los escaños discutidos, utilizaron la mayoría para anular los escaños obtenidos en las provincias y adjudicárselos, aún cuando el porcentaje de derechas era muy superior, pero las turbas incontroladas se hicieron con el poder.

En los barcos de guerra, la rutinaria vida a bordo transcurría dentro de una aparente calma, pero en el ambiente flotaba una latente y misteriosa tensión

que podía explotar en cualquier momento, incrementándose desde la llegada del Frente Popular al Gobierno. Ante la amenaza de un alzamiento militar, se palpaba un posible amotinamiento de auxiliares y clases contra los oficiales.

La penetración del comunismo en la Armada había empezado en enero de 1925, y con la República instaurada se incrementó el proselitismo, fundamentalmente entre las clases y marinería. Era de «dominio público» que existía a bordo de los barcos una célula comunista. La masonería no contaba con un número elevado de afiliados en la Armada, pero a medida que transcurrieron los años de la República, evolucionó la creación de «logias flotantes», que trabajaron en la oscuridad en pro de la revolución, dentro de una organización controlada desde los antiguos departamentos marítimos.

Los primeros días de guerra fueron decisivos para el posterior desarrollo de las futuras operaciones. El oficial 3.º radiotelegrafista Benjamín Balboa López, simbólico *Savonarola*, dentro de la masonería, controlaba los «triángulos flotantes» desde la logia ferrolana «Atlántida», que mantenía contactos con la logia gaditana «Fidelidad» y controlaba a la logia cartagenera «Atlántida 5» a través de los «hermanos visitantes». Este hombre, afiliado al Partido Comunista, fue destacado pocos días antes del alzamiento a la Estación Radio de la Ciudad Lineal en calidad de «agregado en comisión de servicio», como persona de confianza del Gobierno, ya que la Estación era una pieza clave desde la que se podían impartir órdenes que controlaban los movimientos de los barcos de la Escuadra (1).

El Gobierno sabía que las tropas que se encontraban en Marruecos, mantenían la misma composición y mandos que habían tenido en 1934, cuando actuaron con motivo de la sublevación de Asturias pero, aunque en general se creía inminente una sublevación, no se sabía tan próxima y de hecho sorprendió a varios jefes de la Armada que se encontraban de paso por Madrid y se dirigían a sus lugares de permiso.

En Ferrol, la tarde del día 17 de julio no traía buenos presagios ya que acababa de extenderse la noticia de una sublevación militar en las guarniciones de Melilla. El crucero *Miguel de Cervantes* izaba la insignia del Almirante de la Escuadra, vicealmirante D. Miguel Mier del Río, que ostentaba este mando desde abril de 1935. Poco después de esta noticia los barcos recibieron órdenes de trasladarse a Algeciras a la mayor brevedad, juntos o separados. El acorazado *Jaime I* se encontraba en Santander, los cruceros *Cervantes*, *Cervera* y *Libertad* en Ferrol.

Los barcos son ciudades flotantes y las noticias se extienden como la pólvora. Eran bien conocidos los problemas que a lo largo de los años de la República se habían producido entre las dotaciones. Se sabía que las motivaciones que se barajaban en los compartimentos de proa diferían de las de los

(1) *Por el Camino de la Revolución*, pp. 198 a 202.

alojamientos de popa. Desde el punto de vista de la mayoría de los oficiales, se había llegado a una situación difícil de sostener, pero algunos percibían el peligro mejor que otros.

El *Cervantes* tuvo que salir de dique rápidamente para que entrase el *Cervera* que requería diligencia, ya que era necesario solucionar un problema en las válvulas de fondo. Mientras tanto desde Santander, el acorazado *Jaime I* se hacía a la mar sin haber rellenado de combustible para ganar tiempo, mientras en los muelles de Marín se adoptaban las disposiciones para que el barco pudiese efectuar el relleno completo y llegase a Algeciras con combustible suficiente para operar contra lo inesperado, pues no se conocía el alcance de la amenaza que se cernía sobre los barcos.

Todos eran conscientes de la importancia de los sucesos que habían dado lugar a que un acorazado y tres cruceros adoptasen medidas para concentrarse en Algeciras, mientras en Cartagena se tomaban otras similares con los destructores, lo que hacía suponer una gran concentración de barcos en el Estrecho.

Varios cargos habían sido destituidos y esto no solo había ocurrido en Ferrol, sino en otras capitales departamentales. En general, la mayoría de los destituidos pertenecían al Cuerpo General, que era el que estaba casi siempre colocado en la línea de mira. Durante la República, las tradicionales costumbres de la Armada habían sido alteradas, la disciplina se había relajado y eso no era bueno.

Sobre las 1300 se hizo a la mar el *Libertad*. Aparentemente todo transcurría sin novedad, se cubrieron pasamanos cuando pasó por las proximidades del *Cervantes*, que tenía izada la insignia del Almirante de la Escuadra, respondiéndose al saludo desde este último. Cuando el crucero pasó por el castillo de La Palma, se escucharon a bordo los gritos de una multitud que daba Vivas a España, lo que entonces se consideraba subversivo, respondiendo algunos miembros de la marinería con el puño en alto. El *Libertad* no había efectuado el relleno completo, dada la premura con que tuvo que salir.

A las 1930 el *Cervantes* embocó la canal de salida para pasar entre las dos fortalezas que protegen la Ría. La multitud que había en el castillo de La Palma a la salida del *Libertad*, había desaparecido.

El día 18 de julio a las 0610, se recibió en la Estación Radio de Ciudad Lineal el mensaje de salutación del general Franco desde Tenerife, en el que se informaba de la sublevación del Ejército de África. Una hora más tarde, la Estación Radio de Tenerife volvió a cursar el mensaje, esta vez dirigido a todos los mandos de Divisiones y Jefes de Apostaderos y Bases Navales.

Aunque el auxiliar Balboa tenía prohibida la entrada en la sala de aparatos, se había hecho con los mensajes y era el primero en ser informado. Llamó con urgencia al teniente de navío Prado, ayudante del ministro Giral, que sin colgar el teléfono, le dijo que hiciese copia del mensaje al ministro y al presidente Casares Quiroga. Después tuvo un enfrentamiento con el jefe de la Esta-

ción, capitán de corbeta D. Cástor Ibáñez Aldecoa, que le reprimió y le dijo que allí el único que mandaba era él y ninguna orden se iba a cursar sin comunicárselo al Jefe de Estado Mayor de la Armada, vicealmirante D. Javier Salas González. Balboa le apuntó con una pistola, diciéndole que lo detenía por traición a la República. Poco después la policía se lo llevó detenido.

Balboa cursó un mensaje a todas las estaciones radio de tierra y de los barcos, ordenando que a partir de ese instante no se pusiesen más mensajes cifrados, que se transmitiesen todos en claro. Después se dirigió uno por uno a los barcos ordenando a los operadores que se vigilase a los oficiales y retransmitiesen la situación cada dos horas. Esta orden tenía por finalidad, que todas las estaciones radio permanecieran comunicadas con Balboa y conocer la situación de cada barco.

El destructor *Churruca* había salido de Cartagena para ponerse a las órdenes del Gobernador Civil de Cádiz, pero el comandante del barco, capitán de navío D. Fernando Barreto Palacios, al llegar a la altura de Punta Almina puso rumbo a Ceuta, donde entró la noche del 18, lo que constituyó una agradable sorpresa para los sublevados, pues la Base Naval de Cádiz se encontraba en unos momentos cruciales de lucha y eran necesarios refuerzos inmediatos, por eso se ordenó que embarcase con la mayor celeridad posible el primer Tabor de Regulares y algunas tropas más en el vapor *Ciudad de Algeciras*, en total 224 hombres entre los dos barcos, que se hicieron a la mar en cuanto estuvieron cargados. Después de desembarcar en Cádiz el contingente de este pequeño convoy, el *Churruca* se hizo de nuevo a la mar y cuando el Faro de San Sebastián demoraba por la aleta de babor, el comandante y oficiales del destructor fueron sorprendidos por una multitud de hombres armados, que encañonándolos los condujeron a sus alojamientos (2).

La noche del 18 al 19 de julio Balboa estaba enlazado con todos los radiotelegrafistas de los barcos y les emitió un radiograma por el que incitaba a estar atentos a los movimientos de los oficiales, según él «todos ellos complicados en la traición» y a los que deberían «deponer del mando al menor gesto». En realidad estaba incitando al amotinamiento a unos radiotelegrafistas que de hecho, ya se habían amotinado, pues estaban transmitiendo las órdenes exclusivamente a los comités y los oficiales no estaban recibiendo ningún mensaje de los emitidos por Balboa. Continuó de este modo la mañana del día 19 hasta que a las 1300 horas, se pasó de la fase de vigilancia a la ejecución de los amotinamientos (3).

El *Libertad*, cuyas órdenes iniciales habían sido dirigirse a la bahía de Algeciras, se encontraba a la altura de Cádiz y ante la demora del comandante, —al que se le había ordenado desde Madrid bombardear la ciudad, y retra-

(2) *La Guerra Silenciosa y Silenciada*. Tomo I, pp. 258-259.

(3) *Ibíd.*, p. 162.

só la ejecución alegando que las condiciones de visibilidad no permitían efectuar el bombardeo—, Balboa, fue informado por los radiotelegrafistas de que solo había una ligera calma. Entonces Balboa dijo al cabo primero radio que comunicase al comité, la orden de «empuñar las armas» (4). Este fue el chispazo inicial para que diesen comienzo una serie de amotinamientos en los diversos barcos de la Escuadra.

A las 1500 una turba armada sorprendió a los oficiales del *Libertad*, que enseguida fueron encerrados en el sollado de fogoneros. Poco después llegaba a Madrid un mensaje del comité revolucionario de a bordo en el que se comunicaba la detención del comandante y oficiales y que el nuevo comandante era el auxiliar naval Antonio González Dopico (5).

El *Cervantes* navegaba con rumbo sur, paralelo a la costa de Portugal durante la mañana del domingo 19 de julio, llevando izada la insignia del Almirante de la Escuadra. Los operadores habían escuchado las comunicaciones entre el *Libertad* y Ciudad Lineal e informaron secretamente a parte de la dotación. Sobre las 1500 empezaron a circular rumores del amotinamiento del *Libertad*.

A las 1700 la banda de música amenizó la tarde del domingo, pero poco después de finalizar el repertorio, el comité revolucionario asaltó el pañol de armas portátiles y los amotinados se fueron extendiendo por todo el barco dando gritos de ¡Viva la revolución! ¡Viva la República! y ¡Mueran los traidores! En el puente detuvieron al comandante, al jefe de estado mayor, y continuaron sorprendiendo a los oficiales que se encontraban en la cámara y camarotes. El Almirante de la Escuadra fue apresado mientras paseaba por toldilla. Una vez consumado el amotinamiento del *Cervantes*, se hizo cargo del mando del crucero el auxiliar 1.º Naval Manuel Rodríguez Esplugues y para llevar la derrota se asignó el cometido al cabo de marinería Juanico Dolmedo, que tenía algunos conocimientos de náutica (6).

A las 1235 del día 20 fondeó el *Cervantes* en la rada de Tánger en medio de un lamentable espectáculo, consecuencia de la falta de disciplina reinante, dotaciones gritando Vivas a la República, hombres desaliñados que saludaban con el puño en alto a los que acababan de llegar, una triste estampa con dotaciones amotinadas y jefes y oficiales encerrados.

Aproximadamente a la hora del fondeo del *Cervantes* tuvo lugar el amotinamiento del acorazado *Jaime I* cuando corría la costa portuguesa a la altura de Cabo Mondego, al que se habían puesto radios incitando al amotinamiento, tanto desde el *Cervantes* como desde el *Libertad*, y de manera especial desde la Estación Radio de la Ciudad Lineal, instigados por Balboa. Por la tarde llegó el *Jaime I* a Tánger precipitadamente, perseguido por los hidros.

(4) *Ibíd.*, p. 163.

(5) *Ibíd.*, pp. 390-391.

(6) *Ibíd.*, p. 395.

En la tarde del 21, el capitán de fragata D. Fernando Navarro Capdevila se dirigió al *Libertad* donde izó su insignia de Jefe de la Flota, al haber sido destinado para este puesto por el ministro. Era piloto de la Aeronáutica Naval, había desempeñado el cargo de Agregado Naval en Londres desde 1924 hasta 1928. En 1930 se diplomó en Guerra Naval y desde diciembre de 1931 hasta marzo de 1933, fue ayudante del presidente de la República, volviendo a una Agregaduría Naval, en este caso la de París, durante tres años, desempeñando importantes puestos en los días previos al alzamiento.

En Tánger se encontraban fondeados el buque hidrográfico *Tofiño*, los guardacostas *Uad Lucus* y *Uad Muluya*, el cañonero *Laya*, crucero *Libertad*, el crucero *Miguel de Cervantes*, y el destructor *Sánchez Barcaztegui*, que había dado escolta al petrolero *Ophir*, desde Málaga. Todos los barcos a excepción del *Tofiño* y el *Uad Muluya* se habían amotinado y el almirante, los comandantes y oficiales estaban detenidos a bordo, en espera de un desenlace, que sospechaban sería funesto.

La población de Tánger estaba horrorizada, ante la actitud de los activistas del Frente Popular de la ciudad y los de la Flota, que habían llegado a montar una policía propia y servicios de aduana. Por otra parte, las dotaciones amotinadas estaban dando un vergonzoso espectáculo, por lo que los cónsules y comandantes de los buques extranjeros informaron de la situación a sus gobiernos y así se comprende que, cuando el almirante Darlan intentó convencer al primer Lord del Almirantazgo del problema que supondría una victoria de Franco para la alianza anglo francesa, fracasó estrepitosamente, pues el almirante británico manifestó que «prefería la disciplina a la legalidad». Aquello no podía ser bien visto por ninguna nación civilizada.

Al hacerse cargo del mando de la Flota, Navarro mantuvo los comités, posiblemente porque era un hecho consumado y resultaba muy difícil dar marcha atrás, pues tan solo un jefe de elevado prestigio profesional hubiera podido acabar con ellos. En Madrid, el vicealmirante Salas fue destituido como jefe de Estado Mayor de la Armada y suplantado en sus funciones por el teniente de navío D. Pedro Prado Mendizábal, que poco después sería nombrado jefe de la Sección de Operaciones, quedando suprimido el Estado Mayor de la Armada el mismo día 20 de julio.

Las relaciones entre Navarro y Prado habían sido bastante tensas, tanto por la similitud de competencias como la diferencia de antigüedad ya que, mientras el primero desempeñaba el cargo de Jefe de la Secretaría Técnica del subsecretario de Marina, el segundo fue secretario técnico del ministro de Marina, el catedrático de Farmacia D. José Giral Pereira, afiliado a la masonería y miembro del Frente Popular. Aunque se entrevistaron en Tánger para tratar sobre la nueva organización de los buques, nada se resolvió y los comités siguieron gobernando en los buques durante bastante tiempo, imperando la barbarie en la Flota amotinada. En adelante, el nuevo jefe de la Escuadra de Operaciones, Navarro Capdevila no logró entenderse bien con el ministro ni

con el jefe de Operaciones y pronto sería relevado y destinado a una Agregaduría Naval.

Las dotaciones de los barcos estaban envalentonadas, pero la euforia duró poco tiempo ya que los problemas acuciaban, pues los buques habían llegado a Tánger sin provisión completa de combustible y no consiguieron que la *Shell* ni la *Vacuum Oil* les facilitasen petróleo, ya que las autoridades de Tánger no consideraron oportuno aprovisionar a dotaciones amotinadas con sus mandos presos, lo cual era muy razonable.

El día 21 los dos cruceros se dirigieron a la bahía de Algeciras, fondeando cerca del muelle de Gibraltar, donde se incorporó el *Jaime I* en la madrugada del 23, pero al dirigirse un oficial inglés a cumplimentar al comandante del acorazado y no haber conseguido visitar ni al almirante ni al comandante del barco, los ingleses se dieron cuenta de que se trataba de buques amotinados sin oficiales de Cuerpo General, por lo que se negaron a suministrarles combustible y les dieron de plazo hasta las 1300 para abandonar el fondeadero, sin reconocerlos como buques de guerra españoles ni darles ese tratamiento.

En vista de ello los buques se dirigieron al fondeadero de Punta Mayorga, donde los cruceros tomaron combustible del petrolero *Ophir*, siendo hostigados por un avión procedente de Ceuta, lo que dio lugar a una nueva protesta de los británicos, que presionaron para que abandonasen la bahía, lo que hicieron esa misma noche, dirigiéndose los *Miguel de Cervantes*, *Libertad*, *Jaime I* y *Almirante Ferrándiz* a Málaga, donde llegaron el día 23.

En Madrid, cuando el día 20 Giral se hizo cargo de la Presidencia del Consejo de Ministros, efectuó un llamamiento al pueblo a empuñar las armas para que las utilizasen sin escrúpulos. Ello dio lugar al saqueo de cuarteles, en los que se vaciaron las armerías. Además se abrieron las cárceles a los presos comunes, más que nada para contar con locales para encerrar a los disidentes políticos. Giral conservó de momento la cartera de ministro de Marina, además de la Presidencia del Consejo, y en un despacho próximo del Ministerio se instaló el futuro ministro Indalecio Prieto.

Aunque la zona próxima a la Base Naval de Cádiz y la zona de Sevilla estaban dominadas por los nacionales, no era posible avanzar hacia Madrid con el escaso número de efectivos concentrados en Sevilla, ya que la mayoría se encontraban en el norte de África y las escasas unidades navales no podían oponerse a la Flota Republicana que con base en Málaga, dominaba el paso del Estrecho. Aunque la aviación había trasladado algunos efectivos, los aviones tenían una capacidad muy limitada de transporte.

El capitán de corbeta D. Manuel Súnico Castedo era el comandante del cañonero *Eduardo Dato*, el barco de mayor poder ofensivo con que contaban las fuerzas del general Franco en la costa africana y, por lo tanto, sería el jefe de la fuerza naval de la expedición, en el caso de que ésta se llevase a cabo. Se contaba también con el torpedero *Uad Kert*, y el grueso del previsto

convoy estaría constituido por los vapores correos *Ciudad de Ceuta* y *Ciudad de Algeciras*, para cuyo mando militar, Súnico había designado a los tenientes de navío Díez del Corral y Boado.

El general Kindelán se mostraba muy optimista en cuanto al poder de la aviación y había llegado a decir al general Franco que «uno o dos destructores no eran enemigos para el convoy» lo cual, preocupaba a Súnico con toda razón, pues sabía que un solo destructor con una velocidad de 30 nudos y cuatro montajes de 120 mm podía rendir buena cuenta del cañonero, incapaz de navegar a más de 12 nudos y armado con dos cañones de 101 mm. El destructor podía acabar con el cañonero y luego hundir a los mercantes.

El capitán de corbeta Súnico, planteó su punto de vista al teniente coronel Yagüe, exponiéndole las consecuencias que podría tener el combate naval entre el *Dato* y uno solo de los destructores que se dedicaban a la patrulla del Estrecho. El teniente coronel invitó a Súnico a exponer la situación ante el general Franco en Tetuán.

Así lo hizo, explicando con detalle los riesgos que podía tener la operación sin las garantías adecuadas. Cuando terminó su exposición el general le dijo: «Sí pero yo necesito pasar la fuerza», a lo que Súnico contestó: «Al ser imprescindible soy el primero en recomendar la salida y hacer frente a las unidades enemigas.»

Esa misma noche embarcaron las tropas, 1.200 legionarios en el *Ciudad de Algeciras*, 350 Regulares en el *Ciudad de Ceuta*, además de cien toneladas de explosivos, entre proyectiles de artillería y cartuchería de fusil, una batería de 105 mm y dos ambulancias. En el pequeño remolcador *Arango* embarcaron 50 hombres de Regulares, y varias cajas de munición en el también remolcador *Benot*.

A las 1630 del 5 de agosto, tras un segundo reconocimiento aéreo, el denominado «Convoy de la Victoria» se hizo a la mar. Los barcos tenían orden de navegar hacia la Bahía de Algeciras a la máxima velocidad que pudiera desarrollar cada uno. No se trataba de mantener una formación, el *Dato*, el *Uad Kert* y la aviación proporcionarían la cobertura necesaria. El cañonero ajustaba la velocidad para mantenerse cubriendo el flanco de la agrupación. El buque que antes llegara a Algeciras comunicaría al comandante de Marina la llegada del convoy, de modo que las tropas partiesen inmediatamente a su destino.

El problema surgió cuando un destructor enemigo que se encontraba a poniente del Estrecho empezó a acercarse al convoy a la máxima velocidad. El destructor no había sido avistado en el segundo reconocimiento aéreo y cuando el *Dato* se encontraba a 5 millas de Punta Carnero avistó al enemigo aproximándose a toda máquina, que había abierto fuego a 10.000 metros sobre el *Ciudad de Algeciras* que navegaba en primer lugar.

El *Dato* se dirigió rápidamente a interponerse entre el convoy y el enemigo y abrió fuego con el máximo alcance de sus cañones, centrando el fuego de

sus dos cañones de 101 mm con mayor rapidez que el destructor, que disparaba con sus cuatro montajes de 120 mm. La distancia se fue acortando y desde las baterías de Punta Carnero se hizo fuego sobre el destructor, aproximándose el *Dato* a un rumbo paralelo de vuelta encontrada.

El destructor, que resultó ser el *Alcalá Galiano*, cayó a estribor viviéndose momentos muy críticos en el cañonero, que se encontró centrado por el fuego del destructor, que pasó por la popa del convoy, desde donde le disparó el *Uad Kert* con las ametralladoras y a bordo del *Arango* la tropa se dispuso al abordaje, llegándose a calar las bayonetas a la vez que se hacía fuego de fusil, sumándose al ataque el *Dornier* del teniente de navío Ruiz de la Puente, que le lanzó varias bombas. Después el destructor volvió a caer a babor y se dirigió a levante del Estrecho rebasando Punta Europa.

El convoy fue llegando poco a poco al puerto de Algeciras, donde los barcos fueron recibidos con entusiasmo. El *Dato* fue el último en entrar en puerto. El capitán de corbeta Súnico había actuado con energía enfrentándose a un barco de características muy superiores obligándole a desistir del ataque. El objetivo estaba conseguido.

Al día siguiente el general Franco, —que desde Ceuta había presenciado la operación en la cima del monte Hacho— se trasladó en avión a Sevilla para ponerse al frente del Ejército, que inició el camino hacia Madrid (7).

La Flota Roja, —como era denominada por ellos mismos—, recibió órdenes del Gobierno de atacar los puertos enemigos a ambos lados del Estrecho y en consecuencia, el crucero *Miguel de Cervantes* bombardeó Cádiz en la mañana del día 6 y el día 7 a las 0830 aparecieron en la bahía de Algeciras el acorazado *Jaime I*, el crucero *Libertad* y el destructor *Churruca*, dedicándose estos últimos a bombardear Punta Carnero y Tarifa, mientras el *Jaime I* bombardeó el puerto de Algeciras ocasionando daños importantes al cañonero *Dato*, causándole varios muertos y heridos e importantes destrozos. Después, concentró el fuego sobre el *Uad Kert*, que sufrió algunas averías, dirigiendo luego su artillería de grueso calibre sobre la ciudad, junto con el *Libertad*, resultando bastante dañados los muelles y varios edificios, entre los que se encontraban los consulados británico, francés, noruego y argentino. De momento el control del Estrecho seguía en manos de la Flota Roja.

El *Cervantes* bombardeó también ese día el puerto de Ceuta, pero hostigado por la aviación se incorporó al grupo del *Jaime* y el *Libertad*, que se dirigió a Málaga. El día 8 el *Cervantes* navegaba desde Algeciras hacia Málaga, después de sufrir ataques de la aviación nacional, que había causado algunas bajas. El comité se reunió después del ataque y decidió que había que fusilar de inmediato a los oficiales. A las 2200 se llevó a cabo la ejecución, comenzando por el almirante y su ayudante, que aparecieron en cubierta en mangas

(7) *Ibidem*, pp. 687-701.

de camisa, con los brazos amarrados a la espalda y entre ellos por un brazo. Todos ellos fueron fusilados de dos en dos, cayendo al agua amarrados a un lingote de hierro (8). A estos se sumaron los ejecutados en otros barcos como el *Jaime I*, que se tomaba la revancha cada vez que era sometido a un bombardeo.

En Málaga también fueron fusilados una gran cantidad de oficiales que se encontraban en el *JJ Sister*, utilizado como barco prisión, y en Cartagena la cosa fue peor, pues los oficiales prisioneros habían sido alojados en los buques prisión *España núm. 3* y *Sil* y la llegada del *Jaime I* hizo que la salida a la mar de estos barcos resultase trágica (9). Hoy se sabe que entre los oficiales asesinados en los buques y las dependencias de la Armada, sumados a los que juzgaron los tribunales populares y los caídos en los primeros enfrentamientos armados, perdieron la vida 339 oficiales. En el Cuerpo General murieron asesinados el 35 por 100 del escalafón y de los oficiales embarcados el 70 por 100 (10).

Lo ocurrido en la Marina durante los primeros días de guerra no es el objeto de nuestro análisis, aunque tuvo gran importancia en el posterior desarrollo de la misma, ya que quedó establecida la situación inicial de los bandos combatientes. Desde el punto de vista naval, no se puede sacar más conclusión operativa que la acertada utilización del factor sorpresa con el paso de tropas inicial al otro lado del Estrecho y la brillante actuación del capitán de corbeta Súnico enfrentándose a un enemigo muy superior, aunque los aviones que efectuaron la segunda descubierta aérea, no fueron capaces de detectar los movimientos del destructor, que pudo dar al traste con la operación. La evolución de la situación a partir de entonces, será el motivo de este análisis.

Situación general

En Ferrol —después de las escaramuzas de los primeros días que acabaron con la victoria de las fuerzas sublevadas—, se encontraba el crucero *Almirante Cervera*, el acorazado *España*, —pendiente de desguace— el destructor *Velasco* —único de este tipo que no había pasado al bando republicano—, el transporte *Almirante Lobo* y los cruceros pesados tipo *Washington* de nueva construcción *Canarias* y *Baleares*, cuya entrega a la Marina estaba prevista para un año después.

En Cádiz, la situación era peor todavía, pues la fuerza se reducía al viejo crucero *Navarra* —arrumbado en el arsenal de La Carraca pendiente de

(8) *Ibíd.*, pp. 461-467.

(9) *Ibíd.*, pp. 341-347.

(10) *Ibíd.* Tomo IV, p. 2.536.

desguace—, el dañado cañonero *Dato*, y algún guardacostas de muy poca entidad.

Los republicanos contaban con la base de Cartagena, la de Málaga y la de Mahón, bastión avanzado que podía ser utilizado para la protección del tráfico marítimo procedente de los puertos soviéticos del Mar Negro.

El Gobierno disponía de la mayoría de las unidades operativas de la Flota. En primer lugar el acorazado *Jaime I*, el buque de mayor artillería de la Flota, que aunque era de la serie del *España*, era mucho más moderno, pues fue entregado después de la Gran Guerra, al no suministrar los ingleses la artillería hasta el final de la contienda; los cruceros *Libertad*, *Méndez Núñez* y *Miguel de Cervantes* y todas las flotillas de destructores y submarinos, es decir, prácticamente la totalidad de la fuerza.

La costa, pertenecía en su mayoría a los republicanos. En el norte desde Galicia hasta San Sebastián, que acababa de caer en manos nacionales. En el Mediterráneo, poseían todo el litoral desde Francia hasta Gibraltar, así como la isla de Menorca con la excelente base de Mahón. Aunque el resto del archipiélago balear era de los nacionales, no se contaba con barcos de guerra. El control del Estrecho se encontraba totalmente en manos de la Flota Roja, y todavía se encontraba en África la mayoría del Ejército, que sin el dominio del mar era muy difícil de transportar, aunque los aviones italianos ayudaron en lo posible, pero su limitada capacidad hacía el transporte muy lento y faltaba el material pesado.

Llegamos así a una situación casi insostenible para la causa nacional, ya que, el litoral, la flota principal y el dominio del Estrecho se encontraban en manos republicanas, impidiendo el traslado del Ejército de África. Los nacionales contaban con escasísimos barcos y un litoral muy reducido. Aunque disponían de dos bases navales, el dominio del Estrecho por el enemigo impedía el acceso a Cádiz. Con estos medios tenían que buscar el ejercicio del dominio del mar.

Graves errores en el bando republicano

Para las operaciones de guerra suelen ser nefastas las injerencias políticas. Fue en los principios de la contienda cuando se empezó a elucubrar en la Generalidad de Cataluña con la idea de dominar las islas Baleares, donde los nacionales no contaban con barcos, solamente escasos hidroaviones y una limitada guarnición. El mando de la operación fue asignado al capitán de aviación D. Alberto Bayo Girod, que procedente de Infantería y expulsado de este Cuerpo como consecuencia de un duelo, se incorporó a la Legión, en la que durante un tiempo había servido a las órdenes del general Franco.

El presidente Companys pidió ayuda al presidente del Gobierno Central José Giral, que aunque no mostró mucho entusiasmo dio instrucciones al

ministro de Marina para que apoyase con limitaciones de tiempo y medios. Si bien la idea estaba bien concebida, el apoyo naval debería haber sido incondicional, para que la operación tuviera éxito. No obstante contó Bayo con una fuerza de entre 8.000 y 9.000 hombres, el apoyo de dos destructores y los barcos mercantes necesarios para el transporte.

Una vez dominada la guarnición de Cabrera, el paso siguiente era la conquista de las islas de Formentera e Ibiza. Bayo había llegado a Mahón el 4 de agosto con una fuerza embarcada en el *Marqués de Comillas*, escoltada por el destructor *Almirante Miranda*.

El día 7 salió de Valencia otra expedición, constituida por el transporte *Mar Cantábrico*, con 1.300 hombres a bordo aportados por el Gobierno, escoltada por los destructores *Almirante Antequera* y *Almirante Miranda*. Esta expedición, iba a las órdenes del capitán Uribarri. Ese mismo día el *Almirante Miranda* fondeó en Cala Sabina haciéndose cargo de la isla de Formentera sin mayores dificultades, pues apenas tenía guarnición.

El día 8 se efectuó un desembarco en cala San Vicente, en la costa nordeste de Ibiza, donde fondearon los dos destructores y el *Mar Cantábrico*, y con la cooperación de los hidroaviones de la Aeronáutica Naval, atacaron a la escasa guarnición de la isla, que ante una fuerza tan superior, acabó refugiándose en los montes. Esa misma noche fueron apresados todos los defensores. El *Almirante Antequera* se dirigió de nuevo a Valencia, quedando rota la colaboración de Uribarri y Bayo, al pretender este último autoproclamarse Jefe de la Expedición en nombre del Estado de Cataluña.

El ministro de Marina había dicho que solo prestaría apoyo naval durante 24 horas y en consecuencia el *Libertad* y el *José Luis Díez* bombardearon Sóller el día 12 de agosto, retirándose el crucero el día 13 a Málaga, por haber sido bombardeado en este puerto el acorazado *Jaime I*.

El día 15 salió de Mahón un importante convoy compuesto por los transportes *Mar Cantábrico*, *Mar Negro*, *Ciudad de Cádiz*, *Ciudad de Barcelona*, *Ciudad de Tarragona*, *Cabo Sillero*, *Isla de Tenerife*, *Rey Jaime II*, *Mahón* y *Marqués de Comillas*, con unas fuerzas navales consistentes en los destructores *Almirante Miranda*, *Almirante Antequera*, dos guardacostas, tres remolcadores, tres barcasas de desembarco y tres submarinos. Para apoyar el desembarco contaban con ocho hidros *Savoia* y tres *Machi* de la Aeronáutica Naval.

El asalto anfibio se produjo en la amanecida del 16 en la zona de Porto Cristo y al terminar el día había 4.000 hombres en tierra. Bayo pensaba que los doce kilómetros de marcha hasta Manacor iban a ser un paseo militar, pero se vieron retenidos por las tres columnas enviadas contra ellos, en vista de lo cual solicitó más refuerzos que le llegaron en la noche del 16 al 17, pero el frente quedó estabilizado.

Entretanto, en Mallorca se había efectuado una colecta de alhajas y oro de las gentes mallorquinas y con lo recogido se hicieron gestiones, por medio de personas influyentes enviadas a Italia, lo que permitió embarcar en el mercan-

te *Emilio Morandi*, aviones y material de guerra, que partieron de La Spezia, previo pago de su importe. El barco llegó a Palma el día 27 de agosto, escoltado por el destructor *Molocello*, con tres cazas *Fiat*, tres hidros *Machi* y 2.000 toneladas de armamento. Esa misma noche se armaron los aviones, que al día siguiente se hicieron con la superioridad aérea, lo que resultó desalentador para las tropas de Bayo, que además esperaba una «quinta columna», que nunca apareció.

Por fin el 5 de septiembre se incorporaron de nuevo el *Libertad* y el *Jaime I*, pero el Teniente Coronel García Ruiz, inició una ofensiva el día 3 y recuperó la altura de la Pula, que habían conseguido tomar las tropas de Bayo, que se las tuvo que ver con sus mandos subordinados, con los que sostuvo una violenta discusión, pues se negaron a reconquistar Son Corps. Por otra parte recibió la orden tajante de reembarcar en doce horas, bajo la amenaza de ser abandonado a su suerte por la Flota, por lo que reembarcaron los 8.000 hombres que tenía en tierra durante la noche del 3 al 4 de septiembre (11).

La primera consecuencia que tuvo la retirada de Bayo fue el abandono de la isla de Cabrera, que fue ocupada el 13 de septiembre por efectivos nacionales. Ese mismo día varios aviones que partieron de Palma lanzaron varias bombas sobre Ibiza, con lo cual, los republicanos se retiraron a su vez en motoras y embarcaciones de pequeño porte a Valencia, Alicante y Denia. El día 19 de septiembre fue ocupada Ibiza por tropas nacionales y el día 20 Formentera. (Ver 1.^a conclusión)

Aunque la situación de los nacionales era realmente difícil, la actividad era febril en los astilleros ferrolanos y se agilizó el alistamiento del *Canarias* y del *Baleares*, trabajándose en los astilleros de la Constructora día y noche para acelerar el proceso. Al *Canarias* se le pudieron instalar de momento dos montajes dobles de 203 mm.

En este mismo mes de septiembre tuvo lugar la decisión política del Gobierno Central, propuesta por el Ministro de Marina y Aire Indalecio Prieto y apoyada por el Comité Central de la Flota, de enviar la Flota al Cantábrico para levantar la moral del ejército republicano y de la población civil, decaída desde la toma de San Sebastián el día 13 de septiembre (12).

La Flota salió de Málaga el 21 de septiembre, constituida por el acorazado *Jaime I*, con la insignia del nuevo jefe de la Flota capitán de corbeta D. Miguel Buiza y Fernández-Palacios, nombrado para este cargo el día 2 de este mismo mes, los cruceros *Libertad* y *Miguel de Cervantes* y seis destructores. El *Jaime I* limitaba la velocidad de avance a 12 nudos y la derrota se efectuó a mucha distancia de la costa portuguesa para evitar indiscreciones, pasando a 74 millas de Cabo Roca. Al llegar a la altura de las costas gallegas se navegó

(11) *Ibídem.* Tomo I, pp.734-735.

(12) *Ibídem.* Tomo II, pp. 771-773.

en zafarrancho de combate, que se mantuvo hasta la llegada a Gijón. (Ver 2.^a conclusión)

La lucha por el dominio del mar

El jefe de la Flota nacional capitán de navío D. Francisco Moreno Fernández, tuvo noticia de estos movimientos por diferentes conductos, y a partir de entonces comenzaron los vuelos de exploración, descubriéndose en el meridiano de Cabo Ortegal a la Flota enemiga. Con este avistamiento se precipitó el alistamiento del *Canarias*, logrando que saliese con las cuatro torres de 203 mm, aunque le faltaba la mitad de la artillería secundaria de 120 mm y la dirección de tiro era provisional. La marinería estaba compuesta por voluntarios que casi no tenían conocimientos marineros, pero si interés por adquirirlos, y los guardiamarinas supusieron un punto de apoyo muy importante en su acelerada formación naval.

A las 2200 horas del domingo 27 de septiembre, el crucero *Canarias* (capitán de navío D. Francisco Bastarache y Díez de Bulnes) y el crucero *Almirante Cervera* (capitán de navío D. Salvador Moreno Fernández) abandonaron sigilosamente la estrecha ría de Ferrol. En el *Canarias* llevaba su insignia el Jefe de la Flota. Los obreros de la Constructora estuvieron trabajando a bordo hasta poco antes de la salida a la mar (13).

El día 28 fue de trabajo intenso, repetición de ejercicios, tiro real con dotaciones sin adiestrar y no obstante, se efectuaron dos disparos por torre contra blanco imaginario para acostumar a las dotaciones de los montajes al fuego real. La radio no se utilizó desde el momento de la salida, por lo que el enemigo tampoco sabía hacia dónde se dirigían los cruceros, aun cuando se pudo filtrar información sobre su salida de puerto.

El jefe de la Flota conocía la presencia de dos destructores vigilando el Estrecho, uno a levante de Punta Almina y otro en la zona de Cabo Espartel, es decir, a ambos lados del Estrecho. Según el plan trazado, el *Canarias* debería encontrarse al comienzo del crepúsculo matutino en el meridiano de Punta Almina y el *Cervera* a la misma hora en el de Cabo Espartel. Por eso la diana fue en ambos buques a la 0400 para dar tiempo a que la dotación desayunase antes de entrar en acción. Sobre las 0530 se avistó desde el puente de estado mayor un destructor por estribor, que el almirante estimó que era el blanco asignado para el *Cervera*, por lo que continuó a rumbo a la máxima velocidad.

A 0620, poco después de rebasar el meridiano de Punta Europa, fue avistado a 30.000 metros un barco, que fue identificado como un destructor de tipo *Sánchez Barcaítzegui*, al que se apreció un rumbo hacia Tarifa, navegando de

(13) *Ibídem*. Tomo II, pp.783-797.

vuelta encontrada con el *Canarias*. Desde el puente se observaban muy bien los movimientos del enemigo, dificultando la oscuridad de poniente la identificación del *Canarias*.

El destructor resultó ser el *Almirante Ferrándiz* (alférez de navío D. José Luis Barbastro), que llevaba varios días vigilando la boca oriental del Estrecho, que sorprendido por la aparición del *Canarias* invirtió el rumbo. El *Canarias* aumentó la velocidad y en cuanto hubo solución (14) se ordenó abrir fuego. Sonaron los timbres y despegaron los proyectiles en medio de un enorme estruendo. Los artilleros seguían con un cronómetro el tiempo de vuelo y cuando por fin se cumplió el tiempo sonaron los claxon y se apreciaron los piques, que cayeron cortos.

El director de tiro ordenó aumentar el alza y se repitió el proceso. En esta ocasión los piques de la segunda salva cayeron largos, a 1.200 metros por la proa del enemigo, en vista de lo cual, el director de tiro — dado que el destructor debía estar a punto de activar la cuarta caldera, que a la vista de su velocidad se apreciaba que no estaba utilizando —, se saltó el Método de Tiro, reduciendo el alza, en vez de en escalones de 400 metros, en uno solo de 1.200 metros, ordenando a continuación fuego rápido. El capitán de corbeta D. Faustino Ruiz se había saltado el Método considerado sagrado por los especialistas. La distancia era de 19.000 metros y ley de variación en distancia de 200 metros por minuto.

Por fin el claxon sonó y poco después se observó un impacto entre los montajes de popa del destructor, con otros piques muy próximos. Poco después se observó una viva llamarada. Con ello se llegó a lo que los artilleros llaman la «fase de eficacia».

El destructor empezó a navegar en zigzag, por lo que el *Canarias* cayó a babor lo indispensable para que pudieran ser utilizadas las torres de popa, haciendo fuego ahora a 16.000 metros, alcanzándolo de nuevo cuando se encontraba a 5.000 metros.

El *Ferrándiz* empezó a lanzar SOS comunicando «Destructor republicano atacado frente a Estepona por un crucero faccioso», pero poco después la estación radio fue destruida por un impacto. Algo más tarde el barco quedó parado y escorado. El *Canarias* recogió a varios naufragos y otros fueron recuperados por el trasatlántico francés *Koutubia*, entre ellos el comandante y el jefe de máquinas, que fueron desembarcados en Marsella. Aunque la desproporción de fuerzas hacía evidente el resultado, hay que recordar que se trataba de la primera salida a la mar del *Canarias*, al que se le había incorporado una dotación inexperta de 1.200 hombres, lográndose gran eficacia en el tiro, que los ingleses pudieron observar desde el Peñón de Gibraltar.

(14) Se refiere a los cálculos de la Dirección de Tiro. Nota del autor.

Entretanto, el *Cervera* después de avistar al destructor *Gravina*, maniobró para impedirle la retirada y a 0548 el crucero largó la primera salva, que cayó centrada, siendo alcanzado a la segunda, pero al poner en funcionamiento la cuarta caldera, el destructor alcanzó los 30 nudos en muy poco tiempo, a partir de los 15 que llevaba cuando fue sorprendido. El *Cervera* aumentó velocidad llegando a los 32 nudos, pero el destructor navegando hacia el sur en zigzag y con cortinas de humo, logró refugiarse en Casablanca, donde permanecería durante bastante tiempo.

El *Canarias* y el *Cervera* después de repostar en Cádiz salieron hacia el Mediterráneo. El día 5 cruzaron en formación el freu entre Formentera e Ibiza y después de alcanzar el cabo Formentor, el jefe de la Flota ordenó dirigirse a Sagunto y desde allí hacia cabo Palos. Durante toda la navegación no se avistó un solo barco, ni de guerra ni mercante. El día 7 los dos barcos se dirigieron a Melilla para dar escolta a un convoy de tropas embarcadas en los vapores *Lázaro* y *Puchol*, y no fue este el único convoy que escoltaron sin ser perturbados en lo más mínimo por el enemigo. (Ver 3.^a conclusión)

El jefe de la Flota republicana se quedó estupefacto cuando se enteró de la incursión de los cruceros nacionales en el Estrecho. Al saber que el *Canarias* se encontraba en el Estrecho se indignó ante la falta de información y puso un mensaje al ministro en unos términos tan duros e indisciplinados que en otra situación hubiese sido destituido fulminantemente. Manifestaba su sorpresa y responsabilidad por tener que medir la capacidad de sus fuerzas con un enemigo mucho menos débil de lo que se pensaba y reflejaba en su mensaje como la moral de las dotaciones se había venido abajo, como consecuencia del hundimiento del destructor. El factor sorpresa había sido decisivo. En Madrid la situación era totalmente confusa.

Después de una serie de airados mensajes por ambas partes entre el jefe de la Flota y el ministro, este quiso celebrar una reunión con Buiza y con el jefe de Operaciones, teniente de navío Prado, para lo cual preparó un avión *Douglas* que debía despegar el día 2 desde Santander, pero Buiza alegó la falta de seguridad del puerto de Bilbao y la posibilidad de tener que establecer contacto con el enemigo, solicitando del Ministro que fuese él el que se trasladase al puerto de Bilbao.

La desconfianza era mutua, pues a ninguno de los dos les apetecía que la reunión tuviese lugar en terreno distinto del propio, sin embargo, Buiza se dio cuenta de que perdía una oportunidad de recabar el apoyo aéreo que tanto necesitaba, sobre todo en materia de exploración. El día 6, Buiza propuso definitivamente el regreso de la Flota a su base. Indalecio Prieto, ordenó el regreso de la Flota al Mediterráneo, dejando dos destructores en el Cantábrico, con lo que consideró zanjada la cuestión.

El buque insignia *Libertad* zarpó del abra de Bilbao a las 1040 del 13 de octubre precedido por los destructores y seguido por el *Jaime I*. Aunque el grupo *Canarias-Cervera* hizo lo posible por interceptar a la Flota Republicana

en el camino de regreso, los errores en la situación de cuadrícula proporcionada por la aviación, sumados a la baja visibilidad, hicieron que las dos flotas se cruzasen durante la noche, fondeando la Flota Roja en la rada de Málaga donde permaneció solo dos horas, siendo atacada por la aviación y dirigiéndose a Cartagena.

El 18 de octubre de 1936, el general Franco nombró Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, al vicealmirante D. Juan Cervera y Valderrama, que al comenzar el alzamiento se encontraba en situación de reserva en Puerto Real. El nuevo AJEMA estableció su cuartel general en el Palacio Episcopal de Salamanca (15).

La Flota, según el nuevo despliegue, quedaba constituida por el *Canarias* y el *Cervera*, directamente mandada por el capitán de navío, estampillado de contralmirante D. Francisco Moreno. Con el *España* y el *Velasco* se constituyeron las Fuerzas Navales del Cantábrico a las órdenes del Comandante General del Cantábrico, contralmirante D. Luis de Castro, a las que se sumaron dos grupos de patrulleros y dos cruceros auxiliares. Y las escasas Fuerzas Navales de África, que con base en Ceuta se dedicaban a la vigilancia del Estrecho, quedaron a las órdenes del Comandante General del Departamento Marítimo de Cádiz, vicealmirante D. Manuel Ruiz de Atauri (16). La situación había cambiado drásticamente en muy poco tiempo de guerra. (Ver 4.^a conclusión).

En el mes de noviembre organizó el nuevo Estado Mayor Naval una reunión en Ceuta, a la que asistió el almirante Cervera, el Almirante de la Flota y los representantes de la Marina Italiana y Alemana, para organizar una operación contra el tráfico marítimo enemigo, proponiendo los italianos la participación del *Canarias* en una operación combinada protagonizada fundamentalmente por seis submarinos de esta nacionalidad.

En el destructor *Zeno* iba embarcado un contralmirante italiano, que tenía el mando de la operación. En la mañana del 13 de diciembre, el *Canarias* avistó al mercante ruso *Konsomol*, matrícula de Odessa, navegando hacia el oeste. Este barco, después de pasar los Dardanelos, había desembarcado en Alicante material de guerra para los republicanos y existía constancia de que en su última estancia en Alicante había desembarcado camiones y otro material de guerra, existiendo material fotográfico que lo confirmaba.

El almirante había utilizado hasta entonces el criterio de, en el caso de no ser posible la visita a bordo, conducir al barco a puerto nacional, hundiéndolo solamente en el caso de que mostrase resistencia, salvando previamente a la tripulación. En el caso del *Konsomol*, se conocían sus actividades anteriores y dado que el *Canarias* estaba formando parte de una operación internacional

(15) *La Guerra Silenciosa y Silenciada*. Tomo II, pp. 864-865.

(16) *Ibíd.* Tomo II, pp. 806-810.

combinada y se encontraba barriendo una zona, no existía la posibilidad de dirigirse a Palma de Mallorca. Se izó en el palo de señales la orden de abandono del buque y se envió un bote con un teniente de navío para recoger la documentación. Una vez transbordada la tripulación al *Canarias*, el *Konsomol* fue hundido (17).

El hundimiento fue avistado por un destructor inglés, y un mercante belga se ofreció para recoger a los naufragos que ya estaban en el *Canarias*. La noticia fue conocida rápidamente, produciéndose un gran escándalo internacional, ya que en teoría se trataba de un mercante neutral; a partir de entonces, la URSS utilizó para el envío de material buques mercantes republicanos o de otros países y los mercantes soviéticos evitaron navegar por el Mediterráneo Occidental, salvo a puertos del sur de Francia, desde donde era trasladado el material en camiones por la frontera. (Ver 5.^a conclusión).

Por fin, en diciembre de 1936 se dieron cuenta los republicanos de la necesidad de un Estado Mayor Naval que, una vez creado, propuso dos líneas estratégicas de acción bien definidas. La primera de ellas consistía en lograr el control del Mediterráneo y la segunda suprimir el dominio del Estrecho por parte de la Marina Nacional. Pero para ello, se necesitaban aviones al servicio de la Flota para misiones de descubierta y bombardeo. También pedía el Estado Mayor más submarinos para operar desde Mahón, Málaga y Bilbao, así como lanchas torpederas para completar la acción de los submarinos, sin embargo, de todas estas necesidades tan solo se conseguirían cuatro lanchas torpederas soviéticas.

Los políticos no comprendieron que los logros navales, aun cuando no parecieran tan decisivos como los terrestres, resultaban imprescindibles para conseguir estos últimos. Esta ceguera fue la causa de que la Flota Republicana no incrementase sus efectivos a lo largo de la guerra y ni siquiera repusiese las unidades destruidas o neutralizadas por el enemigo.

Las continuas peticiones de aviación naval del jefe de la Flota, fueron continuamente desatendidas, llegándose al extremo de dejar la ofensiva en la mar a una escuadrilla de bombarderos soviéticos con pilotos de esta nacionalidad, desconocedores de tácticas navales de combate y sin adiestramiento alguno en la identificación de buques.

Esta falta de operatividad de la Flota Republicana, permitió a los nacionales libertad de acción en el Estrecho y Mar de Alborán, facilitando el aprovisionamiento con material llegado de Italia por vía marítima. Ni siquiera la magnífica base de Mahón, excelentemente situada, representó una amenaza importante para la navegación en esta zona, ya que su mantenimiento constituyó una dificultad para quien no ejercía el dominio del mar (18).

(17) *Ibidem.* Tomo II, pp. 912 -917.

(18) *La Estrategia Naval en la Guerra Civil Española*, pp. 15-16.

Al no cuajar el propósito de arrancar el dominio del Estrecho a los nacionales, se dio pie a que estos últimos ocupasen Málaga a principios de 1937, gracias al apoyo de los cruceros (19) y otras unidades ligeras, pudiendo explotar el dominio del mar sin interferencias de la Flota Republicana, que no intentó participar en una acción directa, retirándose a su base de Cartagena en las dos ocasiones en que se aventuró durante la defensa de Málaga, resultando perseguida en ambos casos para quedar encerrada en su base. (Ver 6.^a conclusión).

En el teatro marítimo del Cantábrico, la acción de las Fuerzas Navales Republicanas, dos destructores, dos submarinos y los cuatro grandes pesqueros, que constituían el núcleo principal de la llamada Flota Auxiliar de la Armada de Euskadi, no causaban grandes problemas a las Fuerzas Navales del Cantábrico. La Royal Navy fue la que ocasionó mayores dificultades, ya que impedía el reconocimiento de los mercantes que se dirigían a los puertos republicanos, hasta que llegaban al límite de las tres millas de la costa. Esto constituía un serio inconveniente, pues en esa zona estaban bajo el fuego de la artillería costera enemiga, pero a pesar de todo, el tráfico marítimo republicano en esta zona se veía cada vez más estrangulado, con las consiguientes repercusiones en el frente Norte (20).

El problema del tráfico marítimo enemigo era complejo ya que el litoral del Norte de África, desde la frontera de Trípoli hasta cabo Tres Forcas, en las proximidades de Melilla, contaba con abundantes puertos de refugio en el protectorado francés, en los que los vapores enemigos recalaban para dar el siguiente salto, acercándose a Orán y desde allí a Cartagena.

La Flota del enemigo se presentaba en la costa de Argelia si el convoy era importante, y desde Orán, el salto a Cartagena era más fácil, por eso el almirante se quejaba de no contar con tiempo para sorprenderlos con su agrupación de dos cruceros, cuando estaban empeñados en otro tipo de misiones más propias de un destructor.

El 29 de julio D. Francisco Moreno, hasta entonces capitán de navío estampillado de contralmirante, fue ascendido a este empleo. En julio de 1937, el almirante puso de manifiesto ante la Junta de Defensa Nacional, como el bloqueo se efectuaba de manera precaria a base de mantener la escasa flota en continua tensión (21). Los cruceros *Canarias* y *Baleares*, deberían permanecer continuamente en alerta para acudir a donde conviniese en un momento determinado, pero se mantenían en continuo movimiento, ejerciendo funciones más propias de destructores, como la de escolta, vigilancia, etc.,

(19) A principios de enero ya se encontraba en Cádiz el crucero *Baleares*, recién construido, y aunque le faltaban por montar dos torres de artillería principal y gran parte de la secundaria, su puesta a punto constituyó un éxito.

(20) *La Estrategia Naval en la Guerra Civil Española*, p.18.

(21) *La Guerra Silenciosa y Silenciada*. Tomo III, p.1.777.

corriendo riesgos desproporcionados a su gran valor estratégico, aparte del alejamiento entre ellos, que les hacía llegar tarde cuando tenían que converger en un punto concreto para efectuar su misión principal de acoso y destrucción de la Flota Roja.

El almirante expuso su preocupación porque el dominio del mar pasase a poder del enemigo. Explicó como el bloqueo del Estrecho se ejercía de forma imperfecta, ya que cualquiera de los diez o doce destructores enemigos podría torpedear a los cruceros y barrer a los lentos patrulleros, por lo que la situación era extremadamente peligrosa y podía cambiar en cualquier momento el curso de la guerra.

Solicitó en primer lugar el auxilio de dos o tres barcos rápidos, que pudiendo desempeñar la misión de cruceros auxiliares, atendiesen a la escolta de los convoyes, bloqueos a larga distancia y funciones de vigilancia, de las que descargarían a los cruceros *Canarias* y *Baleares*, que tomarían su verdadero papel de grueso de la Flota. Por otra parte solicitó cuatro o seis destructores eficientes y bien conservados, capaces de alcanzar al menos 28 nudos. También pedía el almirante dos submarinos, para que auxiliasen a los dos comprados a la Marina Italiana, que prestaban un excelente servicio contra el tráfico Marsella-Barcelona-Valencia.

La Junta de Defensa autorizó la compra de dos destructores italianos, para la cual, el teniente de navío D. Fausto Saavedra, Marqués de Viana, adelantó seis millones setecientas mil liras en libras esterlinas.

Cuando ya el frente Norte estaba casi decidido, la ofensiva de Brunete, en julio de 1937, coincidió con la llegada de bastante material de guerra de la URSS a puertos republicanos, que mejoró la capacidad combativa del Ejército Rojo. Poco después llegaron al Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada unas informaciones provenientes del Bósforo, en las que se anunciaba el paso de un gran convoy por los Dardanelos, con carros de combate, artillería y aviones soviéticos.

El general Franco, solicitó ayuda de la Marina italiana, para controlar la zona de acceso al Canal de Sicilia, llegando los barcos españoles a patrullar hasta la zona de los Dardanelos. Los italianos establecieron un dispositivo defensivo de vigilancia naval en el Canal de Sicilia efectuado por destructores que llevaban la bandera nacional española y un oficial español en calidad de «comandante agregado», completando el dispositivo con aviación y submarinos, que detectaron mercantes muy al este de Malta, produciéndose varios hundimientos. Esta ayuda fue muy oportuna, aunque solo duró desde el 6 de agosto hasta el 12 de septiembre, precisamente en una época en que los republicanos efectuaron la ofensiva de Belchite, que aunque finalmente fue conquistada, permitió a los nacionales afianzar su posición en el frente de Aragón.

En esta campaña se cometieron varios errores por parte de los italianos, entre otros el torpedeamiento de dos cruceros auxiliares españoles y el del

Baleares, todos ellos por fortuna fallidos, y el torpedeamiento también fallido del destructor británico *Havock*, por el submarino italiano *Iride*, incidente que tuvo bastante trascendencia, al ser identificado el submarino (22). (Ver 7.^a conclusión).

El Combate de cabo Cherchel (23)

A primeros de septiembre, el servicio de información nacional señaló con insistencia la presencia en las costas de Argelia de un convoy enemigo con material de guerra importante que pretendía llegar a Cartagena en la noche del 7 al 8 de septiembre, escoltado por toda la Flota Roja. El problema era hacer converger a los dos cruceros sobre la flota enemiga y el almirante proyectó dos incursiones, una con el *Canarias* y otra con el *Baleares*, para explorar además de la derrota Orán-Cartagena, la de Argel-Cartagena.

A las 1530 del día 6 de septiembre la Escuadra Roja empezó a salir de Cartagena con destino a la costa de África; el Jefe de la Flota, capitán de corbeta D. Miguel Buiza Fernández-Palacios izaba su insignia en el crucero *Libertad*, donde estaba también embarcado el comisario general de la Flota Republicana D. Bruno Alonso. Navegaba acompañado del crucero *Méndez Núñez* (teniente de navío D. Pedro Prado Mendizábal) y seis destructores. A 0050 debería tener lugar la reunión de los mercantes a escoltar, destacándose dos destructores para convoyarlos hasta el grueso de la Flota.

Cuando ya se estaban acercando los destructores con los mercantes escoltados, el *Baleares* avistó al enemigo siendo a su vez avistado por éste. El *Baleares* se encontraba entonces a 11 millas al norte de cabo Cherchel. Inmediatamente comunicó el avistamiento al Almirante de la Flota, solicitando aviación de bombardeo a Palma.

Cuando el comandante del *Baleares* capitán de navío D. Manuel de Vierna Belando, se dio cuenta de que se encontraba entre la costa hostil del África francesa y la Flota enemiga, decidió pasar por la popa del convoy combatiendo con los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez*, con el fin de quedarse entre la Flota Roja y la base de Palma. En consecuencia, el crucero nacional gobernó primero al 045 y después al 030, con muy malas condiciones de visibilidad para el *Baleares* y buenas para el enemigo debido a la posición del sol.

El comandante ordenó el reparto de blancos asignándose a la artillería de 203 mm el *Libertad*, que se encontraba a 16.000 metros, y a la de 120 mm al *Méndez Núñez*, que se encontraba a 13.750 metros.

(22) *Ibídem.* Tomo III, p.1.819.

(23) *Ibídem.*, pp.1.882-1.896.

El tiro de 203 mm quedó centrado a la tercera salva sobre el *Libertad*. Los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* abrieron el fuego siguiendo el Método de tiro para este tipo de cruceros con toda escrupulosidad. El *Libertad* abrió fuego a 14.500 metros, navegando a 28 nudos, paralelo al *Baleares*, logrando el centrado a la quinta salva. Poco después de las 1100 el tiro quedó limitado al *Baleares* y el *Libertad*, pues el *Méndez* se iba quedando rezagado. El *Libertad*, después de haber logrado el centrado en deriva a la quinta salva, disparó las dos siguientes en «salva rápida» ya que el *Baleares* estaba ahorquillado.

A 1056 el *Baleares* encajó un impacto en la amura de babor, que dejó sin corriente durante unos momentos a la dirección de tiro y artillería de 203 mm, y a las 1100 recibió otro en la cara de popa de la chimenea. Los cascotes y la metralla alcanzaron a los puentes, inutilizaron una ametralladora de 40 mm y atravesaron la caja de urgencia del cañón núm. 4 de 120 mm, produciéndose un incendio cuyos gases la deformaron. La metralla del impacto causó varias bajas. Entretanto las torres de proa del *Baleares* continuaron haciendo fuego, pero las de popa no pudieron utilizarse eficazmente durante este periodo, al estar los puestos directores envueltos por el humo y sin visibilidad ninguna.

El propio comandante del *Baleares* reconoció que el tiro del enemigo fue «eficaz, regular y bien centrado». A 1115 el *Baleares* gobernó al 028 para acercarse más al enemigo y a las 1131 las dos calderas que faltaban se encontraban encendidas y el crucero desarrolló una velocidad de 31 nudos. A las 1125 se encontraba el *Libertad* a 16.800 metros y el *Baleares* abrió de nuevo el fuego con las torres de 203 mm, y aunque el *Libertad* contestó al fuego y tiraba por salvas, se pudo apreciar que lo hacía con tiro local y no centralizado. Cuando el *Libertad* se vio centrado por las salvas del *Baleares*, metió hacia fuera para alejarse. Así terminó esta segunda fase del combate, aunque los barcos continuaban avistándose.

El *Baleares* fue gobernando a rumbos de componente norte, envolviendo a la derrota del *Libertad* y el *Méndez Núñez* con la intención de cortar las posibles derrotas del convoy, cuya protección habían abandonado de momento los cruceros para enfrentarse con el *Baleares*. El comandante del *Baleares* pensaba que manteniéndose en contacto con los cruceros enemigos llegaría al encuentro con el convoy, y tenía razón.

A las 1715 el *Baleares* arrumbó al 090 para recuperar el contacto con el enemigo, que se había perdido de vista, hasta que logró identificar de nuevo al *Libertad* y *Méndez Núñez* con dos destructores, navegando hacia el este en línea de fila, pero a 1720 distinguió a un destructor abierto 60° por estribor y el *Baleares* metió rápidamente al 050 para dejarlo fuera del sector favorable de torpedos. Tres minutos más tarde abrió fuego contra el *Libertad*, *Méndez Núñez* y dos destructores. En ese momento el capitán de corbeta Buiza mandó atacar a cuatro destructores. La contundente respuesta artillera del *Baleares* les obligó a desistir del ataque con torpedos y reunirse con el grueso.

En esa fase de combate hicieron fuego sobre el *Baleares* todos los barcos enemigos y el crucero tuvo mucha suerte de no recibir ningún impacto, ya que no podía dirigir el fuego desde el puesto principal y al llegar a alcanzar los 32,5 nudos, empezó a entrar agua por el agujero ocasionado en la amura por el impacto recibido por la mañana, inundándose parcialmente el pañol del electricista y dando lugar a la pérdida de aislamiento de las torres proeles, y por averías en el alza directora de proa, pasó a utilizarse el puesto de popa, aunque debido al humo tenía muchas dificultades para avistar la caída de las salvas.

Finalmente se suspendió el fuego a 1730 por larga distancia. Luego se recuperó de nuevo el contacto, intercambiándose varias salvas. Terminado el combate artillero, el *Baleares* sufrió el ataque de cuatro aviones, que fueron respondidos por la artillería de 120 mm, por lo que dejaron caer sus bombas muy lejos y regresaron a su base, se trataba al parecer de aviones tipo *Katiuska*.

Los hidroaviones *Heinkel* que salieron de Palma dispersaron al convoy, que buscó la protección de las aguas francesas, varando el vapor *Aldecoa* en su precipitada huída, a la entrada de Cherchel. Los otros dos mercantes fondearon en la rada donde continuaron bloqueados varios días.

El almirante con el *Canarias*, se encontraba rellenando combustible en Ceuta al recibir la noticia de contacto con el enemigo, por lo que se activaron los fuegos y sin terminar de rellenar se hizo a la mar a régimen de 27 nudos, llegándose a picar las estachas para acelerar la salida, pues eran muy pocas las ocasiones de interceptar a la escuadra enemiga y ésta era una de ellas. A 0330 del día 8 se reunió con el *Baleares*, 15 millas al este de la Mesa del Roldán, desplegando la línea de frente para explorar la derrota Ténez-Cartagena, es decir, entre esta Base Naval y la Flota Roja. Por escasas millas no tuvo lugar el encuentro.

Los dos cruceros nacionales se acercaron a Cherchel y avistaron dos remolcadores, barcazas y un destructor francés, que evidentemente estaban intentando poner a flote al mercante varado. Luego el almirante ordenó al *Baleares* dirigirse a Cádiz para evacuar las bajas. (Ver 8.^a conclusión).

Después de la Conferencia de Nyon, con la que cesó la ayuda de la Marina Italiana, era necesario utilizar a los escasos cruceros auxiliares y a los cruceros de la Flota para dar escolta a los convoyes hasta los puertos italianos, lo que hacía que se multiplicasen las acciones del *Baleares* y del *Canarias*, servidumbre que impedía asestar al enemigo un golpe contundente.

Al recibirse la información, de un mensaje interceptado al vapor *Jaime II*, que se encontraba listo en Barcelona para hacerse a la mar, el *Baleares* se encontraba en la costa de Mostaganem y el *Canarias* a 50 millas a levante de Torrevieja, por lo que el almirante decidió hacer una incursión en aguas catalanas con este último.

A las 2132 del 17 de septiembre, con el *Canarias* aproximándose a las costas catalanas, el serviola que se encontraba en el puesto A de la Dirección

de Tiro, con el oficial de vigilancia, creyó ver dos bultos entre el través y la aleta de estribor. Se lo dijo al oficial de guardia que enfocó los prismáticos hacia esa demora, pero no vio nada, no obstante lo comunicó por el tubo acústico. Tampoco el almirante y el comandante, ni ningún otro oficial telemetrista los vieron, pero para cerciorarse, el almirante ordenó al comandante hacer por la demora indicada por el serviola.

El serviola no se equivocó y poco a poco, los incrédulos fueron reconociendo dos sombras cada vez más nítidas a medida que se acercaban a ellas, pero lo que nadie esperaba fue que surgieran poco después dos bultos más, que se desplazaban a mucha más velocidad y a medida que la distancia se acortaba, se fueron distinguiendo las características siluetas de destructores. En realidad el dispositivo enemigo consistía en el *JJ. Sister*, seguido por el *Jaime II* a 700 metros, escoltados por tres destructores.

El almirante tomó personalmente el mando táctico gobernando con un rumbo del 320, de modo que quedase cortada la retirada hacia Barcelona, evitando a la vez presentarles el través para que se mantuviesen fuera del sector favorable para el lanzamiento de torpedos.

En cuanto apareció el *Canarias* navegando a gran velocidad, en la flotilla de destructores se dio la voz de ¡enemigo a la vista!, y el *Antequera* y el *Gravina* maniobraron para lanzar sus torpedos, mientras el *Sánchez Barcaiztegui* se situaba por la proa de los mercantes. El *Canarias* abrió fuego sobre los destructores que se encontraban a unos 10° por la amura de estribor. Poco después se recibió una conmoción en el barco, aparentemente de un impacto con una masa externa, pero sin explosión de ningún tipo, lo que hacía suponer que se trataba de un torpedo lanzado con un ángulo de impacto inadecuado.

Desde el *Canarias* se vio a los destructores alejarse hacia el norte a gran velocidad haciendo zigzag, observándose los piques en sus inmediaciones. Una vez alejados los destructores, el crucero se dirigió a los barcos que habían sido identificados en primer lugar, que resultaron ser dos mercantes, a los que por scott se les ordenó dirigirse a Palma.

El Almirante ordenó salir de Palma a varios barcos para que se hiciesen cargo del convoy, dirigiéndose el crucero también a Palma a mayor velocidad, pues constituía un blanco muy valioso y era preferible dejar la escolta a barcos de menor entidad. Los dos barcos apresados llevaban valioso material de víveres, pertrechos y armamento. Una vez en puerto se comprobó el casco, no apreciándose más que una borradura de pintura en el costado, tal vez producida por un torpedo con ángulo de impacto inadecuado. El gobierno destituyó al capitán de corbeta D. Miguel Buiza en el mando de la Escuadra Roja, puesto que ocupó el también capitán de corbeta D. Luis González de Ubieta, que hasta entonces desempeñaba el cargo de Jefe de Estado Mayor de la Marina (24).

(24) *Ibíd.* Tomo III, pp.1.922-1.934.

Las dotaciones de los dos cruceros estaban muy cansadas, debido a la tensión permanente de la azarosa vida en la mar sometida a continuos sobresaltos por alarmas, zafarranchos, averías, etc., pero la vida a bordo en tiempo de guerra era desconocida incluso en el Cuartel General de Salamanca, en el que a los oficiales del Estado Mayor de la Armada, siempre en minoría, les costaba mucho hacer ver a sus compañeros del Ejército las dificultades, riesgos, inseguridades, sorpresas, etc., que sufrían los que llevaban a cabo esta guerra silenciosa y falta de espectacularidad.

El bloqueo

En el mes de octubre de 1937, las tropas nacionales entraron en Gijón y con ello acabó el frente Norte, lo que dio lugar a un cambio muy importante en el panorama estratégico. Desde el punto de vista militar la situación de los nacionales mejoró sustancialmente, ya que se disponía de mucho más litoral y de muchos más efectivos para dedicarlos a otros frentes. En el aspecto marítimo también, ya que los barcos que operaban en este teatro de operaciones pudieron pasar al Mediterráneo, con excepción de los que se dedicaban a interceptar el tráfico que venía por el Canal de la Mancha.

Este mismo mes fue habilitado de vicealmirante, el contralmirante D. Francisco Moreno, siendo designado para el Mando Supremo de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo, con base en Palma de Mallorca. A partir de entonces, todas las unidades navales de mayor valor militar iban a operar a las órdenes del Almirante desde las bases de la isla de Mallorca, la de Palma para las fuerzas de superficie y la de Sóller para los submarinos. Poco a poco llegaría a disponer de tres cruceros, incluyendo al *Cervera*, cinco destructores, el *Velasco* y los cuatro muy anticuados adquiridos en Italia (*Ceuta*, *Melilla*, *Huesca* y *Teruel*), dos nuevos minadores construidos en España, cinco cañoneros, seis lanchas torpederas, diez mercantes armados, utilizados como cruceros auxiliares, cinco guardacostas, veinte bous armados, unos veinte rastreadores de minas, diez transportes de guerra y lanchas de vigilancia. También fueron asignados al almirante 18 hidroaviones con base en Pollensa, que tenían la misión de vigilancia, reconocimiento y ataque en la zona del Mediterráneo oriental, aunque al ser limitado el radio de acción, no permitía exploraciones a mucha distancia.

Pero el enemigo seguía disponiendo de una fuerza muy importante constituida esencialmente por tres cruceros, catorce destructores, dos submarinos operativos, una flotilla de lanchas rápidas, y muchos barcos mercantes rápidos armados, lo cual bien utilizado podía hacer mucho daño.

Las nuevas líneas de aprovisionamiento venían por el Canal de la Mancha y enlazaban con los ferrocarriles franceses, que llevaban la carga por el norte de los Pirineos y luego por mar otra vez, desde los puertos del golfo de León

hasta las costas catalanas. Este tráfico era dificultado por los submarinos nacionales, y en el canal de Sicilia se ejercía un control con los cruceros auxiliares para evitar lo que pudiera llegar desde el Mediterráneo oriental.

El 30 de octubre de 1937 había ascendido al empleo de contralmirante el capitán de navío D. Manuel de Vierna, siendo nombrado jefe de la División de Cruceros, que integraban el *Baleares*, en el que izaba la insignia, el *Canarias* y el *Almirante Cervera*, que ya había finalizado la Campaña del Norte.

La primera operación del almirante Jefe de las Fuerzas de Bloqueo contra la costa enemiga fue el bombardeo del puerto de Alicante por los tres cruceros, que lo efectuaron el 10 de diciembre, luego se mantuvieron cruzando en las proximidades de Cherchel el *Baleares* y el *Cervera*, mientras el *Canarias* lo hacía sobre Ténez, también en la costa de Argelia. En la noche del día siguiente fue bombardeado el puerto de Valencia, y al día siguiente, los puertos de Alicante, Barcelona, Valencia y la bahía de Rosas aparecieron vacíos. El convoy que debía salir de Argel no lo hizo, pasando en cambio un importante convoy nacional entre Melilla y Palma.

El día 15 de diciembre, los republicanos desencadenaron una ofensiva en Teruel. Poco después los minadores bombardearon los puertos de Denia y Gandía. La Flota Roja reaccionó destacando desde Cartagena a cuatro destructores, sin lograr interceptar a ningún barco nacional. Las actividades contra los puertos enemigos continuaron durante todo el mes de diciembre.

En la zona republicana, tal vez la persona que más influyó en la actitud de la Flota fue D. Bruno Alonso, que introdujo la figura del Comisario Político, suprimiendo los comités de los barcos, con la finalidad de despolitizar en lo posible a las dotaciones y restablecer la disciplina.

Los republicanos hicieron un notable esfuerzo a fin de conseguir oficiales, para lo que se creó la Escuela Naval Popular en Cartagena, en la que en un periodo de tres meses se trató de formar a los alumnos seleccionados, que al cabo de este tiempo eran ascendidos a alféreces de navío. También se recurrió a habilitar como capitanes de corbeta y tenientes de navío a capitanes de la Marina Mercante para formar la Reserva Naval, pero el mando de las unidades importantes solo se asignaba a los oficiales del casi extinguido Cuerpo General.

Las medidas de el Comisario Político D. Bruno Alonso, fueron complementadas con un plan de adiestramiento en la mar y operaciones de descubierta, precursoras de una acción ofensiva sobre la Flota Nacional, para contrarrestar la baja moral en que se encontraban las dotaciones, debido a la llegada de material bélico al bando nacional, que contrastaba con las dificultades para su propio aprovisionamiento y la sensación de lo que esto influía negativamente en el frente terrestre.

A finales de 1937 cambió la situación de la Marina en el bando republicano. Las medidas adoptadas por el nuevo Comisario D. Bruno Alonso, en el sentido de despolitizar en lo posible la organización de los barcos, suprimien-

do los comités, sumada a la llegada de consejeros soviéticos, la formación de nuevos oficiales en la creada Escuela Naval de Cartagena y la decisión de adoptar una actitud más ofensiva, sin lugar a dudas dio resultado y aunque la capacidad de los mandos no era lo adecuada que requería la situación, mejoró considerablemente.

El consejero naval soviético del Jefe de la Flota, almirante Pitercki, —que con otros consejeros navales soviéticos habían llegado a España en noviembre de 1937—, tenía la idea de emprender una acción ofensiva contra la base naval de Palma con lanchas torpederas, con la cobertura del grueso de la Flota al mando del capitán de corbeta D. Luis González de Ubieta y se dispuso un ataque con torpedos contra la parte más vulnerable de la red de protección de las boyas de amarre de los cruceros en la bahía de Palma. A finales de febrero estaban listos los preparativos de la operación.

Los servicios de información obtuvieron noticia de esta acción ofensiva que se preparaba y el AJEMA hizo una serie de propuestas, entre las que estaba en primer lugar un refuerzo aéreo para la exploración de las actividades de la Flota en Cartagena, pero el Generalísimo no lo autorizó.

En la tarde del 5 de marzo dio comienzo el plan de ataque al fondeadero de Palma y tres lanchas torpederas salieron de Alicante para atacar a los cruceros nacionales. Su misión era la más importante y a ella se subordinaba el resto. Para enmascarar el ruido de sus motores, se haría coincidir el ataque con un bombardeo aéreo.

El segundo componente era la 1.^a flotilla de cuatro destructores con la misión de «Convoyar, proteger y aprovisionar a las lanchas en su ataque a la base de Palma de Mallorca. Atacar al enemigo en el caso de encontrarlo».

El tercer componente era el grueso, compuesto por los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez*. En el primero arbolaba su insignia el Jefe de la Flota, y con él se encontraba el Comisario General D. Bruno Alonso, así como un estado mayor compuesto por un capitán de corbeta y dos tenientes de navío. Escoltaba a este grueso la 2.^a flotilla compuesta por cinco destructores. Este componente tenía la misión de «Efectuar una descubierta en dirección Este para proteger a la 1.^a flotilla de destructores entablando combate con el enemigo en el caso de encontrarlo».

La 1.^a flotilla de destructores esperó a las lanchas a la altura de Alicante, pero como no aparecieron recibió orden de explorar el freu San Antonio-Ibiza. Descartada la misión principal, Pitercki propuso continuar la descubierta con el primer y segundo componente de la Flota, mostrando Ubieta su conformidad.

De Palma salió a 1300 horas del día 5 un convoy formado por los mercantes *Aizkorimendi* y *Unbemendi*, procedentes de Italia y cargados de material de guerra, que iba a ser empleado por el Ejército en la ofensiva de Levante, escoltados por los cañoneros *Canalejas* y *Cánovas*, y los destructores *Velasco*, *Huesca* y *Teruel*, que serían relevados por la división de cruceros a la

altura de Formentera. A las 1500 salieron de Palma los cruceros *Baleares*, *Canarias* y *Cervera* en demanda del convoy que había salido dos horas antes de este mismo puerto, para relevar a su escolta y dirigirse con él a Cabo Tres Forcas.

Una vez interceptado, se retiraron los cañoneros a Ibiza y los destructores a sus bases. La limitada velocidad del convoy a 10 nudos al rumbo 220, obligaba a los cruceros a hacer frecuentes inversiones de rumbo. A 1800 horas, el almirante Vierna solicitó del Almirante Jefe del Bloqueo, exploración aérea para la mañana siguiente y a 2242 ordenó por Scott al *Baleares* «listo al amanecer con ocho calderas», reduciendo la velocidad a 11 nudos.

A 0040 del día 6 el *Baleares* cayó a estribor, al transmitirle el *Canarias* desde el puesto A que se veían varios buques abiertos 25° por babor con las luces apagadas, al parecer un crucero y cuatro destructores. Desde el buque insignia se ordenó por Scott navegar a 22 nudos en zafarrancho de combate y seguir aguas de la capitana. A 0055 se perdió de vista el grupo enemigo. El *Baleares* había comunicado antes por Scott seguir aguas. A 0125 el *Baleares* volvió a arribar al 220 y el almirante Vierna preguntó por Scott «Dígame si avistó enemigo y cuantos buques» a lo que contestó el *Canarias* «Avisté 25° babor un crucero y cuatro destructores» y el *Cervera* informó «Dos bultos por el través de babor a las 0040 horas».

El enemigo había avistado a los cruceros nacionales a la vez que eran avistados desde estos. El *Libertad* y el *Méndez Núñez* iban en línea de fila con tres destructores por la amura de babor y dos por la de estribor. Por azar se cruzaron casi paralelamente.

En el *Libertad*, González de Ubieta intercambió impresiones con Pitercki y le dijo que podía tratarse de barcos ingleses, pero el almirante ruso no estaba de acuerdo y creyó que podía tratarse de los cruceros nacionales, lo que se confirmó poco después por los consejeros soviéticos, que captaron por un gonio desde cabo Palos una emisión procedente del *Canarias* al este de la posición actual de la Flota.

El jefe de la Flota preguntó a Pitercki como actuaría si fuese el enemigo, a lo que el ruso contestó que al conocer la presencia de los buques republicanos y su posición estimada, procuraría destacarse hacia Cartagena para interponerse entre ellos y la base, fuera del alcance de las baterías de costa, para llegar allí antes del amanecer. Ubieta le dijo que él pensaba lo mismo. Por lo tanto la idea del mando republicano era evitar el encuentro.

A 0200, el almirante Vierna ordenó gobernar al 040 por contramarcha y a 0215 invirtió el rumbo y precisamente al iniciar esta evolución, desde el *Canarias* se avistó un barco por la proa a escasa distancia. Casi a la vez, el crucero avistó a los dos cruceros enemigos y otras sombras más confusas. El *Baleares* abrió fuego y casi simultáneamente el *Canarias*.

De pronto se vieron disparos de proyectiles iluminantes sobre los cruceros nacionales, apareciendo pocos segundos después una columna de humo denso

en el *Baleares*, rodeada de llamaradas y chispazos, surgiendo dos grandes llamaradas a proa y popa de la chimenea, viéndose oscilar el palo de popa que se abatió sobre las torres popeles. El comandante del *Canarias* ordenó meter a estribor para evitar el encuentro con su matalote de proa. A la vez rompió el fuego disparando iluminantes, apreciándose como uno de los barcos enemigos era alcanzado, luego no se volvió a ver al enemigo.

El *Baleares* mostraba una acentuada escora a estribor. El comandante del *Canarias*, capitán de navío D. Rafael Estrada, asumió el mando táctico, ordenando aumentar la velocidad de los cruceros a 28 nudos, ordenando al *Cervera* gobernar al 190, y unos minutos más tarde, al avistarse otra sombra, ordenó arrumbar al 120 moderando a 25 nudos al temer que el *Cervera* no pudiera mantener un régimen tan forzado de revoluciones, gobernando después en demanda del convoy para protegerlo de un ataque. Puso un mensaje al Almirante Jefe del Bloqueo informándole de lo ocurrido y solicitando aviación al amanecer, ordenando al convoy rumbo sur. La situación a 0330 era 65 millas al 100° de cabo Palos.

El alejamiento nocturno de este paraje tuvo por objeto evitar a los cruceros recibir otro torpedo por parte de los destructores enemigos, cuyas sombras se divisaron, por lo que los cruceros continuaron al 220° sin alejarse mucho del convoy que se dirigía hacia el sur. Una vez asegurado el convoy, se le ordenó dirigirse a Cabo Tres Forcas costeano las aguas francesas, mientras los cruceros retornaban al lugar donde se encontraba el *Baleares* (70 millas al 080 de cabo Palos) con el fin de rescatar supervivientes.

A 0720 se aproximaron al lugar avistando a unos destructores, que podían ser enemigos, pero se identificaron comunicando por radio «British destroyers *Kempenfelt and Boreas*» que a 0838 fueron atacados por una escuadrilla de bombarderos rojos, nueve *Martin Bombers*, abriendo los cruceros un fuego antiaéreo muy intenso, cayendo una de las bombas muy cerca del *Boreas*, en el que resultaron heridos tres hombres de la dotación. Los otros destructores dieron avance a toda máquina alejándose del lugar.

Ante la presencia de la aviación enemiga y dados los inconvenientes del transbordo en la mar, se acordó con los británicos que los llevaran a Palma, dirigiéndose los cruceros a este puerto donde amarraron a 1536. A 1545 entró el *Kempenfelt*, tocándose a su paso desde el *Canarias* el himno nacional inglés. Estos destructores británicos demostraron una actitud ejemplar digna de toda gratitud, de manera especial las dotaciones del *Kempenfelt* y del *Boreas* por las muchas atenciones que tuvieron con los naufragos.

El *Baleares* recibió dos impactos de torpedo, produciendo el incendio de los tanques de combustible y la explosión de los pañoles proeles de las torres de proa, quedando envuelto en llamas el puente de navegación y el de estado mayor, pereciendo el almirante, el comandante y un gran número de jefes y oficiales que allí se encontraban. Poco antes de recibir los torpedos, el *Baleares* encajó cinco impactos de proyectiles enemigos.

La dotación desplegó gran actividad para tratar de mantener el barco a salvo, aunque no se pudieron poner en función los servicios de contraincendios. Los heridos fueron llevados a cubierta, donde eran atendidos con todo el cariño posible por los médicos de a bordo, acabando con todos los medicamentos de la enfermería, siendo imposible relatar la cantidad de actos de heroísmo y espíritu de sacrificio que se demostraron. Se apagaron varios incendios y se destruyó toda la documentación secreta, claves, etc. Se arrojaron al agua proyectiles envueltos en llamas, continuando el personal de maquinas en sus puestos para intentar comunicar calderas por todos los medios.

Sobre las 0500, ya con las hélices fuera del agua, el oficial más antiguo dio la orden de abandono del buque, arrojándose al agua todos los objetos flotantes. Poco después el buque escoró a estribor arrojando al agua a todos los que estaban en cubierta, heridos y no heridos, arrastrando al fondo a unos 800 hombres. Los botes de los ingleses recogieron a muchos náufragos que se encontraban en el agua nadando o agarrados a tablones, salvándose un total de 435 náufragos (25). (Ver 9.^a conclusión).

Cuando Bilbao fue tomado por las tropas nacionales, los barcos mercantes matriculados en las provincias vascongadas habían quedado sin ningún puerto del Cantábrico que les sirviese de base para su ejercicio comercial y buscaron refugio en puertos ingleses y franceses. El Gobierno republicano ordenó la requisita de todos estos barcos el 29 de junio de 1937. Esta disposición permitió que continuaran prestando servicios dentro del comercio exterior y generando divisas. Para poder ejercer esta actividad, un agente en el exilio del gobierno vasco, creó la naviera *Mid Atlantic Shipping Company Limited*, que se mantuvo operativa durante toda la guerra llegando a disponer de 79 barcos. Para no tener problemas con el Reino Unido, la naviera empezó contando con cinco barcos ingleses, sumados a los españoles, y así el gobierno de Valencia impulsó las actividades de esta empresa, empleando a los cinco mercantes ingleses para el aprovisionamiento de guerra de los puertos del levante español.

El Gobierno republicano, siguiendo la política de máxima utilización posible de los barcos españoles, y para dar salida a muchos de los barcos requisados, que se encontraban en los puertos británicos, holandeses, belgas y franceses, los alquiló a la compañía *Anglo-Soviet*, fletándose a los soviéticos 14 unidades. El tráfico de estos barcos se efectuaba fundamentalmente entre Rusia y Gran Bretaña, para la obtención de divisas, y en ocasiones a Francia.

Existía además otro tráfico más dañino para los intereses nacionales, que era el de barcos de bandera extranjera, generalmente inglesa o francesa, que se

(25) *Ibidem*. Tomo III, pp. 2.176-2.204.

dirigían desde el puerto de Múrmansk o Arkángelsk, en el Ártico, y también desde los de Gdynia, Dánzig, Memel, Tallin y Leningrado, en el Báltico, hacia los puertos atlánticos del litoral francés, descargando sus mercancías en Le Havre, Brest, Lorient y Burdeos, desde donde el material de guerra se dirigía a la frontera catalana. La compañía más importante era la naviera *France-Navigation*, creada por el general soviético Krivitsky, jefe del NKVD (26) en España, que era utilizada para camuflar la ayuda de la URSS al gobierno republicano. Los barcos de esta compañía partían de puertos soviéticos, a los puertos franceses y eran los suministradores de material de guerra, cañones, aviones, carros de combate, ametralladoras, etc.

La Marina Nacional, trató de neutralizar este tráfico atlántico, pero debido a la falta de barcos de guerra utilizó los llamados cruceros auxiliares, mandados por un oficial de la Marina de Guerra y con dotaciones mixtas de la Marina Mercante y de la de Guerra. Dada la limitada capacidad de nuestros recursos navales, estas operaciones de guerra al tráfico solo podían efectuarse contra mercantes de naciones débiles en la mar, como la URSS, Grecia, etc. El problema era la *Home Fleet*, que controlaba todas las derrotas marítimas del Atlántico Norte y además la bandera inglesa era una de las mayores suministradoras de los puertos republicanos.

La penuria de medios de los nacionales no permitió armar en corso en el Atlántico más que dos mercantes armados, el *Ciudad de Valencia* y el *Ciudad de Alicante*, de 2.434 toneladas de registro, construidos en Valencia en 1931 y 1932. El primero iba armado con un cañón de 120 mm y dos de 101mm y el segundo con dos de 101 mm y uno de 47 mm. El *Ciudad de Valencia* iba disfrazado como el *Nadir*, con matrícula del puerto noruego de Batha, y el *Ciudad de Alicante* como *Noaik*, también de matrícula de este puerto.

Dado que el éxito de las operaciones estaba basado en el factor sorpresa, era fundamental el secreto, y la transformación se llevó a cabo de manera oculta notificándose su existencia solamente a la embajada alemana en Burgos y al mando naval alemán, por si tenían que entrar en algún puerto de esta nacionalidad para repostar, aunque los Comandantes tenían instrucciones de evitarlo en lo posible.

Los barcos operaron al principio con independencia, pero con el tiempo se cayó en la cuenta de que era preferible la actuación conjunta. Tuvieron que operar muy al norte, con frecuencia en el círculo polar Ártico, pues los republicanos solo navegaban en aguas nórdicas, entre puertos rusos e Inglaterra, ó del norte de Francia. Una vez en estos países, los cargamentos se hacían en

(26) *Naródnij Komissariat Vnútrennij*, que traducido del ruso quiere decir «el Comisariado del Pueblo para Asuntos Internos», que llevaba a cabo las funciones de seguridad del Estado y de sus funciones policiales.

mercantes, generalmente ingleses o franceses. A estos barcos no les podían atacar los corsarios en aguas internacionales, salvo que se dirigiesen a la costa española, pero en todo caso, el Estado Mayor de la Armada, retransmitía la llegada de estos contingentes al Almirante Jefe del Bloqueo para interceptarlos en el tránsito desde Marsella a las costas de Cataluña por vía marítima. Los resultados de su campaña fueron muy eficaces, y para obtener buenos resultados tuvo mucha importancia la coordinación con el Servicio de Inteligencia para conocer la salida de los grandes cargamentos. Cuando partían de puertos del Reino Unido u otros países europeos, era más fácil obtener información. Era más difícil conocer las salidas de barcos que partían de puertos soviéticos, aunque el servicio de información alemán que coordinaba el almirante Canaris facilitaba los movimientos de los barcos que salían por el Skagerrak, era más difícil obtener información de los procedentes de puertos del Ártico.

Desde la ofensiva de Aragón que culminó con la llegada de los nacionales al litoral por Tortosa en abril de 1938, la zona roja había quedado dividida en dos mitades aisladas entre sí, y el bloqueo era tan intenso que resultaba muy difícil que el material soviético alcanzara los puertos republicanos. Cuando en diciembre de 1938, las tropas nacionales comenzaron la ofensiva general contra Cataluña, la situación se tornó desastrosa para los rojos. La última remesa de Stalin, con una importante cantidad de material soviético, no llegó a tiempo para sostener la desesperada situación de la República, cuyo presidente Manuel Azaña y el Gobierno de Juan Negrín cruzarían la frontera francesa en febrero de 1939. Poco después terminó la guerra.

Conclusiones

Primera Conclusión.—La incomprensible decisión de suprimir el Estado Mayor de la Armada, dejando tan solo una Sección de Operaciones, tuvo mucho que ver con el fracaso de las primeras operaciones navales del bando republicano. La incompetencia de los políticos, que consintieron que una operación de la envergadura del dominio del archipiélago balear se llevase a cabo sin el adecuado apoyo naval, dio al traste con la operación.

Segunda Conclusión.—La decisión de enviar la Flota al Norte nunca hubiera sido recomendada por un Estado Mayor, que habría analizado con detenimiento el plan, los aspectos logísticos y sobre todo, la amenaza de una incursión en el Estrecho de los buques nacionales, que podría suponer un, cuando menos eventual, dominio del Estrecho. La Jefatura de Operaciones que se creó en sustitución del Estado Mayor, no supuso más que una interferencia en las relaciones de la cadena de mando, concretamente entre el Ministro y el nuevo Jefe de la Flota, capitán de corbeta D. Miguel Buiza Fernández-Palacios. De haber existido una Sección de Inteligencia del Esta-

do Mayor, se podría haber averiguado el estado de avance del alistamiento de los cruceros *Canarias* y *Baleares*, al estar en Madrid las oficinas de la Sociedad Española de Construcciones Navales, que forzosamente tenía que tener información de la casa Vickers, en relación con la instalación de la artillería de los cruceros.

Tercera Conclusión.—La incursión del *Canarias* y el *Cervera* en el Estrecho produjo un vuelco total en la situación estratégica y dio un giro completo al curso de la guerra. Cesó de inmediato el bloqueo de los puertos del sur por parte de los destructores enemigos e incluso por otras unidades de mayor entidad. En pocos días pudieron pasarse del norte de África a la península unos 8.000 hombres del Ejército de África con todo su material pesado. Otra consecuencia importante fue el abandono de Málaga como base de la Escuadra Roja, trasladándose los buques a Cartagena, con lo cual, las posibilidades de vigilar el Estrecho disminuyeron y casi se neutralizaron. El efecto psicológico causado al enemigo no se limitó a la pérdida de un destructor, sino a la desarmonía entre el poder de la Flota Roja y el hundimiento de un destructor por una flota muy inferior. Nunca lo olvidarían los mandos republicanos, que a partir de entonces actuarían con mucha más precaución.

Cuarta Conclusión.—La Flota Roja, que disponía de una base en Málaga y otra en Cartagena, hubiera podido utilizar de manera adecuada el enorme potencial en destructores y submarinos junto con los cruceros y llevar a cabo una campaña contra solo dos cruceros, que forzosamente tenían que recalar en el Estrecho antes o después de cada operación. Un Estado Mayor se hubiera dado cuenta de que tan solo estas dos unidades debían constituir el objetivo de la Flota Roja, el «principio maestro»: la destrucción de la flota del enemigo, y disponían de los medios necesarios. Pero por el contrario, se adoptó una estrategia naval puramente defensiva en la que el esfuerzo principal de la flota se destinó a la escolta de barcos soviéticos procedentes del Mar Negro, que si bien aportaban gran cantidad de material bélico para el frente, lo hubieran logrado con mucha mayor eficacia de haber neutralizado al menos una de sus dos unidades perturbadoras. En honor a la verdad hay que decir también que gracias a este tráfico el Ejército Republicano recibió carros de combate, aviones y material pesado, que permitieron contener a las tropas que trataban de entrar en Madrid. Pero también es cierto que gracias a esta estrategia de carácter defensivo, pudieron los nacionales recibir material de guerra por vía marítima sin ser molestados por el enemigo.

Quinta Conclusión.—El hundimiento del *Konsomol* suprimió de raíz, los envíos de material de guerra en barcos soviéticos por la ruta del Mar Negro. En la zona republicana el suceso fue convertido por la propaganda en un símbolo de la amistad hispano soviética, llegándose a hacer suscripciones populares para recaudar fondos y construir un nuevo *Konsomol*. En el *Foreign Office* hubo discusiones sobre si comunicar o no el incidente a los rusos, pero al final no lo hicieron.

Sexta Conclusión.—A partir de la caída de Málaga, la Flota Republicana quedó relegada a misiones defensivas y protección del tráfico marítimo. Para impedir el suministro de armas a las dos partes contendientes se creó un comité de no intervención constituido por Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia, pero resultó ineficaz, entre otras cosas porque no se consideraba material bélico a elementos tan imprescindibles para la guerra como el petróleo o los motores, y el contrabando de guerra se pudo efectuar con impunidad en los puertos republicanos. Es cierto que tampoco los nacionales emprendieron acciones encaminadas a disputar el dominio del Mediterráneo, pero como estaban usufructuando tal dominio sin necesidad de buscar el combate naval, cuyo resultado siempre resultaba incierto, al menos lo ejercían libremente y explotaban el mar como vía de comunicación para el propio aprovisionamiento. No obstante se darían algunos enfrentamientos navales entre ambos contendientes.

Séptima Conclusión.—Desde el punto de vista nacional, los resultados de la intervención de los italianos fueron muy favorables por los hundimientos y apresamientos logrados. Resultaron hundidos varios mercantes, unos por informaciones recibidas de los submarinos y aviones italianos y hundidos por los barcos nacionales, y otros directamente por barcos italianos, pero no cabe duda de que tal intervención suponía una amenaza grave desde el punto de vista del comercio marítimo internacional. Todo ello dio lugar a la conferencia de Nyon, que se celebraría entre el 11 y el 14 de septiembre de 1937, cuyo temario iba a tratar sobre «la piratería submarina» y fue incentivo suficiente para que los italianos cesasen en sus actividades. La marina mercante soviética dejó de utilizar el Mediterráneo, incluso para los barcos que se dirigían a puertos franceses. Los barcos soviéticos utilizaron a partir de entonces la ruta del Canal de la Mancha para dirigirse a Francia. La ruta del Mediterráneo se siguió utilizando para transportar material de la URSS con barcos de otras nacionalidades.

Octava Conclusión.—En el combate de Cabo Cherchel se puso de manifiesto la precariedad de la instalación de la Dirección de Tiro del *Baleares* y los pobres resultados logrados por su artillería, sin embargo, hay que reconocer que el éxito táctico logrado por un solo crucero contra toda la Flota enemiga, supuso el abandono del convoy. A pesar del castigo recibido y no poder lograr un buen tiro, quedó demostrado el espíritu ofensivo del crucero que, después de abrirse lo imprescindible para descentrar el eficaz fuego del *Libertad*, siempre procuró volver a obtener contacto. Esta persistencia, debió ser la causa que hizo suponer al mando republicano la posibilidad de una concentración de barcos nacionales. El duelo artillero entre el *Libertad* y el *Baleares*, reveló un factor importante en la debilidad de la Flota nacional que el mando naval republicano no supo explotar.

Novena Conclusión.—La falta de discreción al establecer un tráfico de comunicaciones visuales facilitó el torpedeamiento del *Baleares*. Aunque no

se conocen exactamente las decisiones tácticas del almirante Vierna tras su primera reacción de meter a babor hacia la demora en que apareció el enemigo, se han hecho especulaciones sobre sus intenciones. La hipótesis del contralmirante D. Enrique Manera, prestigioso profesor de Estrategia de la Escuela de Guerra, la atribuye a su combatividad, cualidad que puso de manifiesto en varias ocasiones. Sin embargo, aun cuando representaba la tercera parte del potencial de la flota nacional, no influyó en el mantenimiento de la supremacía en la mar ni se vio afectada su capacidad de acción en el Mediterráneo, que resultó clave para las futuras ofensivas de Teruel, Aragón y Cataluña, sostenidas gracias a los aprovisionamientos que llegaron por vía marítima, sin que la Flota Republicana intentase impedirlo. De hecho se encerró en Cartagena sin aprovechar la victoria táctica lograda, dando tiempo a que se restableciese la capacidad ofensiva de la Escuadra, con el crucero *Navarra*, ex *Republica*, abandonado en Cádiz al estallar el alzamiento y después sometido en Ferrol a intensas reparaciones que estaban a punto de terminar.

El famoso autor norteamericano Williard C. Frank Jr. en su obra *Naval Intervention in the twentieth century Foreign navies in The Spanish Civil War* dice textualmente: «La batalla de cabo Espartel fue el punto cambiante de la guerra naval. La Marina republicana nunca recobraría la iniciativa o su confianza, mientras que la Marina nacional jamás la perdería. Fue el mejor obsequio inaugural al recientemente nombrado Generalísimo Franco».

Es necesario destacar la importancia que tuvo el refuerzo del Ejército, de al menos 8.000 efectivos procedentes del norte de África, oportunamente transportados para oponerse a las Brigadas Internacionales en el frente de Madrid, al margen de otras ventajas, como la apertura de los puertos nacionales del sur de la península para el aprovisionamiento de combustible, la posibilidad de pescar en las costas peninsulares y la rotura del aislamiento que hasta entonces tenía Palma de Mallorca, que poco después iba a constituir una base crucial para el desarrollo de las futuras operaciones.

Sin embargo, en el Parte Oficial de Guerra del Ejército Nacional, que era el único que existía entonces, no se hizo ninguna mención de esta trascendental acción desempeñada por el *Canarias* y el *Baleares*. Tan solo las fuerzas y habitantes de las ciudades sureñas de Cádiz, Huelva, Algeciras, Ceuta y Melilla se dieron perfecta cuenta del cambio que había tenido lugar en su vida habitual.

La realidad fue que la política de silenciamiento por parte del Cuartel General del Generalísimo en todo lo referente a la guerra naval se mantuvo a lo largo de toda la campaña, por ello, no sorprende que ni el combate sostenido por el *Baleares* contra la Escuadra Roja al completo, en las proximidades de cabo Cherchel, ni el combate nocturno del *Canarias* con tres destructores rojos, que llevó consigo la captura de dos mercantes, no fuesen mencionados en el Parte de Guerra del Cuartel General, y es que la guerra naval fue la gran

desconocida y olvidada, olvido que afectó a las dotaciones de los barcos. El éxito de la campaña naval, debido fundamentalmente a las dotaciones de los tres cruceros, nunca fue reconocido y no existió ningún tipo de felicitación, salvo en el caso del crucero *Baleares*, pero fue a título póstumo.

BIBLIOGRAFÍA

- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y Salvador: *La Guerra Silenciosa y Silenciada*.
MORENO FERNÁNDEZ, Francisco: *La Guerra en el Mar*.
FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Por el camino de la Revolución*.
THURSFIELD, J. R.: *La Guerra Naval*.
WILLIARD C., Fran Jr.: *Naval Intervention in the twentieth century. Foreign navies in the Spanish Civil War*.
CERVERA Y VALDERRAMA, Juan. *Memorias de Guerra*.
ALPERT, Michel: *La Guerra Civil española en el mar*.
HUGH, Thomas: *La Guerra Civil española*.
GRETON, Peter: *El factor olvidado. La Marina Británica y la Guerra Civil Española*.
CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La Estrategia Naval en la Guerra Civil Española*.
BERGONI, Franco: *La participación naval italiana en la Guerra Civil española. (1936-1939)*.
SCHLAYER, Félix: *Un Diplomático en el Madrid rojo*.
www.congresoguerracivil.es

LA FUERZA Y LA LEY EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ
Capitán de navío (RR)

Deben saber que hay dos modos de combatir, uno con las leyes, el otro con la fuerza. El primero es propio de los hombres, el segundo de las bestias. Pero, puesto que el primero muchas veces no basta, conviene recurrir al segundo. Por ello es necesario que un príncipe sepa actuar según convenga, como bestia o como hombre...

Nicolás Maquiavelo. *El Príncipe*. 1513.

Llama la atención que estas palabras escritas por Maquiavelo hace ahora precisamente poco más de 500 años puedan tener hoy tanta actualidad, y la tienen porque describen con indudable maestría la condición del hombre que, para bien o para mal, todavía se mantiene, a lo mejor más de lo que fuese deseable. Pero la realidad es como es y a ella debemos atenernos. Y es que al príncipe no le es dado comportarse solo según su propia bondad, como sucedería si el príncipe no fuese debidamente instruido, educado y, diríamos hoy, asesorado. Se supone que el príncipe es príncipe porque ha demostrado ser el mejor en la defensa de la seguridad y de los intereses del pueblo al que se debe. O al menos eso es lo que se espera de él. Nobleza obliga y, por tanto, debe de obrar en consecuencia.

Maquiavelo escribe no para dejar constancia de un ideal, si no para dejar constancia de una realidad: las virtudes que deben de adornar a un príncipe de su época para mantenerse en el poder. De acuerdo con ello, el príncipe tendrá que comportarse unas veces de acuerdo con la ley y otras veces, no menos importantes, de acuerdo con la fuerza. Pero, es evidente, que la fuerza y la ley no son la misma cosa ni están al mismo nivel. Siendo la ley muy importante debemos de reconocer que, por razones de origen, la ley es siempre subsidiaria de la fuerza, del poder que la genera. En el campo de las relaciones humanas, y de las relaciones internacionales, la conocida expresión «la ley del más fuerte» refleja bien la constatación de una realidad que, aunque no nos guste, parece la norma en el mundo natural, en el mundo que nos rodea, en el que el hombre es algo más que un mero espectador. Y, si bien es verdad que hoy en día la mayoría de los conflictos tratan de resolverse mediante el diálogo y la negociación dentro de la cultura del mundo occidental, también es cierto que

todavía hay muchos otros, seguramente demasiados, que se resuelven con la amenaza o el simple recurso a la fuerza. O sea, podemos afirmar sin ser demasiado pesimistas que Maquiavelo todavía sigue vigente.

La fuerza tiene que ser necesariamente coercitiva para que el príncipe pueda tener la completa seguridad de que su ley va a ser cumplida por todos sus destinatarios. Si no lo fuese, la ley sería una ley vacía, una ley que no podría existir como tal. Y el príncipe habría claudicado de una de sus más importantes responsabilidades. Y en este punto advertimos que el gobierno del príncipe tiene necesariamente dos vertientes: una interior y otra exterior. Interior en relación al pueblo que gobierna, y exterior en relación a los príncipes que gobiernan otros pueblos.

La paz, la democracia basada en el imperio de la ley, corresponden a la parte noble de la naturaleza humana y, por tanto, del príncipe que sea fiel cumplidor de su propia ley y que no debe de temer problema alguno en relación con su pueblo mientras, alejado de cualquier forma de dictadura, sea justo, querido y respetado por todos. La vertiente interior del gobierno de los príncipes tiene así relativamente fácil ejecución.

Será la vertiente exterior la que puede traerle mayores problemas al príncipe cuando la ley que promulgue pueda entrar en colisión o poner en riesgo los intereses de los príncipes vecinos. Y recíprocamente el príncipe tendrá que afrontar problemas especialmente graves si se ve en la necesidad de tener que enfrentarse a otros príncipes que traten de imponerle sus propias leyes. Si fuese posible cuantificar la ley podríamos decir que el nivel de ley ajena cuyo cumplimiento nuestro príncipe se verá obligado a cumplir dependerá del nivel de su propia fuerza, extremo que conocerá bien, y habrá evaluado mejor, el poder extranjero que trate de someterlo. Así son las cosas de los príncipes de antes y aún de hoy.

También en las relaciones internacionales, como en las relaciones humanas, sucede que la ley que termina imponiéndose es la ley del mas fuerte aunque parezca demasiado obvio decirlo y un tanto hipócrita no aceptarlo. En el campo del derecho marítimo internacional puede verse muy clara la relación entre la fuerza y la ley. Recordemos el caso de nuestros pesqueros cuando, de una forma unilateral y sin mediación alguna, y sin que fuesen tenidos en cuenta sus derechos históricos a la pesca del bacalao en aguas de Terranova, fueron expulsados de aquellas aguas porque el país ribereño quiso ejercer su derecho sobre las 200 millas de su zona económica exclusiva. Esta expulsión pudo ser aceptada porque, al fin y al cabo, este derecho del país ribereño había sido reconocido por España en acuerdos internacionales previamente firmados. Pero, poco después, el país en cuestión intentó desplazar a los pescadores españoles de los nuevos caladeros que habían descubierto por fuera de aquellas 200 millas, decretando que su nueva zona económica exclusiva sería de 400 millas, pretensión que definitivamente no fue aceptada por España, lo que dio lugar a una grave crisis internacional en la que la fuerza

naval española, y hemos de reconocer que también la del país en cuestión, tuvieron oportunidad de demostrar una de sus razones de ser. Esta crisis demostró también, de un modo práctico, cómo la fuerza puede actuar en contra de lo que se sin duda era una ley injusta y arbitraria, al menos para nuestros pesqueros y sus intereses y que el estado promulgador no pudo imponer gracias a la determinación española.

Hoy las cosas se hacen de una manera mucho mas sutil y los países que no ven con buenos ojos que otros pesquen en lo que consideran sus aguas defienden sus intereses mediante la declaración de zonas de protección pesquera, zonas de reserva de la vida marina, zonas para la regeneración de especies y demás. Pero, en el fondo, la colisión de intereses y el eventual uso de la fuerza están siempre presentes. Y en cualquier caso, si la controversia ha de resolverse pacíficamente mediante la negociación y el consenso siempre será mucho más favorable para la defensa de los intereses propios hacerlo desde una posición de fuerza y demostrada determinación.

Pero no solo en el ámbito marítimo interaccionan la fuerza y la ley. ¿Para qué y por qué, podemos preguntarnos hoy, las potencias emergentes se dotan, tan pronto como pueden, de un formidable, en su acepción de temible, poder militar adornado de todas las capacidades militares posibles, aunque sus poblaciones pasen verdadera necesidad? Pues para poder advertir a sus vecinos, y no tan vecinos, «aquí estoy yo», «cuidado con injerirse en mis asuntos» o «cuidado con tomar unilateralmente cualquier iniciativa que me pueda afectar», porque «no la toleraré». Este podría ser el mensaje. El país emergente que siente próxima su condición de gran potencia, manifiesta con su musculatura militar tener la capacidad de tomar graves decisiones, no solo para defenderse de cualquier agresión sino también, llegado el caso, para imponer sus propios criterios en la escena internacional. Las potencias emergentes saben que la fuerza es fundamental para garantizarse el mayor nivel posible de libertad y ser tratadas con el debido respeto por sus posibles adversarios. Los países emergentes dejan claro que la fuerza del príncipe podrá ser costosa, pero más costoso será perder su libertad o su capacidad de intervenir en los asuntos que le conciernen. Y comprenden muy bien, sienten, perciben con intensidad que los recursos dedicados a la obtención de la fuerza no son recursos tirados al mar. Ahora que tanto se habla de seguridad marítima, tanto en foros nacionales como internacionales, habremos de dejar constancia y reconocer que son los buques de guerra los instrumentos de mayor fuerza ejecutiva que tienen los estados para ejercer en la mar su soberanía. Y de ellos bien se dotan las potencias emergentes.

Otro ejemplo que nos puede permitir conocer mejor la íntima relación que existe entre la fuerza y la ley fue el nacimiento del concepto de mar territorial. En un principio fue aceptado internacionalmente que la extensión del mar territorial se correspondiese con el alcance del cañón porque se suponía que, dentro de su alcance, el estado ribereño podía ejercer su autoridad en esa zona

de mar como si fuese tierra firme, y por tanto, podría ser en ella la única fuente legítima de derecho. Es decir se reconocía, y se reconoce aun hoy, que en su mar territorial el estado ribereño tiene plena jurisdicción, tanta como si de la propia tierra firme se tratase. El problema empezó a aparecer cuando los cañones, relevados después por los modernos misiles, fueron aumentando su alcance de manera desproporcionada. Con los actuales misiles los mares territoriales, siguiendo el antiguo criterio, podrían tener una extensión tan grande que forzosamente se podrían superponer en un mismo punto las jurisdicciones de varios países.

Fue necesario el acuerdo y, en la actualidad, el mar territorial internacionalmente reconocido es de 12 millas, con excepciones según los casos. Una de las excepciones la sufre España en el Estrecho de Gibraltar donde la comunidad internacional solo nos reconoce 3 millas. ¿Por qué? Pues sencillamente porque, de este modo, la mencionada comunidad se asegura el libre tránsito por el Estrecho de buques de superficie, sin tener que ejercer siquiera el derecho de paso inocente, y de submarinos en inmersión sin necesidad de informar o solicitar la autorización de España como, en otro caso, sería preceptivo. Con este relato no se trata de dejar constancia de un lamento, si no solamente dejar claro cómo es el juego de intereses y el equilibrio entre la fuerza y la ley en el campo internacional y, en el caso que nos ocupa, en una zona de tanta importancia para España como es el Estrecho. Las cosas podrían ser de otro modo pero para ello nuestro imaginario príncipe tendría que legislar adecuadamente y, lo que es más importante, tener la determinación y la fuerza suficiente para hacer cumplir su ley en el Estrecho. Fuera del ámbito marítimo también existen ejemplos a tener en cuenta en el momento de constatar el frágil equilibrio entre la fuerza y la ley en el campo internacional. Ante la amenaza percibida por la actitud beligerante y hostil de un príncipe radical, un grupo de países occidentales están tratando de dotarse de un escudo antimisiles para garantizarse preventivamente su seguridad. Curiosamente este despliegue del sistema antimisiles, que en parte se apoya en buques de guerra, despierta la animadversión y el rechazo de un tercer país que supuestamente, en nada debería de afectarle porque, al menos aparentemente, nada tiene que ver en el asunto. ¿Cómo se puede explicar entonces la reacción de este tercer país en discordia? Pues sencillamente creemos que se puede explicar apoyándonos en la idea central que sustenta este trabajo. Con la instalación del mencionado escudo antimisiles, el tercer país en cuestión puede comprobar y comprueba cómo, repentina y automáticamente, su propia fuerza, sus propios misiles pierden cualquier valor militar y con ello pierde cualquier posibilidad de influencia o injerencia en los asuntos de los países occidentales que justificadamente tratan de protegerse de las veleidades de un príncipe excesivamente locuaz y amenazador.

Y es que la fuerza y la posibilidad de ejercerla es muy importante en el campo del derecho y de las relaciones internacionales. Como en 1513, hoy

ningún príncipe debe de olvidar esta premisa si quiere prevenir la injerencia o las inconfesables intenciones de cualquier otro príncipe. El príncipe de hoy debe de saber que si en los espacios de su jurisdicción, o simplemente de su interés, no legisla y hace cumplir debidamente lo legislado, otro lo hará por él y pasará de ser señor del derecho propio a esclavo del derecho del ajeno. Y si el legislador ajeno es un príncipe subordinado o de nivel inferior, nuestro querido, admirado y figurado príncipe quedaría completamente deslegitimado ante su pueblo por aceptar un absurdo legal, por no ejercer como debiera sus competencias y por no hacer frente a las responsabilidades que le son exigibles en el cumplimiento de su trascendente misión. Y es que no puede haber vacío de poder en el campo internacional, como no puede haber vacío alguno, al menos en el ámbito marítimo, entre la fuerza de la que se dispone y la ley que se desea hacer cumplir.

LA ARMADA ANTE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Julio ALBERT FERRERO
Vicealmirante (2.^a RE)

Introducción

Este artículo trata del rol de la Armada en la Seguridad Marítima. Para ello es conveniente comenzar por precisar los conceptos fundamentales correspondientes de los ámbitos marítimo y naval con objeto de aclarar el uso indistinto de ambos en todo lo concerniente a ellos, así como su influencia en el análisis de las diferencias entre los conceptos de Seguridad y Defensa, continuando con la doctrina de la Armada sobre la Seguridad Marítima. Se expone, la organización del Mando de la Flota, con objeto de destacar los cometidos correspondientes de la Acción Naval, y de la Acción del Estado en la Mar por parte de la Armada. Se exponen los objetivos y las líneas de Acción Estratégicas de la Estrategia Nacional de Seguridad, de la Estrategia de Seguridad Marítima y de la Estrategia Española de Ciberseguridad.

Se describen los modelos existentes para la gestión de la Política Marítima y el nuevo concepto no desarrollado de la Política Marítima Integrada (PMI), aplicado a España, haciendo unas breves consideraciones, finalizando con las correspondientes conclusiones

Conceptos fundamentales de los ámbitos marítimos y naval

El Diccionario de la Real Academia (DRAE) define al primero, como «Perteneiente o relativo al mar», y al segundo como «Perteneiente o relativo a las naves y a la navegación», por lo tanto, claramente se deduce que lo *marítimo incluye a lo naval*, es decir que:

- Poder Marítimo incluye al Poder Naval
- Política Marítima incluye a la Política Naval y
- Estrategia Marítima incluye a la Estrategia Naval.

Estos tres conceptos, aunque están entrelazados, suponen implicaciones distintas. En efecto:

- Poder implica capacidad,
- Política implica decisión y
- Estrategia implica acción, así pues, podemos adoptar las definiciones siguientes:
 - *Poder Marítimo es la capacidad para conservar y desarrollar los intereses marítimos*, por lo tanto incluye además del Poder Naval, a la capacidad de la Marina Mercante, que podríamos llamar Poder de la Marina Mercante o bien Poder del Tráfico Marítimo, y los poderes de los restantes Intereses Marítimos que se exponen a continuación.
 - *Los Intereses Marítimos son un conjunto de actividades y realidades que existen en el ámbito marítimo tales como, las operaciones navales de la Marina de guerra, el tráfico marítimo*, realizado por la Marina Mercante, los recursos pesqueros, los recursos vegetales y minerales, la construcción naval y las actividades de la Marina Deportiva.
 - *Poder naval es la capacidad para realizar Operaciones Navales, tanto durante la época de guerra como durante la época de crisis o de paz*. Es frecuente, y se admite coloquialmente, la sinécdoque de confundir la parte con el todo, el Poder Naval con el Poder Marítimo.
 - *Política Marítima es la decisión para conservar y desarrollar los Intereses Marítimos*.
 - *Política Naval es el conjunto de decisiones para conseguir la Fuerza Naval acorde con la Política de Defensa y Seguridad*.
 - *Estrategia Marítima es el conjunto de acciones para conservar y desarrollar los Intereses Marítimos*.
 - *Estrategia Naval es el conjunto de Líneas de Acción de las Operaciones Navales que determina cualidades, características y despliegue de la Fuerza Naval*.
 - *El Pensamiento Naval de la Armada recoge el conjunto de ideas que tiene la Armada sobre los temas que le afectan*. Como es lógico, cualquier persona puede tener ideas sobre las misiones, entidad, despliegue de la Fuerza Naval, modo de defender los Intereses Marítimos, etc., es decir su particular Pensamiento Naval. Puede ocurrir, y de hecho ocurre, que entre ellas estén tratadistas o publicistas navales, politólogos, personas con una sólida formación estratégica, como militares u Oficiales de Marina en general, vinculadas con el ámbito marítimo.

Esto puede dar lugar a la existencia de una Escuela de Pensamiento Naval, que a su vez puede desembocar en una doctrina naval o viceversa, entendiend-

do por Escuela, según el DRAE, al conjunto de personas que mantienen el mismo criterio sobre un aspecto concreto, y por doctrina, a la enseñanza que se da para la instrucción de alguien. Ambos términos se suelen emplear indistintamente, si bien este último se utiliza cuando tiene un carácter oficial, en cuyo caso se compone de principios, reglas, conceptos, ideas y publicaciones reglamentarias

Seguridad y Defensa

Estos dos términos actualmente van unidos, y aun cuando en una primera aproximación podríamos considerar que el concepto de Defensa implica fundamentalmente acción, y que el de Seguridad implica principalmente situación; sin embargo, si profundizamos, nos daremos cuenta que en ambos conceptos coexisten la acción y la situación y que la Seguridad abarca un horizonte más amplio, por lo tanto vamos a tratar de exponer definiciones que incluyan lo últimamente expuesto:

- *Defensa es el conjunto de acciones militares que proporcionan seguridad mientras que Seguridad es la situación en la que se han eliminado todos los riesgos en los Intereses Nacionales o Colectivos.*
- La Seguridad incluye los riesgos, bélicos, políticos, diplomáticos, económicos etc. La Estrategia Española de Seguridad promulgada en 2013 incluye a las ciberamenazas como una de las principales amenazas a la Seguridad Nacional. La ciberseguridad es un objetivo de la Seguridad y la Ciberdefensa es un objetivo de la Defensa Nacional

En el ámbito marítimo español se emplea el término seguridad para expresar tanto la seguridad referida anteriormente, como a las condiciones que preservan a un buque de la mar y que afectan a su estabilidad y a su estanqueidad a las inundaciones e incendios. Este concepto que la Armada conoce como «seguridad interior» referida al buque de guerra y los anglosajones diferencian con el término «Safety» en lugar de «Security».

Concepto de seguridad marítima en la Armada

La Armada en su doctrina, define la Seguridad Marítima como «una actividad cívico-militar de prevención de riesgo contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marino y en la capacidad de actuación que representan los medios y la adecuada cobertura legal».

Fija las implicaciones de la Defensa, la asignación de responsabilidades y los principales cometidos de la Armada derivados de su visión de la Seguridad Marítima.

Estrategia nacional de seguridad

La Seguridad Nacional es objeto de una Política de Estado que requiere el planeamiento y definición de principios y líneas de actuación permanentes capaces de dar respuestas integrales a los desafíos actuales.

La Estrategia Nacional de Seguridad ha sido promulgada por el presidente del Gobierno en el año 2013. Establece los siguientes doce ámbitos prioritarios de actuación:

- Defensa Nacional.
- Lucha contra el terrorismo.
- Ciberseguridad.
- Lucha contra el crimen organizado.
- Seguridad económica y financiera.
- No proliferación de armas de destrucción masiva.
- Ordenación de flujos migratorios.
- Contrainteligencia.
- Protección ante emergencias y catástrofes.
- Seguridad Marítima.
- Protección de las Infraestructuras críticas.

Define para cada uno de estos ámbitos, los objetivos a lograr y varias Líneas de Acción Estratégicas. Estas Líneas enmarcan las actuaciones concretas necesarias para la preservación de la Seguridad Nacional

Estrategia nacional de seguridad marítima

Promulgada recientemente por el Presidente del Gobierno, su concepto, como el de toda estrategia, viene definido también por sus objetivos y por sus Líneas de Acción:

- *Objetivos:* Impulsar una política amplia de seguridad para proteger los Intereses Marítimos Nacionales mediante las siguientes Líneas de Acción:
 - Línea de Acción 1: Adopción de un enfoque integral que potencie la coordinación de las distintas Administraciones en relación con la Política de Seguridad Marítima.

- Línea de Acción 2: Adopción de medidas eficaces en un empleo óptimo de los recursos disponibles.
- Línea de Acción 3: Fomento de la cooperación internacional.
- Línea de Acción 4: Fomento de colaboración con el sector privado.
- Línea de Acción 5: Mejora de la ciberseguridad en el ámbito marítimo.

Estrategia española de ciberseguridad

El Consejo de Seguridad Nacional aprobó el 5 de diciembre del año 2013 la Estrategia Nacional de Ciberseguridad, cuyas Líneas de Acción son las siguientes:

- Línea de Acción 1: Mejorar nuestras capacidades de prevención, detección, análisis y respuesta.
- Línea de Acción 2: Potenciar la seguridad de los sistemas de información de las Administraciones.
- Línea de Acción 3: Incrementar la seguridad de las redes y de los sistemas de información.
- Línea de Acción 4: Mayor capacidad de investigación y persecución de ciberterroristas y ciberdelincuentes.
- Línea de Acción 5: Reforzar las tecnologías de la información.
- Línea de Acción 6: Mas conocimientos y competencia en I + D + I.
- Línea de Acción 7: Mayor cultura de Ciberseguridad.
- Línea de Acción 8: Incrementar nuestro compromiso internacional en ciberseguridad.

El mando de la Flota

Lo ejerce el Almirante de la Flota que comprende:

- La Acción Naval, bajo el Mando del Almirante de Acción Naval.
- La Acción del Estado en Mar bajo el Mando del Almirante de la Acción del Estado en la Mar.
- El Mando de la Infantería de Marina bajo el Mando del Comandante General de la Infantería de Marina

La acción naval

El AJEMA ha promulgado el documento «Concepto de las Operaciones Navales» que tiene por objeto el establecer doctrina específica para las operaciones navales en los niveles estratégico y operacional, documento que refleja el espíritu de las marinas aliadas orientadas a la Proyección del Poder Naval sobre Tierra, en lugar de perseguir el Dominio del Mar.

Fija las misiones de la Armada en relación con su contribución a la Acción Conjunta, así como las Misiones Específicas de carácter permanente entre ellas las que corresponden a la Acción del Estado en la Mar. Clasifica las operaciones en:

- Operaciones expedicionarias para dominio del litoral.
- Operaciones expedicionarias de Apoyo a la Paz.
- Operaciones de control del mar, control e inspección del tráfico marítimo.
- Operaciones derivadas de las misiones permanentes en tiempo de paz.

Especifica los principios operativos de las Operaciones Navales, los escenarios de actuación, y finaliza con el análisis de las capacidades (Proyección, Protección, Libertad de Acción, Apoyo Logístico y Acción Marítima).

La acción del Estado en la mar

La Armada ha establecido oficialmente, y por supuesto dentro de sus competencias, la doctrina sobre la Acción del Estado en la Mar (AEM) con los siguientes cometidos permanentes, bajo el mando de un almirante, ALMART, que ejerce el Mando de la Fuerza de Acción Marítima:

- Proteger las Bases, buques y personal de la Armada.
- Ejercer la vigilancia marítima.
- Apoyar al control de la inmigración ilegal.
- Colaborar dentro del Plan Nacional de lucha contra la droga.
- Realizar campañas de vigilancia de pesca en los caladeros nacionales e internacionales, como ejemplo las campañas del bonito y del atún rojo
- Efectuar campañas oceanográficas.
- Hacer levantamientos hidrográficos.
- Colaborar en la Lucha contra la contaminación marina.

Estos cometidos corresponden a Líneas de Acción de la Estrategia Marítima que pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

- Lograr la máxima utilización sostenible de las aguas territoriales españolas, que facilite el crecimiento de la economía marítima nacional.
- Adquirir una base de conocimiento e innovación para la Política Marítima.
- Crear una estrategia de prevención de catástrofes,
- Desarrollar el potencial marítimo de las regiones costeras y de los archipiélagos.
- Mejorar la gestión de los asuntos marítimos.
- Conseguir una mayor coordinación en la Acción del Estado en la Mar que incluye la vigilancia marítima, las operaciones antidroga antiterrorismo, contrabando, defensa del patrimonio marítimo sumergido.
- Gestión integrada de las zonas costeras de tierra y mar
- Aprovechar todas las sinergias de las políticas sectoriales que incidan en el ámbito marítimo.

Operaciones de guerra naval especial

La inclusión de la Guerra Naval Especial dentro de la Acción del Estado en la Mar deriva de su definición oficial sobre el conjunto de las operaciones que se ejecutan en:

- El ámbito marítimo.
- En el litoral, iniciadas o finalizadas en la mar.
- En apoyo a las Operaciones Navales expedicionarias en general, y en particular, a la proyección de Fuerzas de Infantería de Marina.

El mando, cometidos y organización de la Guerra Naval Especial son:

- La Unidad de Guerra Naval Especial de la Armada, bajo el mando del COMGEIM, constituida con elementos procedentes de la Unidad de Operaciones Especiales de la Infantería de Marina y de la Unidad Especial de Buceadores «Comandante Gorordo». El COMGEIN, a través del Comandante de la Guerra Naval Especial ejerce el control de esta y el periodo de alta disponibilidad. Los cometidos de esta Unidad son:
 - Reconocimiento y vigilancia especial.
 - Obtención de información de inteligencia específica de interés estratégico u operacional, cuando se están realizando operaciones tácticas determinantes.

- Acción directa: ataque a blancos de interés estratégico u operacional.
- Acción militar: amplio espectro de medidas de apoyo a fuerzas aliadas o amigas en paz, crisis o guerra.

Estos cometidos pueden ser con fines específicos y de forma continua, o bien en apoyo de operaciones convencionales, reconocimiento hidrográfico, demoliciones submarinas y reconocimiento en profundidad en operaciones anfibias. Podrán también intervenir en apoyo de operaciones de interdicción, como visita y registro no cooperativo, seguridad del tráfico marítimo, acción directa anti-piratería en teatros lejanos, así como en operaciones de búsqueda en combate y salvamento, en el ámbito marítimo y litoral, sin consentimiento y con oposición. Mantienen su dependencia orgánica del COMGEIM responsable de asegurar su preparación básica; llevarán a cabo un adiestramiento especializado con el fin de poder integrar sus capacidades.

El Mando de la Guerra Naval Especial es ejercido por un capitán de navío o coronel de Infantería de Marina, que mantendrá su capacidad de combate.

Guerras asimétricas

Actualmente los mares son objeto de operaciones relativamente nuevas que se han intensificado, relacionadas con el terrorismo, piratería, tráfico de drogas y contrabando, que se pueden incluir en el Concepto de Guerras Asimétricas, puesto que lo asimétrico es todo aquello en lo que no existe proporción en las partes, como ocurre en la lucha entre dos adversarios de muy distinta capacidad combativa, o sea, en una lucha desproporcionada. El desarrollo de estas operaciones entra de lleno dentro de la Acción del Estado en la Mar, de la Guerra Naval Especial, de la lucha antiterrorista, de la lucha contra el contrabando, y también dentro de las operaciones de la Flota de cierta envergadura. El mando de estas operaciones lo ostenta normalmente el Almirante de Acción Marítima (ALMART), que podrá ser apoyado por los buques de la Flota, previa petición al Almirante de la Flota (ALFLOT).

Modelos existentes sobre la gestión de la política marítima

Los modelos existentes pueden pertenecer a tres tipos de Acción del Estado en la Mar (AEM).

El primer modelo, es el tradicional, en el que la Marina de Guerra se hace cargo de toda la AEM, es sencillo y consigue cierta economía de medios al ser la Marina de Guerra la que hasta hace una década era la única Institución del Estado que disponía de medios navales capaces de defender los intereses marítimos.

El segundo modelo, es el que toda la AEM corre a cargo del Servicio de Guardacostas, integrando todas las competencias marítimas con excepción de las de Defensa. Este es el modelo adoptado por Estados Unidos, el Reino Unido y algunos países más.

El tercer modelo, el más descentralizado, consiste en la existencia de una serie de servicios marítimos con competencias en la AEM, resulta difícil de coordinar, es ineficaz, origina duplicidades de medios y de cometidos. Este es el caso de España en donde actualmente la Política Marítima afecta a nueve Ministerios y a doce Autonomías:

Ministerio de Defensa (Defensa y Seguridad), Ministerio de Asuntos Exteriores (soberanía de las aguas nacionales), Ministerio del Interior (Guardia Civil del Mar y Policía Nacional en misiones de orden público), Ministerio de Fomento (Marina Mercante, Salvamento Marítimo, puertos, seguridad y lucha contra la contaminación marina), Ministerio de Hacienda (Aduanas y contrabando), Ministerio de Cultura (patrimonio sumergido), Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (pesca, costas y contaminación marina), Ministerio de Industria (Astilleros e industrias auxiliares) y, finalmente, Ministerio de Educación (Investigación).

Existe otro modelo, el francés, en cierto modo similar al español al contar con organismos marítimos similares, que se corresponde en cierto modo al del modelo centralizado, pero coordinado por la Marina Nacional en la figura de los Prefectos Marítimos, que ostentan el mando operativo de las Fuerzas Navales de su zona marítima, y a su vez, son la máxima autoridad marítima en la AEM en su mismo territorio. Este modelo es eficaz puesto que goza con la ventaja del Mando Único, que se ejerce con la aquiescencia de los Ministerios involucrados. Bajo la Presidencia del Gobierno existe la Autoridad Marítima, y es el superior inmediato de los Prefectos Marítimos en la AEM. Este modelo no se corresponde con ninguno de los tres modelos citados anteriormente.

Otra medida conveniente sería la de emprender acciones que nos tiendan al modelo francés acercando la figura del ALMART a la del Prefecto francés, con la diferencia que solo un ALMART desempeñaría parcialmente las responsabilidades de los tres Prefectos Marítimos Franceses (Tolón, Brest y Cherburgo) únicamente a las correspondientes a la AEM. La figura del Prefecto Marítimo francés ha venido adquiriendo nuevas responsabilidades en los últimos tiempos confiriéndole el Mando Operativo de todos los servicios marítimos. También resulta conveniente la creación de la máxima autoridad Marítima en la AEM dependiente de la Presidencia del Gobierno al igual que el modelo francés, que sería el superior inmediato del ALMART en lo referente a la AEM.

El tener un Mando Único y preestablecido en las operaciones en la mar tiene ventajas evidentes, en primer lugar disminuye los tiempos de reacción ante cualquier eventualidad y se elimina duplicidades con lo que se consigue una economía de medios.

En el momento actual, en el que la crisis económica condiciona las decisiones políticas y es tan importante la creación de empleo, el ahorro y la eficacia en la gestión, se considera que el desarrollo de una adecuada Política Marítima Integrada (PMI) debería constituir una prioridad para el Gobierno y los responsables de las diferentes Instituciones y Organismos públicos y privados afectados, aunque para ello se debería pensar en la necesidad de aprovechar todo lo que ya existe y centrarse fundamentalmente en la coordinación de los esfuerzos, aunque pueda pensarse que esa no sea la solución ideal, sí se considera la más realista. El establecimiento de una PMI deberá hacerse por etapas sucesivas, puesto que supone una transformación radical de la organización actual del Estado, que como toda transformación exige un gasto importante incompatible con la situación de crisis económica actual. Lamentablemente, será preciso modificar la Constitución al considerar que la soberanía de las aguas interiores debe retornar al Estado Central.

Para ello y de forma similar a como se ha hecho en Estados Unidos y se viene realizando a nivel de la Unión Europea en su conjunto, el único método que parece eficaz es la *creación de un Comité Marítimo Interministerial*, compuesto por representantes de todos los sectores de la Administración afectados y encargarle, desde la Presidencia del Gobierno, la elaboración de una propuesta que elimine duplicidades, utilice lo mejor posible todas las capacidades existentes, que simplifique la red de organismos fundiendo los que sea posible, que reduzca las cadenas de mando y control, que proponga enlaces transversales en los diferentes niveles de las distintas cadenas jerárquicas nacionales y de la Unión Europea y otros países de interés, y que agilice las actuaciones.

Aunque inicialmente se pueda considerar que lo ideal sería disponer, en el futuro, de una dirección única responsable de establecer estas políticas, como se ha hecho en otros países, por el contrario, se considera mucho más realista e imprescindible la existencia de *un Comité Marítimo Interministerial con capacidad de coordinación*, que además, y que al menos una vez al año, analice los resultados de la aplicación de la nueva política y proponga las oportunas correcciones. En cuanto al proyecto de una PMI Internacional, el enfoque de la Unión Europea es buscar la explotación sostenible del medio marino y el mayor rendimiento económico de las actividades marítimas, por el contrario, la PMI de los Estados Unidos está orientada a alcanzar la seguridad que es necesaria para garantizar que se puedan desarrollar todas esas actividades, se considera que la comparación de ambas es muy ilustrativa sobre la complejidad y la forma de enfocar la posible implantación.

Consideraciones sobre la Política Marítima Integrada (PMI)

La Política Marítima Integrada (PMI) constituye la sinergia y coordinación de todas las acciones encaminadas al desarrollo y conservación de los referi-

dos intereses marítimos. Para fijar sus objetivos, es preciso fijar el ámbito de su actuación, ámbito que puede ser nacional, multinacional, de la UE, de la OTAN, así como ampliado a un espacio marítimo como el Mediterráneo o el Atlántico. En algunos países existe un Ministerio específico de Asuntos Marítimos con el objetivo de integrar a todas las competencias aun cuando existen algunas que no pueden adquirirse porque pertenecen claramente al ámbito de otros Ministerios, como ocurre con los Ministerios de Defensa y del Interior. El pensar en una PMI en España es utópico, hay que partir de lo que tenemos, como medios, infraestructuras y organización, no crear nada nuevo, pero si aumentar la eficacia de la coordinación, el intercambio de información de forma fluida y transparente y el diseño de procedimientos que permitan definir políticas y necesidades de forma coordinada, al menos, inicialmente, y progresivamente, se podría pensar en avanzar hacia una auténtica integración de las políticas y actuaciones. El proceso de implantación será largo y no exento de dificultades debido a la compleja situación de partida.

En la situación económica actual en España, es impensable conseguir la completa integración de todos los asuntos marítimos bajo la coordinación de una sola Autoridad, supone además un cambio en la Constitución, es decir lograr una auténtica PMI, puesto que como aconsejaba Santa Teresa de Jesús “en tiempos de tribulación no conviene hacer mudanzas”. Esto sería una revolución administrativa económica al tener que crearse nuevas instituciones como podría ser la creación del Ministerio de la Mar. *Sin embargo la solución consiste en tratar de ir adoptando medidas que contribuyan a la gestión centralizada de los asuntos marítimos, y por el contrario, ir eliminando a las que conduzcan a la descentralización, y a las que supongan aumento del Presupuesto estatal como sería la creación del Servicio de Guardacostas.*

En España hay voces que apuntan en esa dirección, sin embargo hay que reconocer que supondría un aumento significativo del Presupuesto del Estado, no obstante la Armada ha iniciado una aproximación a la creación de la doctrina nacional sobre PMI.

La Armada en las Operaciones de Seguridad Marítima

De todo lo expuesto anteriormente, y de su carácter conceptual, se deduce claramente el incremento constante del campo de la Seguridad y por consiguiente de la Seguridad Marítima que incluye toda clase de Operaciones Navales de la Guerra Naval, de la Acción del Estado en la Mar, de la Guerra Naval Asimétrica, de la Guerra Naval Especial, así como de las Operaciones Navales consecuencia de nuestros compromisos internacionales en el mantenimiento de las Operaciones de Paz, por lo tanto, exige su omnipresencia en todo lo que acontece en la mar por razones de eficacia, de prestigio y presencia de la Armada.

Siempre se ha dicho del carácter marítimo de España y de la mentalidad continental de los españoles. La Armada, a través de los medios de comunicación, tradicionalmente ha hecho esfuerzos para conseguir la deseada mentalidad marítima de los españoles, no lograda todavía, a la que debe contribuir la Armada con una presencia real y constante en la vida marítima nacional (sin embargo debemos reconocer el éxito conseguido recientemente con la divulgación de la personalidad de Blas de Lezo). Su participación en las misiones de paz, como la presencia de sus buques en los puertos españoles, su ayuda en los accidentes de mar, naufragios, salvamento marítimo, remolques en la mar, y la necesidad de conseguir el prestigio de la Armada es en gran medida una necesidad estatal. Sin embargo, hay que reconocer que las circunstancias y decisiones políticas han corrido en sentido contrario puesto que, mientras la Armada se encargó de la gestión marítima se mantuvo el principio de unidad de doctrina de los diversos sectores. Sucesivamente se disgregaron puertos, Marina Mercante y pesca. A mediados de los años 80, la Comisión Internacional para la Reforma de la Administración Marítima definió el modelo fijando competencias, delimitó lo militar y lo civil. Se creó la Guardia Civil del Mar. Entre 1989 y 1995 se realizaron reformas, y en especial la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Ley 27/92), con la creación de la Administración Civil de la Sociedad de Salvamento Marítimo (SASEMAR). Todas ellas han llevado hasta la situación actual, agravada por los importantes retos cuya dimensión era impensable hace 15 años tales como el terrorismo internacional, la piratería, la inmigración ilegal, el tráfico de drogas, la crisis energética, el transporte de crudo, de gas y productos químicos y los siniestros marítimos. Todo ello con el agravante de haber eliminado a la Armada, que ha quedado prácticamente con la misión de Defensa Marítima. Se han eliminado algunas Comandancias de Marina en los puertos españoles, que a su vez ha dejado prácticamente sin misión a los Comandantes Militares de Marina (ahora llamados Comandantes Navales cuyas funciones han sido absorbidas por los Capitanes de Puertos y por las Autoridades portuarias) y con una disminución en sus tradicionales cometidos de Seguridad Marítima. La situación actual desde un punto de vista administrativo en el ámbito marítimo es caótica, al estar involucrada la Guardia Civil, la mayoría de los Ministerios y las Autonomías; así por ejemplo para solicitar un crédito pesquero, el expediente tiene que pasar por cuatro administraciones en serie: la administración local, la administración autonómica, la administración estatal y finalmente la administración de la Unión Europea.

La gestión afecta también a las Autonomías costeras, así por ejemplo existe el Servicio de Guardacostas de la Xunta de Galicia, consecuencia del error de la Constitución que concede a las Autonomías la soberanía de las aguas interiores (al parecer los padres de la Constitución quisieron referirse a las aguas de los ríos y de los lagos), cuando el Derecho Público Internacional define las aguas interiores, las existentes entre las líneas de base recta y la

costa, incluyendo por lo tanto a las de la Bahía de Palma, de Alcudia, de Pollensa, todas las rías gallegas y las de Canarias). No hace mucho, y a propuesta del Gobierno Autónomo de Canarias, el entonces Presidente del Gobierno de España, Rodríguez Zapatero, les concedió verbalmente el status de aguas archipelágicas (o sea aguas interiores a las comprendidas dentro del perímetro exterior del Archipiélago, en clara oposición al Derecho Marítimo Internacional que solo concede dicho status cuando el archipiélago es un Estado). Las Comunidades Autónomas no han ejercido plenamente sus competencias marítimas y portuarias y con frecuencia ignoran su contenido real y su significado.

Conclusiones

- Ausencia de un Modelo de PMI en la gestión de Política Marítima.
- Conveniencia de la creación de la Máxima Autoridad Marítima.
- Conveniencia de la creación de un Comité Marítimo Interministerial para desarrollar la Acción Coordinada del Estado en el Ámbito Marítimo.
- Potenciación de la figura del ALMART.
- Eliminación de la soberanía de las Autonomías sobre aguas interiores.
- Necesidad de regular los espacios marítimos.
- Conveniencia de visitas frecuentes de buques de la Armada a los puertos nacionales.

LA MAR EN EL PENSAMIENTO. DIVAGACIONES Y ELUCUBRACIONES DISPERSAS

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (RR)

Introducción

Desde mi cómoda posición de jubilado, de marino anclado en tierra, disfruto viendo los toros desde la barrera. Lo malo es que con frecuencia participo en foros, tertulias, juntas y reuniones, muchas relacionadas con la mar, la historia, la Armada y asuntos por el estilo, que me producen cierta desazón —dicho sea dentro de un orden—, ya que surgen cosas, salen temas, se hacen preguntas, se plantean debates y se crean discusiones de difícil respuesta y peor solución.

Me he puesto a pensar sobre muchas de estas cosas, y he decidido que lo mejor es que recoja mis pensamientos en el papel. No es que al hacerlo les vaya a encontrar solución, pero ¿quién sabe?, a lo mejor al plasmarlos de forma escrita no se pierden, y a alguien le pueden dar pistas para buscar y encontrar caminos por los que podamos transitar para mejorar la situación.

Con esto no quiero decir que nuestra situación sea catastrófica. Ni mucho menos. Somos uno de los países grandes del mundo. Pero estoy seguro de que si en su momento los asuntos de nuestra España se hubieran llevado por otros derroteros, las cosas hubieran ido mucho mejor. Claro que esto es muy fácil de decir a toro pasado. Pero invito al lector a que, tras haber leído esto, haga un examen de conciencia riguroso y objetivo, y que luego me diga si tengo razón o estoy equivocado.

De cualquier manera, a continuación apunto una serie de temas, asuntos, objetos o como quieran llamarlos, directamente relacionadas con la mar en general y con la Armada en particular. Es un batiburrillo de asuntos, en los que casi siempre termino con preguntas, ya que unas veces no sé las respuestas, ¿las saben ustedes?, y otras veces pido sus opiniones, ¿las tienen?

Mar

Perdonen ustedes que empiece con un tópico: decir lo que es el mar —o la mar—, pero es que por algo hay que empezar (y perdonen las rimas). La mar



Tráfico en el Estrecho.

es esa gran extensión de agua que cubre la mayor parte de la tierra, en medio de la que surgen los continentes y las islas.

La mar, que ha sido escenario de importantes páginas de la historia del mundo, y por supuesto de España, cubre casi las tres cuartas partes del planeta, y es una gran vía de comunicación, un vínculo de unión entre pueblos, una fuente de riquezas, un lugar de ocio, y el camino del 90 por 100 del comercio mundial.

A la mar están íntimamente ligadas las existencias de los países ribereños, entre ellos España, que ocupa una posición geoestratégica envidiable por su situación entre Europa y África y entre Europa y América. España, con unos casi 8.000 km de línea de costa, sumando las costas peninsulares e insulares (7.876 km según algunas fuentes, que ponen a España en el puesto número 14 de los países costeros de todo el mundo), está situada en un gran cruce de caminos con una muy intensa navegación, con puntos de recalada, y con el punto focal de tráfico representado por el estrecho de Gibraltar, que es la gran llave del Mediterráneo y la puerta de África, aunque esto a veces más que una ventaja es un gran problema por la inmigración descontrolada.

Una vez dicho esto a modo de introducción, ¿Alguien duda de la importancia que para España tiene la mar?

El transporte por mar

Como acabo de decir, la mar es una gran vía de comunicación y un vínculo de unión entre pueblos, en el que el transporte de bienes y mercancías alcanza cotas muy altas, hasta el punto de que por mar se realiza el movimiento del 90 % del comercio de todo el mundo. Un comercio que tiene vital importancia para la economía mundial, y por supuesto española, ya que sin él sería imposible el desarrollo del planeta.

El transporte por mar tiene muchas ventajas en todos los aspectos sobre otras formas de llevar las mercancías de un lugar a otro, ya que es más económico, de hecho, es el más barato de los diferentes sistemas de transporte; tiene menor consumo de energía; es el menos contaminante; y es el medio de transporte más seguro (Según las estadísticas, en comparación con la mortalidad por accidentes en la mar, la mortalidad por ferrocarril es 30 veces mayor, y es 70 veces superior por carretera).

En España, el transporte por mar tiene una gran importancia ya que es la forma normal de mover el 80 por 100 de las importaciones y el 50 por 100 de las exportaciones españolas. Por vía marítima, España transporta el 80 por 100 de las mercancías y el 2,5 por 100 de viajeros (representados sobre todo por los que viajan entre España y el norte de África, entre la Península y las islas, entre las islas, y los turistas que van en cruceros). En el año 2012, la suma de exportaciones, importaciones y cabotaje en España representó un total de 315,4 millones de toneladas, que fue un 4,2 por 100 mayor que en 2011, pero un 9 por 100 menor que en el año 2007. Otro dato significativo es que en 2012 las exportaciones aumentaron un 17,2 por 100, en cambio las importaciones solo aumentaron un 0,4 por 100. En resumen, el transporte por mar tiene una gran importancia ¿Alguien lo pone en duda?

Flota mercante

La flota mercante española, o con pabellón español, está disminuyendo continuamente a favor de los pabellones de conveniencia, por los beneficios fiscales que dichos pabellones reportan. El 1 de enero de 2013, solo había 136 barcos inscritos en el Registro Especial de Canarias, 7 menos que el año anterior.

Por otra parte, también se aprecia un descenso de buques controlados por compañías navieras españolas, que el 1 de enero de 2013 era de 215 barcos, 14 menos que en 2012, aunque se produjo un incremento en el tonelaje total.

Hoy por hoy, España no figura en la lista de las primeras flotas mercantes del mundo, y por lo que leo: ni está ni estará. En las últimas décadas se produjo una continua reducción de la marina mercante española difícil de entender. ¿Mala gestión empresarial?, ¿mala gestión política?, ¿las dos juntas? No tengo ni idea. ¿La tienen ustedes?

Hay crisis, y las economías acuden a los lugares donde pueden obtener mayores y mejores rendimientos. Se comprende. Pero yo recuerdo con cierta nostalgia las grandes flotas de cruceros, petroleros, bacaladeros y demás barcos que España tenía en otros tiempos. ¿Volverán alguna vez?

Control y vigilancia

Uno de los retos que se presentan en España, es el de la vigilancia y control del mar. Este es un asunto muy debatido y no es para menos, ya que con sus casi 8.000 km costas como ya quedó dicho, actualmente tienen intereses y responsabilidades en la mar un montón de agencias estatales: ministerios, secretarías, subsecretarías, direcciones generales, cuerpos, etc., entre los que está la Armada, además de las responsabilidades delegadas en las comunidades autónomas ribereñas.

La maraña legislativa relacionada con el ámbito marítimo es enorme y afecta a múltiples aspectos: navegación, pesca, recreo, comercio, salvamento, contrabando, terrorismo, emigración, arqueología sumergida, recursos, medio ambiente, etc., que complican la coordinación de operaciones si no hay un espíritu de mutua cooperación. Se ha hablado en múltiples ocasiones de la creación de un Ministerio del Mar, que se ve difícil por no decir imposible, y ahora estamos con agencias de coordinación. Y esto se complica todavía más si tenemos en cuenta que hay responsabilidades delegadas en las comunidades autónomas ribereñas, que con frecuencia carecen de medios para desempeñarlas.

Considero que este es uno de los retos de España, y en particular de la Armada, ya que la mar es el ámbito normal en el que la Armada desarrolla sus actividades, y la Armada, mejor que cualquier otra agencia, cuenta con los necesarios medios materiales y el correspondiente apoyo legal para ejercer los cometidos que le correspondan. ¿Qué opinan ustedes?

Medio ambiente

A nadie se le escapa la imperiosa necesidad de proteger el medio ambiente marino. Para recordarles la importancia que tiene, podría poner montones de ejemplos de desastres ecológicos ocurridos en nuestras costas por naufragios, vertidos de crudos o productos químicos, y otros. Pero creo que no hace falta.



El *Prestige* antes de hundirse en el año 2002 en aguas de Galicia. (Foto: Wikipedia).

Basta decir una sola palabra: *Prestige*, y al que más y al que menos se le pone la carne de gallina, ya que el petróleo que el *Prestige* tiró al agua vistió de luto, en el sentido real y en el figurado, a las costas gallegas, las de la cornisa cantábrica y hasta las de Francia. Las vistió de un negro venenoso del que tardaron en salir.

Es por ello necesario concienciarnos de que hay que adoptar las medidas necesarias para que en lo posible no se vuelva a producir un desastre como aquél. Estas medidas pueden ser preventivas, haciendo más rigurosas las inspecciones de los barcos, modificando los estándares de su construcción, mejorando sus sistemas de seguridad, regulando la navegación y haciendo muchas cosas más.

Pero también hay que prever otras medidas, que yo llamaría activas; medidas a adoptar ante un gran desastre. Porque, señoras y señores, tarde o temprano vamos a tener otro disgusto, y tenemos que estar preparados para actuar y minimizar sus efectos. En el caso del *Prestige* intentamos mandarlo lejos de las costas, y así se hizo, se mandó al barco al oeste cuando el viento venía del oeste, lo que no parece muy acertado. Fue algo así como cuando uno está mareado y devuelve por barlovento. Recuerdo que una de las primeras lecciones en las salidas a la mar en la Escuela Naval era: la mascada por sotavento. Pues en el caso del *Prestige* fue algo parecido. ¿Habremos aprendido para la próxima?

Piratería

Un asunto que trae en jaque a los países con intereses marítimos, que por unas cosas o por otras son todos, es el de la piratería en la mar. No hace mucho, esta piratería fue olvidada; fue considerada como algo de otros tiempos, como algo de película o de novela con cierto aire romántico. Pero la cruda realidad nos está demostrando que es algo de una rabiosa actualidad en pleno siglo XXI. Los piratas de hoy no enarbolan banderas con las tibias y la calavera, ni arman grandes espadas ni pistolas de un tiro, ni tienen un parche en un ojo ni pata de palo. Son piratas que se mueven con gran arrojo en pequeños barcos, rápidos, con GPS y buenos equipos de comunicaciones, llevan armas automáticas como los fusiles AK-47 —ya saben, los famosos «kalashnikovs»—, y le echan valor a la cosa. Piratas como los del Cuerno de África o del Golfo de Guinea, nos recuerdan que la piratería en la mar, en lugar de haber desaparecido, ha resurgido con gran fuerza como una importante amenaza para la seguridad marítima.

Y ante esos piratas hay que actuar sin titubeos, si queremos que la mar siga siendo la gran vía de comunicación que ha sido hasta ahora. Es un asunto que ya he tratado en esta revista hace tiempo (1), donde, entre otras cosas, al



El petrolero saudí de 330 m de eslora *Sirius Atar*, fue atacado y secuestrado por piratas el 15 de noviembre de 2008 a más 450 millas al este de la costa africana. (Foto: Internet).

(1) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «De la piratería moderna y el empleo de la fuerza». *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Segundo semestre de 2009.

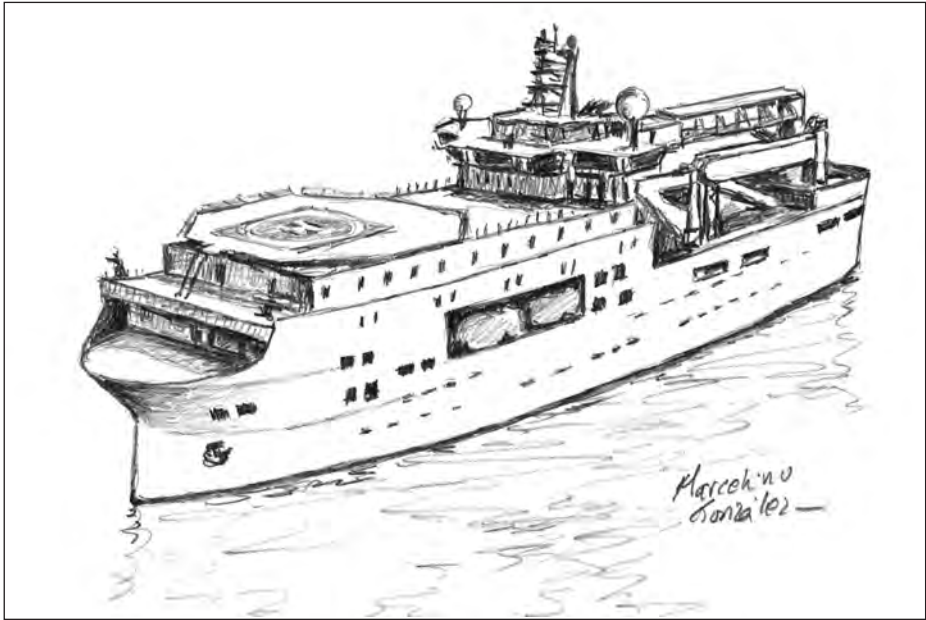
hablar sobre todo de la piratería en Somalia y el Índico, decía lo siguiente, que creo que conserva todo su valor: *...hay que velar por los intereses nacionales, y si esos intereses son barcos que pasan por la zona o pesqueros que faenan en ella, hay que protegerlos. La Armada, como fuerza armada que es, en principio sabe cómo se pueden proteger esos intereses, y cuenta con los medios y el adiestramiento necesarios para llevarlo a cabo. Otra cosa es cuando aparecen las trabas legales y políticas que atan por corto, y se puede correr el riesgo de no poder hacer nada y caer de nuevo en el ridículo.*

Hay que tener en cuenta que la piratería marítima tiende a afectar a muchas de las principales rutas de navegación, poniendo en peligro las vidas de los marinos y las cargas que transportan, a cambio de importantes rescates, que tramitados a través de terceros países, vuelven a los piratas dándoles más fuerza material y moral para llevar a cabo nuevas fechorías. Por ello España, junto con los demás países con intereses en el tráfico marítimo, debe continuar presionando para eliminar, o reducir al mínimo, esta lacra que parecía olvidada. ¿Qué podría pasar si dejáramos este problema de lado?

De todas formas no hay que ser pesimistas, ya que gracias a las actuaciones en la mar, después de varios años aumentando la piratería en el Golfo de Adén y en Somalia, en 2012 se redujo en un 69 por 100, lo que quiere decir que los deberes se están haciendo bien.



El *Marqués de la Ensenada* navegando junto al *Melody* en la operación ATALANTA. El crucero *Melody* sufrió el ataque de piratas, frustrado por la acción de las fuerzas desplegadas en la zona, entre ellas la fragata *Numancia*, y el *Marqués de la Ensenada* que fue el primero en acudir en auxilio del barco. (Foto: Armada española, 29 de abril de 2009).



Flotel para alojamiento del personal de plataformas de petróleo.
(Apunte por Marcelino González).

Construcción naval

España ha destacado en la construcción de barcos de todo tipo: mercantes, de guerra, pesqueros, de recreo, etc. Pero ésta es una industria que actualmente está en recesión.

La construcción de barcos mercantes se fue a otros países con mano de obra más barata y por ello con una construcción naval más económica, como son los países asiáticos del Pacífico.

La construcción de barcos de guerra también está en recesión por la crisis, que de momento no permite a la Armada afrontar un plan consolidado de nuevas construcciones, y se salva a medias con contratos conseguidos en duras pugnas internacionales, que permiten construir algún que otro barco de guerra.

Y la construcción de los demás tipos de barcos sigue adelante como puede, capeando los temporales de la crisis.

Somos conscientes de la importancia que para España tiene la construcción de barcos por su impacto en diferentes aspectos: fuente de ingresos, mejora de las tecnologías, apoyo a las industrias, creación de puestos de trabajo, investigación y desarrollo, estabilidad, bienestar social y otros.

Por todas estas razones hay que luchar para conseguir contratos ¿No les parece? Es algo que las zonas costeras conocen muy bien y con lo que están muy sensibilizadas. Recuerdo la alegría con que se recibieron hace ya tiempo las noticias para construir fragatas para Noruega, o portaaviones para países asiáticos. Recuerdo también el bastante reciente asunto de la construcción de gaseros. He vivido en las pasadas Navidades en Ferrol, el suspense ante la posibilidad de construir dos flóteles para las plataformas de petróleo del golfo de Méjico, que tuvieron que esperar hasta que finalmente se contrató la construcción de uno en Vigo y otro en Ferrol. Y últimamente me llegan noticias de que para dar algo de trabajo a la industria nacional, se van a construir dos BAM para la Armada, ¡bienvenidos sean! En la consecución de todos estos contratos han intervenido las fuerzas vivas nacionales a todos los niveles, en un ejemplo del camino a seguir de cara a posibles futuras construcciones.

Arqueología sumergida

Para un país ribereño y cargado de historia como España, la arqueología sumergida tiene una gran importancia, como ya he comentado en su momento en esta misma revista (2), donde decía: *Hay una gran riqueza histórica encerrada en esos pecios que está desapareciendo con el correr del tiempo, en muchas ocasiones por las actuaciones de caza tesoros y furtivos, y España parece ignorarlo. Cuando en muchos foros se habla de este asunto, la mayor parte de las veces la reacción de la gente es de pura indiferencia. Pasan del tema como si no fuera con ellos. Y no estoy pensando en la gente de la calle, en el pueblo llano, que hasta es lógico que pase de largo en algo para lo que no ha sido educado. Me refiero a gente con formación, y en ocasiones con puestos de responsabilidades en la Administración, que pasan de puntillas sobre el tema, y cuando hay que profundizar escapan como gatos escaldados y ponen tierra por medio. ¿Por qué? ¿A qué se debe ese miedo? Parece como si se les pidiera que se pusieran ellos el traje de buceo y se zambulleran a explorar los pecios.*

Creo que lo que decía entonces no ha perdido ni un átomo de valor. Y cuando cito el patrimonio sumergido no me refiero solo al que tenemos en casa, en nuestras aguas, a veces muy cerca del litoral, que es mucho. También me refiero al que se encuentra en otras aguas muy lejos de nuestro país, debido a los muchos naufragios de nuestros barcos en empresas de descubrimientos y colonizaciones, en la «Carrera de Indias», en el «Galeón de Manila», en guerras y en otras empresas. Y la ley nos asiste. Recuerden lo

(2) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «El patrimonio subacuático, un patrimonio de todos». *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Primer semestre de 2010.



Campanas rescatadas del pecio de la fragata *Magdalena*, hundida en la ría de Vivero en 1810. Museo Naval de Ferrol. (Foto: M. González).

de la *Juno* y la *Galga* de hace unos años o lo más reciente de la *Mercedes* la del caso *Odyssey*.

¿Qué mejor forma hay de recordar nuestra historia que mostrando objetos de barcos de otros tiempos, recuperados del fondo del mar?

Pesca

España es una potencia mundial en el campo de la pesca. En 2012 ocupaba el tercer puesto dentro de la Comunidad Europea con 10.116 barcos, por detrás de Grecia que tenía 16.249 e Italia 12.783. Pero la actividad pesquera española a veces se ve constreñida por acuerdos bilaterales, internacionales, de la Comunidad Europea y otros. Es algo lógico, ya que hay que preservar los caladeros y los intereses de los países ribereños. Aunque seguramente este es uno de los motivos por los que está disminuyendo el número de barcos pesqueros en España, que si en 2010 eran 10.847, en 2011 bajaron a 10.505, y en 2012 era de 10.116.



Barco factoría donde se manipula y transforma la pesca. (Fuente: *Wikipedia*).

Pero sin dejar de lado los acuerdos, es preciso atender las necesidades de los países con tradición pesquera, con flotas para practicarla, con industrias para su elaboración y con familias dependientes de ella, y uno de ellos es España. Por estas razones, a la hora de negociar hay que hacerlo mostrando los derechos que nos asisten, para conseguir unas cuotas de pesca razonables en el Gran Sol, en aguas del Sáhara o donde sea. Además, a los españoles no gusta el pescado ¿No?

Historia

El decir que España vive de espaldas al mar es a la vez un gran tópico y una enorme realidad. ¿Por qué? Es difícil saberlo.

Hace tiempo ya efectué un análisis de este aspecto de los españoles en la presente revista (3), y creo que la cosa es generacional. Sin lugar a dudas, los españoles deberíamos de ser conscientes de la importancia que para nosotros

(3) GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «España ante el mar en los comienzos del siglo xxi». *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Primer semestre de 2009.



Pailebote *Santa Eulalia*, barco museo en Barcelona.
(Foto: M. González).

tiene la mar. Pero los españoles de ahora piensan como piensan y nadie les va a hacer cambiar. En quien hay que poner la atención es en las generaciones futuras. Y la mejor forma de hacerlo es mostrándoles como ha sido nuestra historia en la mar de forma objetiva, con sus luces y sus sombras, para que comprendan que España es lo que es en gran parte gracias a su posición geopolítica y geoestratégica, en las que la mar ha sido fundamental. Conviene que sepan que además de los desastres de la Gran Armada —ya saben, la que los amigos de la leyenda negra llamaron «Invencible»— y Trafalgar, también hubo grandes campañas y sonadas victorias, y no solo Lepanto, ya que también hemos tenido unos tres siglos del gran comercio de la «Carrera de Indias», 250 años del «Galeón de Manila», y

montones de acciones a cargo de nuestros marinos y nuestros barcos por los océanos y mares de todo el mundo.

En honor a la verdad, tenemos que reconocer que España cuenta con unos cuantos museos navales y marítimos, empezando por el Museo Naval de Madrid y sus filiales, que están a la altura de los mejores del mundo, y muestran al visitante objetos y elementos de gran valor patrimonial relacionados con nuestro pasado histórico en la mar. Pero en honor a esa verdad también tenemos que reconocer que en el campo del patrimonio marino tenemos una gran asignatura pendiente: los barcos museos. Ya sé que tenemos algunos modestos ejemplos, como el pailebote *Santa Eulalia* en Barcelona, el *Correílo La Palma* en Tenerife, o el submarino *Peral* en Cartagena. Pero viene a mi memoria el buque escuela *Galatea*, que después de un montón de años sirviendo en la Armada, lo compró Glasgow como chatarra y hoy es un bello barco museo con su primitivo nombre *Glenlee*. Y podría

citarles montones de barcos museos por todo el mundo, pero nombraré solo algunos que he visitado en los últimos tiempos, para que vean como otros países cuidan su patrimonio: *Aurora* en San Petersburgo, Rusia; *Dar Pomorza* en Gdynia, Polonia; *Fram* y *Kon-Tiki* en Oslo, Noruega; *Sarmiento y Uruguay* en Buenos Aires, Argentina; o *Star of India* en San Diego, Estados Unidos.

España fue grande cuando miro de frente a la mar, y perdió parte de su grandeza cuando le volvió la espalda. Y esto hay que recordarlo, contarlo, escribirlo y exponerlo, para que la gente se conciencie de la importancia que tiene la mar ¿Llegará el momento en que nuestros paisanos sean conscientes de la importancia que la mar tuvo para España?

Los medios de comunicación

La prensa, la radio, la televisión... son unos magníficos aliados para dar a conocer lo relacionado con la mar en todos sus aspectos. Son medios que hay que considerar amigos, tenerlos de nuestro lado, y tratar de obtener un buen provecho de su uso por el alcance que tienen. En este sentido debo de confesar que en los últimos tiempos he notado un cambio de la prensa, en su interés por la mar y su entorno, pero es poco si lo comparamos con el que había en otros tiempos. Hoy Internet nos permite un fácil acceso a las hemerotecas de finales del siglo XIX, algo que yo utilizo mucho en mis trabajos de historia, y se puede ver el gran interés que en aquellos tiempos despertaba todo lo relacionado con la mar en los medios de comunicación.

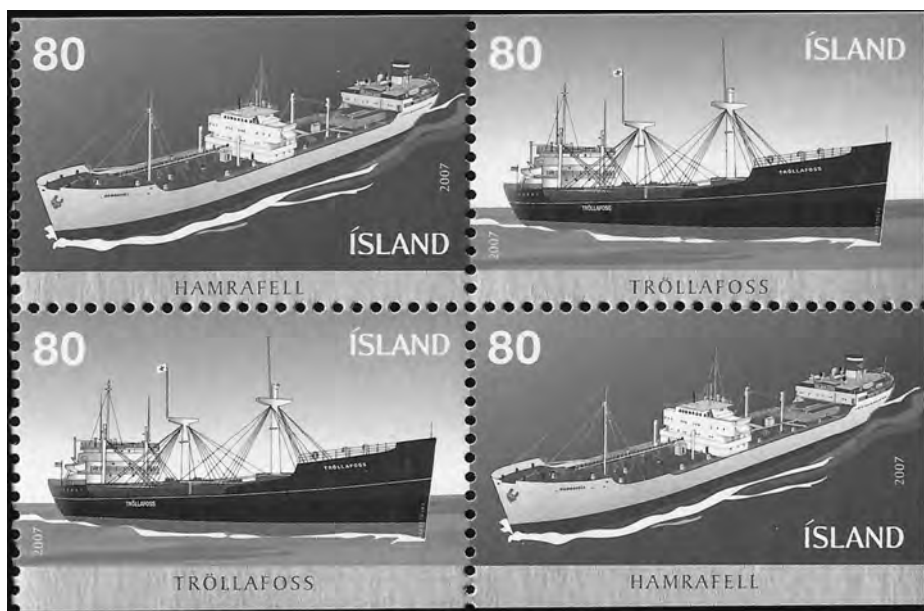
Creo que hay que rescatar ese interés que había antes, para que llegue a todos lo que se cuece en la mar, lejos de las costas y por ello lejos de nuestras miradas ¿No les parece?

Propaganda

Otra de las herramientas de gran utilidad para que la mar, los barcos y la Armada lleguen al vulgo es la propaganda, que hoy nos ofrece las enormes posibilidades de las redes sociales, que junto con la prensa a la que refería antes, son esenciales para que el espíritu marinero llegue a todos los hogares.

Y además de los medios de comunicación y las redes sociales, hay otros medios que sirven para hacer propaganda y que muchos países no dudan en utilizar, como es el cine, los sellos de correos, el arte, los salones náuticos, las jornadas de puertas abiertas, los congresos, las exposiciones, etcétera.

A modo de ejemplo, basta ver lo que ha ocurrido con la figura de Blas de Lezo, un personaje muy desconocido en España, que gracias a una exposición



Sellos de Islandia con barcos de sus flotas. Ejemplos de cómo muchos países utilizan los sellos de correos como propaganda de sus bienes. (Colección: M. González).

realizada en el Museo Naval de Madrid, y a su cobertura mediática, llegó a los últimos rincones de España. Aquella exposición tuvo una gran propaganda, atrajo a un montón de curiosos, y muchos se quedaron asombrados de que «mediohombre» hubiera sido capaz de hacer lo que hizo, y se han sentido orgullosos por ello. Y cuando les digo que tenemos a muchos otros, también desconocidos y que también han hecho grandes cosas, y junto con ellos hemos tenido jornadas gloriosas en la mar, me miran extrañados.

¿Por qué somos tan tímidos a la hora de contar y cantar nuestras grandezas? ¿A qué se debe?

La Armada

Llegados a este punto, centro mis pensamientos y elucubraciones en la Armada, en una época de crisis realmente difícil, en la que tiene que hacer frente a un montón de retos. Y como la Armada ha sido, y sigue siendo una importante parte de mi vida, permítanme que le dedique un espacio especial.



El *Príncipe de Asturias* entrando en Ferrol, camino de su baja en la Armada.
(Foto: Armada española).

Presupuestos

En los últimos seis años, el presupuesto de Defensa ha disminuido prácticamente un tercio. De los 8.494 millones de euros asignados en 2008, se pasó a 5.746 millones para 2014. Con estos exiguos presupuestos, todas las fuentes coinciden en que la Fuerzas Armadas solo podrán mantener una capacidad operativa mínima, que les permita desempeñar las comisiones y cometidos ya asignados, pero nada más. Además, este presupuesto de 5.746 millones, que es un 3,2 por 100 inferior al del pasado año 2013, representa solo el 0,57 por 100 de nuestro PIB, una cifra muy alejada de la recomendada por la OTAN, que aconseja que el presupuesto de defensa de sus miembros sea alrededor del 2 por 100 del PIB.

Si echamos un vistazo a la parte de estos presupuestos que corresponden a la Armada, nos encontramos con lo siguiente. En el capítulo de gastos para el día a día (Capítulo 2, maniobras, actividades, combustible, munición, etc.) se pasó de 153,8 millones en 2008 a 87,8 para 2014, lo que supone un recorte del 42,9 por 100. Y el capítulo de inversiones (Capítulo 6) pasó de los 338,4

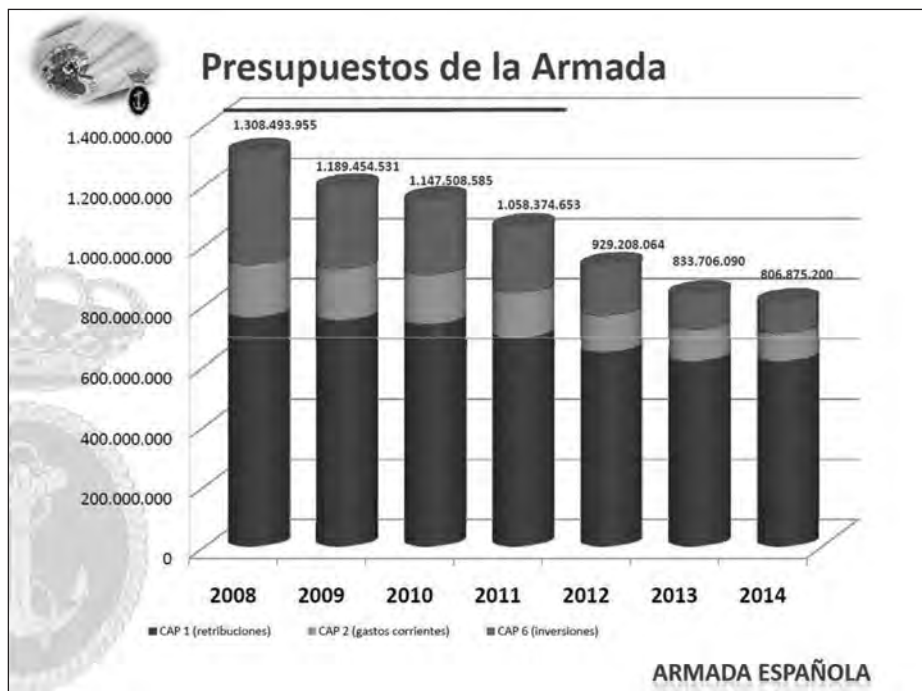


Evolución de los presupuestos de Defensa. (Fuente: Armada española).

millones de 2008 a los 103,7 de 2014, lo que significa una reducción de nada menos que el 69,4 por 100, ¡que ya está bien!

Obviamente, esta reducción presupuestaria tiene que afectar, y de hecho está afectando, a la operatividad en todos sus aspectos. No puede ser de otra forma. Se reducen o eliminan maniobras y ejercicios, se reducen los adiestramientos, se eliminan programas de adquisiciones de medios, elementos y equipos, y la formación del personal y el mantenimiento de los sistemas y equipos se ve muy mermado.

En esta situación, cuando al hablar de los recortes presupuestarios, muchos dicen que a pesar de ellos las Fuerzas Armadas en general y a la Armada en particular podrán atender todos los compromisos internacionales, y que no afectarán a la operatividad de la fuerza, pienso que no están siendo fieles con la verdad. ¿Cómo va a ser posible que se pueda hacer todo lo que se hacía hace 6 años, con los 2/3 del presupuesto de entonces? Supongo que los que dicen esto lo dicen sabiendo que no es verdad, pero lo dicen porque es lo políticamente correcto y no quieren enfadar a la opinión pública. Pero con tales afirmaciones, lo único que hacen es engañar a la gente y mentir sobre una realidad palpable, que no beneficia a nadie. ¿No creen ustedes?



Evolución de los presupuestos de la Armada. (Fuente: Armada española).

Mantenimientos

Con los grandes recortes que la Armada viene sufriendo, es obvio que los mantenimientos no se pueden hacer a los niveles de hace unos cuantos años. Una prueba palpable la tenemos en los problemas surgidos para realizar la gran carena de los submarinos; en el retraso que en su momento sufrió la puesta a punto del *Juan Carlos I*; y en la baja de muchos buques, entre los que destacó la temprana baja del *Príncipe de Asturias*, que aun



Avión *Harrier* en la cubierta del *Príncipe de Asturias*, en un calendario de bolsillo. (Colección: M. González).

podía haber disfrutado de un largo período adicional de vida operativa. También se han dado de baja muchas aeronaves, entre ellas a cuatro de los 16 aviones Harrier (el 25 por 100) por falta de dinero para su mantenimiento y modernización. ¿Cómo afectarán en el futuro estos recortes al mantenimiento?

Arsenales

Y ya que hablo del mantenimiento, no me queda más remedio que citar los principales centros donde se lleva a cabo: los Arsenales. En los tiempos actuales se está pensando mucho en dichas entidades: organización, adecuación, forma de trabajo, gestión, posibilidades, características, personal, etc. Indudablemente, es necesario contar con instalaciones en tierra, para hacer frente a muchos de los mantenimientos y reparaciones de los barcos que no se pueden hacer a bordo. Pero me temo que en todo o en parte, nuestros arsenales se han quedado obsoletos o van camino de ello, y creo que es momento de pensar en su remodelación de cara a los futuros retos.



Puerta del Dique del Arsenal de Ferrol.
(Foto: M. González).

No cabe duda de que las instalaciones de algunos de nuestros arsenales se han quedado muy anticuadas, yo diría que fuera de juego, y necesitan una pronta intervención. Un buen ejemplo lo representa La Carraca. Recuerden el chiste de aquel italiano que al visitarla dijo que más que un arsenal parecía Pompeya.

El personal civil operario de dichos arsenales se jubila y no se cubren las vacantes que crea, por lo que se produce una continua merma de personal cualificado. Pero tenemos unos arsenales con sus instalaciones en tierra y tenemos gente de la Armada con muy buena formación, que tras años de desempeñar sus destinos a flote pueden pasar a trabajar en dichos arsenales,

para seguir obteniendo un buen rendimiento de sus niveles de conocimientos teóricos y prácticos. Sería una forma de utilizar con el máximo rendimiento a dicho personal, dándole la oportunidad de seguir trabajando en aquello que más conoce.

¿Seremos capaces de volver a poner en valor a nuestros Arsenales?

Adiestramientos

Al hacer referencia a los presupuestos, ya he tocado el aspecto de los adiestramientos. No basta tener unas fuerzas muy capaces, que sean el último grito en las técnicas y tecnologías del momento. Es necesario obtener de ellas el máximo rendimiento operativo, lo que, entre otras cosas, se consigue con adiestramientos, ejercicios individuales y colectivos, maniobras, y todas aquellas cosas que hacíamos en mis años mozos, gracias a las que las unidades trabajaran como máquinas bien engrasadas y perfectamente sincronizadas. Sin un buen nivel de adiestramiento, la unidad más sofisticada se puede convertir en un trasto inútil, en algo superfluo, y según los casos, incluso peligroso, ¿no creen?

Las unidades efectúan algunos ejercicios y adiestramientos. ¡Qué remedio! Pero veo que hoy, en gran parte, esas unidades se adiestran sobre todo cuando salen a sus misiones lejos de sus bases, para atender los compromisos en operaciones como «Atalanta» y otras por el estilo. Han desaparecido muchos adiestramientos de escuadrillas, grupo aeronaval, flota y otros por el estilo. ¿Que ha sido de aquel detallado plan de actividades de otros tiempos, al que llamábamos «PAF»? ¿Se acuerdan ustedes de él?

No dudo que la participación de nuestras unidades en misiones internacionales, hombro con hombro con unidades de otros países durante prolongados períodos de tiempo, supone un magnífico adiestramiento. Pero ¿es suficiente?

Plantillas

El número de efectivos de marinería y tropa está bajando. Desde el año 2010 hasta ahora ha ido disminuyendo de forma continua en un total de 7.000, para quedar en 79.000, lo que se puede interpretar como una forma de maquillar la situación, ya que si antes se necesitaba un determinado número de mujeres y hombres para desempeñar las misiones y cometidos encomendados a las Fuerzas Armadas, para ahorrar dinero se reduce ese número, y con menos gente, y por ello con menos coste, se hace lo mismo. ¿O se hace menos?

Y a pesar de todo, el mayor gasto de Defensa —del orden de un 76,9 por 100— es para atender al personal; un gasto que ya no se puede, o no se debe,

recortar más. Lo que significa que tenemos una Fuerzas Armadas cada vez peor atendidas por los recortes del presupuesto, y para cuadrar las cuentas se reduce el número de sus efectivos, que a pesar de todo se llevan la principal tajada de dicho presupuesto, lo que supone un enorme desequilibrio. Por otra parte, al parecer hoy la Armada tiene las plantillas completas, lo que tiene cierta lógica, ya que en tiempos de crisis las fuerzas armadas son un buen refugio para muchos, un refugio que ahora se ve reducido por el recorte de plantillas debido a esa misma crisis. Paradójico, ¿no?

Nuevas adquisiciones

Hablar en la situación actual de nuevas adquisiciones para la Armada, puede parecer una quimera o una pérdida de tiempo, pero es necesario afrontar los retos del futuro y estar preparado para hacerles frente cuando se pueda.

En la mente de todos están los submarinos de la clase *S-80*, para cubrir el hueco abierto por la baja de todos los *S-60* y algún *S-70*. Y no puedo menos que recordar el fiasco, no sé si pasajero o no, del primer *S-80*. Pensando en los submarinos me viene a la memoria el viejo *Almirante García de los Reyes*, nuestro querido *S-31* —o *S-treinta y único* como le llamábamos cariñosamente—, que si no disfrutó del don de la ubicuidad le debió de faltar muy poco. ¿Llegaremos a contar con un solo *S-70* —o *S-setenta y único*— por esos mares, mientras esperamos por sus relevos?

Otro asunto es el de las futuras fragatas *F-110*, que teóricamente tendrán que sustituir a las fragatas clase *Santa María* ya entradas en años. ¿Corremos el riesgo de que la Armada quede colgada solo de las *F-100*?

En cuanto al Arma Aérea, también surge otra pregunta. ¿Corre la Armada el riesgo de quedarse sin arma aérea embarcada? Ya hemos visto lo que ha pasado con los aviones Harrier al hablar del mantenimiento. Y se calcula que las unidades actuales no podrán pasar mucho más allá del 2020, que está a la vuelta de la esquina. Se había pensado en el nuevo avión *F-35B* «Joint Strike Fighter», pero su adquisición en la situación presupuestaria actual es inviable, y además, como el programa está avanzando, haríamos la incorporación a él con un enorme retraso y en posición de gran desventaja. Pero se me hace muy cuesta arriba pensar que nos quedemos sin arma aérea embarcada, en la que la Armada ha adquirido una enorme experiencia. Conviene recordar que la Armada fue pionera en el empleo a flote de aviones de despeque vertical desde el *Dédalo*.

También hubo épocas en las que se habló de alguna *F-100* más, pero cuando se pregunta por esto, la respuesta suele ser siempre la misma: con la actual situación presupuestaria no se puede pensar en eso. Pero yo creo que sí hay que pensar, y convencer a quien sea de la necesidad de contar con nuevas unidades. Y si hablo de convencer, no me refiero al ámbito de la

Armada, que está más que convencida, me refiero al público, a los medios de comunicación, a los políticos, a la gente de a pie. Hay que exponerlo en todos los foros: económicos, políticos, de la cultura, de la enseñanza y donde se tercie.

De todas formas, y como prueba de que al menos en el papel se hacen estudios de futuro, se piensa que en los años venideros la Armada debería de contar, entre otras unidades, con: las actuales cinco fragatas *F-100*; 5 nuevas fragatas *F-110*; 4 submarinos *S-80*; 10 buques de acción marítima (BAM), de los que actualmente tiene 4 y se van a construir otros 2; 2 buques de proyección estratégica (BPE), de los que ahora tiene al *Juan Carlos I*; los 2 actuales buques de asalto anfibio *Galicia* y *Castilla*, o sus relevos cuando sea necesario; y los 2 actuales buques de aprovisionamiento *Cantabria* y *Patiño*, o también sus relevos cuando sea preciso.

Enseñanza

Una vez citado un montón de inquietudes y elucubraciones relacionadas con la mar, creo que sería conveniente que salieran del papel y llegaran a la gente, sobre todo a la gente que se está formando, ya que la que está formada suele tener sus conocimientos sedimentados —solidificados diría yo— y con frecuencia no quiere saber más; no le interesa cambiar de opinión o de forma de pensar.

Y la mejor forma de que los conceptos de que hablo lleguen a la gente que se está formando, es comentándolos en colegios, escuelas, universidades y demás centros culturales y de formación ¿no les parece? Son esenciales los contactos con dichos centros para transmitir la esencia marítima de España en toda su profundidad.

Bien es verdad que hay cátedras de ámbito naval en diferentes lugares de España, y algunas funcionan bien, pero otras me parece que están en plan banco pintado; están ahí para dar nombre y poco más. También hay conferencias e intervenciones sobre la mar en colegios, institutos y universidades, pero no son de carácter periódico, y en ocasiones solo tienen un aspecto puramente anecdótico dentro de sus respectivos cursos.

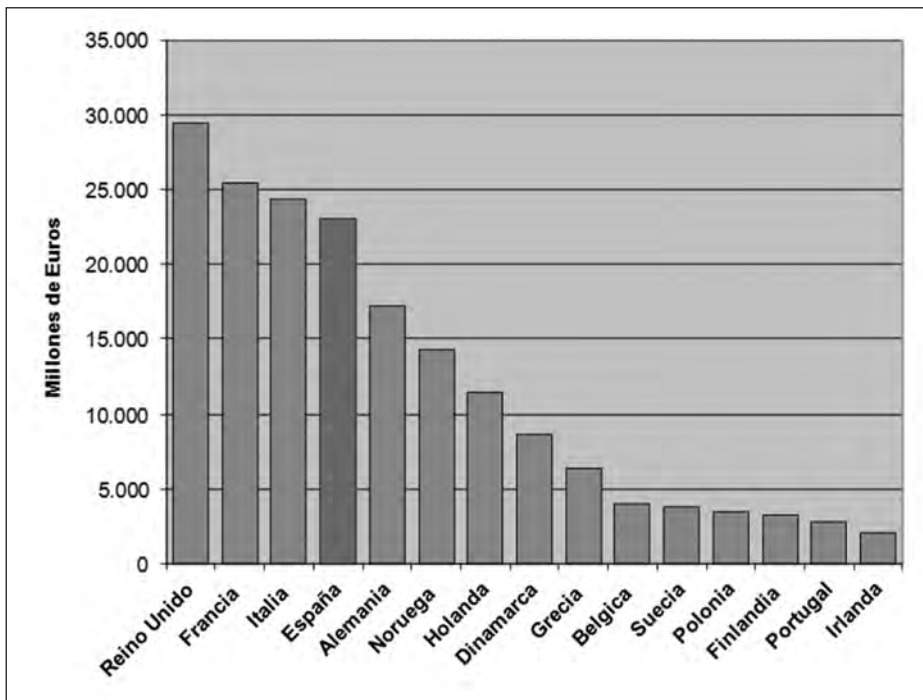
Economía (ilustración impacto) (ilustración valor)

Las actividades del sector marítimo aquí citadas, y muchas que se quedarán en el tintero, tienen un impacto positivo en la economía española. La construcción de barcos, la actividad portuaria, la pesca, el transporte por mar, y todos los demás conceptos, son generadores de riqueza que, llegados a este punto, no está de más cuantificar.

	Producción efectiva en millones de €	Valor añadido bruto en millones de €	Empleo
Aportación del sector marítimo	153.836	58.511	1.147.000
Multiplicador	3,01	2,23	2,52
% sobre la economía total	9,1%	7,2%	5,8%

Impacto económico del sector del mar en la economía española.
(Fuente: Clúster Marítimo Español).

La aportación del sector marítimo a la economía española es de unos 153.836 millones de euros, (9,1 por 100 sobre la economía total), con un valor añadido bruto de 58.511 millones de euros (7,2 por 100 sobre la economía



Valor añadido del sector marítimo en países europeos en 2008.
(Fuente: Clúster Marítimo Español).

total). Y el sector genera alrededor de 1.147.000 puestos de trabajo (5,8 por 100 del total nacional).

Son cantidades dignas de tener en cuenta, pero, ¿son suficientes para tener en cuenta el impacto económico del sector marítimo?

Final

Aquí termino mis divagaciones y elucubraciones. Soy consciente de que hay muchas cosas más, pero las dejo para otra ocasión. Como dije al principio, esto es un batiburrillo de asuntos dispersos, bastante deslavazados y un tanto inconexos. Es una especie de cajón de sastre de cierta entidad. Si usted, estimado lector, ha tenido la santa paciencia de llegar hasta aquí, le ruego que se responda a sí mismo las preguntas que planteo, y le ruego que lo haga con toda la objetividad de que sea posible. Y si cree que algunas de sus respuestas pueden ser de utilidad, le ruego que las comunique a quien corresponda, o que las ponga en práctica si está en posición para ello. ¿Lo hará?

BIBLIOGRAFÍA

La información aquí presentada procede de diferentes fuentes, entre las que se pueden citar: sesiones y debates del Foro de Pensamiento Naval; conferencias y ponencias, como *Influencia y peso del Sector Marítimo en la economía española*», pronunciada por Federico Esteve Jaquotot, presidente del Clúster Marítimo Español, en la Liga Naval Americana, el 20 de marzo de 2014; informaciones aparecidas en periódicos y revistas en papel y digitales, como: *ABC*, *Anave*, *Atenea*, *Atenea digital*, *Clúster Marítimo Español*, *Cuaderno de Pensamiento Naval*, *Defensa.com*, *El Confidencial*, *El Mundo*, *El País*, *Europa Press*, *Infodefensa.com*, *Innovamar*, *La Voz de Galicia*, *Marina Civil*, *Navantia*, *Revista Economía Industrial*, *REVISTA GENERAL DE MARINA*, etcétera.

RESUMEN DE LA III JORNADA INSTITUCIONAL DE PENSAMIENTO NAVAL (CONOCIMIENTO DE LA ARMADA POR LA SOCIEDAD)

Ramón MÁRQUEZ MONTERO
Capitán de navío (RR)

Introducción

Estas reflexiones son una síntesis de las surgidas durante la III Jornada Institucional de Pensamiento Naval, las jornadas son organizadas por el Foro de Pensamiento Naval que tiene su sede en la Escuela de Guerra Naval (EGN) y se celebran anualmente en el marco de las Semanas Navales que la Armada viene organizando en Madrid al final del mes de septiembre.

El «Foro de Pensamiento Naval» nació con la idea de organizar una «tertulia» en la que un grupo de compañeros de la Armada, en situación de retirado o reserva, se reuniesen a reflexionar sobre algún tema que pudiese ser de interés para la Armada.

La tertulia comenzó a reunirse de forma mensual el mes de marzo del 2009 a propuesta del Director de la EGN con la aprobación del Estado Mayor de la Armada (EMA).

Su finalidad es estudiar temas de interés para la Armada y estimular la publicación de artículos en los *Cuadernos de Pensamiento Naval*. De esta forma se trata de alcanzar dos objetivos, por una parte colaborar con el EMA, para la generación de ideas como apoyo a la producción de doctrina y por otra difundir a la sociedad ideas relacionadas con el pensamiento naval, tal como se prevé en la Instrucción de Organización 306/2000 del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA) sobre la Escuela de Guerra Naval.

Es de destacar que para poder cumplir con estos objetivos el foro constituye un entorno de pensamiento, expresión y debate de ideas completamente libre y por ello lo manifestado por los participantes no refleja el pensamiento de la Institución sino las ideas de los que las manifiestan con el objeto de explorar nuevas vías de pensamiento.

El foro se reúne mensualmente en sesiones de entre dos y tres horas para tratar de asuntos que son previamente aprobados por el EMA por considerar-

los de interés. Los participantes, que en el momento actual superan el número de 45 entre oficiales generales y capitanes de navío o coroneles de los diferentes Cuerpos de la Armada están, en su mayoría en situación de retirado y son invitados a participar de forma oficial por el Director de la EGN con el conocimiento del EMA, todos son de reconocido prestigio en la Armada y muchos de ellos incluso fuera de ella y sin pretender pecar de inmodestia me atrevo a decir que entre los participantes se encuentran un buen número de los mejores pensadores de la Armada de las últimas décadas.

Este año el Foro cumple el quinto año desde su creación y desde hace tres, vienen celebrándose anualmente las Jornadas Institucionales al objeto de abrir el Foro a la sociedad para contribuir a la difusión del pensamiento naval, y además de enriquecerlo con la participación de pensadores pertenecientes a otros ámbitos de la sociedad ajenos a la Armada tanto con su participación como ponentes, como con las ideas que los participantes puedan expresar durante los debates.

La participación en estas jornadas está abierta, por tanto, a todo el que lo desee hasta completar el aforo del salón en el que se celebre, con invitación previa y aquel que no la haya recibido y lo desee puede solicitarla en esta dirección de correo electrónico pensamionaval@fn.mde.es hasta 24 horas antes del inicio de la jornada.



Los ponentes y autoridades antes del inicio de la Jornada.

La 4.^a Jornada de Pensamiento Naval se celebrará previsiblemente el día 24 de septiembre y a diferencia de los anteriores no se celebrará en la EGN y su entorno sino en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada para tratar de facilitar el acceso con medios de transporte públicos y aumentar el aforo.

El tema elegido será «La construcción naval, sus repercusiones económicas y sociales», para ello se ha previsto la organización de una mesa redonda con la participación de tres ponentes para presentar sus puntos de vista desde tres aspectos distintos, la construcción naval en España y su futuro, las repercusiones sociales presentadas desde el punto de vista de el mantenimiento de puestos de trabajo y su influencia en el entorno social donde está presente y por último, las repercusiones económicas desde el punto de vista de su contribución al crecimiento económico y la creación de empleo estable y la innovación. Estos puntos de vista serán expuestos por un ingeniero naval, un sociólogo y un economista de prestigio. La jornada finalizará con un amplio coloquio debate durante el que los participantes podrán realizar preguntas o exponer de forma breve sus puntos de vista.

III Jornada de Pensamiento Naval

Después de la introducción general sobre el Foro y las Jornadas de Pensamiento naval voy directamente al asunto que prometí al principio, la III Jornada de Pensamiento Naval con una reproducción íntegra del resumen de la Jornada.

La Jornada se organizó en dos partes, la primera consistió en una introducción del Almirante Director de la EGN seguida de las dos primeras ponencias, a continuación se hizo un descanso durante el que se sirvió un café y posteriormente la segunda parte con las otras dos ponencias y un coloquio debate. Para finalizar se sirvió «una copa de vino español».

Primera Parte

Introducción del Director de la EGN

Como introducción a la Jornada, el almirante director de la EGN informó al auditorio de las razones que motivaron la elección del tema con las siguientes palabras:

En el documento del AJEMA *Líneas Generales de la Armada 2012* se establecen seis objetivos que la Armada desea alcanzar en los próximos años.

El objetivo número 6 es «Dar a conocer la actividad de la Armada» e incluye la siguiente explicación:

Es importante que la Armada impulse las actividades de comunicación necesarias para dar a conocer su actividad a la sociedad española. Cuánto más conocidos seamos más se apreciará la labor de cada una de las personas que componemos la Armada.

Al abrirnos a la sociedad española se pretende incrementar el prestigio de la Armada, transmitir la relevancia y trascendencia de sus misiones, y reforzar nuestra identidad y el orgullo de pertenecer a esta Institución.

Para ello se establecen dos líneas de acción:

1.^a *Llevar a cabo un Plan de Comunicación Estratégica dirigido a la sociedad española en su conjunto y, en algunos aspectos concretos o de especial interés, a organismos y grupos de personas que mantienen con la Armada una vinculación especial.*

2.^a *Prestar especial atención a las relaciones institucionales con otros organismos con los que existan intereses o preocupaciones comunes, fomentando el conocimiento mutuo y detectando áreas de apoyo y colaboración.*

Ante esta situación, en el Foro de Pensamiento Naval se pensó que se podría contribuir a lograr el objetivo mencionado y se diseñó una estrategia para ello.

Con relación a la primera línea de acción establecida se propuso, en primer lugar realizar la 3^a Jornada de Pensamiento Naval con el objeto de averiguar el grado de conocimiento que se tiene de la Armada en varios sectores de la sociedad.

Para ello, se contactó con cuatro ponentes pertenecientes a diferentes ámbitos de la sociedad respectivamente, empresarial, de los medios de comunicación sociales, universitario y de la representación parlamentaria y se les encargó que presentasen al Foro, en sesión de puertas abiertas, su opinión en relación a como creen que se conoce a la Armada en el entorno en el que desempeñan su actividad profesional diaria.

A continuación se incluyen las ideas más importantes de las cuatro ponencias y las surgidas durante el coloquio-debate posterior.

1.^a Ponencia de don Alejandro Kleker de Elizalde (director general de Clarke, Modet & C^o)

La ponencia, dedicada a presentar cómo la Armada es percibida desde el mundo empresarial, se basó por una parte en unas apreciaciones personales

del ponente y por otra, en una encuesta de 29 preguntas remitida a unos 360 empresarios, directores generales y directivos de empresas, mediante cuestionario en formato PDF, a sus correos electrónicos personales, durante los meses de julio y agosto de 2013.

En cuanto a las opiniones personales fueron recogidas de manera aleatoria, en conversaciones entre directivos y durante los numerosos cursos o seminarios, en los que ha tenido la oportunidad de participar, sobre la industria de defensa, en los últimos meses.

Inicialmente se apreciaron las siguientes tendencias:

1. Las misiones y el para qué sirve la Armada, pese a lo que piensan muchos, está bastante claro en el mundo empresarial.
2. Que a todos los consultados les apetecería conocer mejor a la Armada.
3. El conocimiento y entendimiento de cuestiones de organización interna de la Armada es muy escaso.
4. Los combates navales y el grado de conocimiento de personajes de nuestra historia naval es “desastroso”.
5. El nivel de lectura de textos sobre historia naval es muy bajo.

La primera impresión es que los marinos parece que soportan dos grandes lastres, «Trafalgar» y «el 98», cuyo peso no es compensado por victorias como la de Lepanto; en consecuencia, el tópico popular es la imagen de una Marina que ha ido de derrota en derrota, algo que además de estar lejos de la realidad, afortunadamente está empezando a cambiar, primero por el éxito de libros como el de Agustín Ramón Rodríguez, «Victorias por mar de los españoles», por las exposiciones que se vienen celebrando en el Museo Naval, conferencias en la Liga Naval y ciertos *blogs* particulares muy activos en este campo.

Para los entrevistados y encuestados de más de cincuenta años queda en su recuerdo, la campaña televisiva, «Muchacho la Marina te llama», las películas de los *Guardiamarinas* y como no, *Cateto a Babor* protagonizada por Alfredo Landa.

La sensación que se tiene, en general, es que la Armada, es una buena escuela de formación profesional a partir de los años sesenta y setenta, que proporciona a los marinos un alto nivel de preparación.

Los marinos viven con un sueldo escaso y tema importante, soportan las dificultades en la vida familiar y profesional, al estar muchos meses en la mar y tener destino en tres ciudades principales muy alejadas. Hoy en día la demanda es de trabajo especializado. Algún entrevistado señaló los problemas que saben pasan los matrimonios de marinos en una sociedad donde trabajan los dos miembros y la dificultad de encontrar empleo para la pareja con los frecuentes cambios de destino.

El interés que despierta la Armada, en el mundo empresarial, se pudo constatar hace meses con las convocatorias de presentación de proyectos como el BAM o el S-80, donde fue difícil dar cabida al alto número de empresas que se interesaban en participar en los mencionados programas. Igual éxito de convocatoria alcanzó el Ateneo de Madrid, en una jornada sobre el Futuro de la Armada que llenó la sala. Los empresarios sienten orgullo de las fragatas F-100 o el *Juan Carlos I* por el esfuerzo de una nación para alcanzar la tecnología de primer nivel necesaria para ello y además permitir ganar concursos internacionales y lograr contratos en competición con las empresas más avanzadas del mundo.

Aunque lógicamente se aprecia gran malestar entre las empresas por los recortes presupuestarios en programas que ya estaban lanzados y donde se han hecho importantes esfuerzos de contratación de personal, ampliación de instalaciones etcétera.

La falta de cultura de defensa entre la sociedad civil facilita los recortes en los programas de las industrias de defensa, en un sector que precisamente presenta los mejores índices de exportación y pedidos internacionales.

En otro sentido, los encuestados confirman la presunción de personal de la Armada con fuertes valores religiosos y morales.

A pesar de que el nivel de respuesta fue bajo, respecto al alto número de cuestionarios enviados, es sin embargo altamente representativo. En la muestra el 90 por 100 tenían doctorado y máster, el tramo de edad mayoritario con el cincuenta por ciento de los entrevistados de la muestra se situaba entre los 46 y 55 años y el 30 por 100 por encima de los cincuenta y cinco. Las mujeres representaron el 10 por ciento.

Directores generales y empresarios eran el 50 por 100 y el resto directivos de otras áreas de la empresa.

El 60 por 100 de ellos hicieron el servicio militar e igualmente el mismo porcentaje tiene alguna titulación náutica: Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER), Patrón o Capitán de Yate, PADI, etcétera.

El nivel de conocimiento de la localización de bases de la Armada, es aceptable siendo las bases más conocidas las de El Ferrol, Rota y Cartagena, con un 20 por 100. San Fernando, solo fue citada por el 11, Canarias por el 9 siendo respuesta residual, Mahón con el 3 por 100.

En cuanto a las acciones navales que más recuerdan los entrevistados, volvemos al primer párrafo: Trafalgar, Lepanto, Cuba...

Respecto a los personajes que recordaban de la historia naval, salvo los típicos, la verdad es que apenas se citan algunos nombres, apreciándose un enorme desconocimiento de personajes como Luis de Córdova, Valdés, Patiño, Ulloa, etc. Los más citados fueron, Álvaro de Bazán con el 10 por 100, Elcano con el 7, Colón y Churrua con el 5 y Gravina, Jorge Juan y Peral con el 3, además de Colón, y tan sólo una vez, Blas de Lezo (en la fecha de la encuesta todavía no estaba la exposición sobre él).

Los buques históricos más nombrados han sido: *Príncipe de Asturias*, *Canarias*, *Baleares*, *Dédalo*, *Santísima Trinidad*.

En cuanto a los actuales fue mayoritario el recuerdo del *Juan Carlos I*, de nuevo *Príncipe de Asturias*, *Elcano*, *Hespérides*, *Galicia* y *Méndez Núñez*.

Pero donde encontramos un gran desierto es en el nivel de lecturas sobre estas materias, apenas una media docena de libros citados en total, destacando *Trafalgar* de Pérez Galdós o el de Pérez Reverte sobre el mismo tema, *La España y el Mar* de Carrero-Blanco, y expresiones tan divertidas como: *UFF hay tantos... no me acuerdo... hay un montón...*

Hablando con las editoriales especializadas en libros de temática naval y militar y librerías del ramo, señalar que un libro de biografía naval apenas supera los dos centenares de ventas, siendo una media de quinientos un éxito de ventas, salvando alguna excepción. El tipo de lector es de edad avanzada, algo que se aprecia claramente en las convocatorias a presentaciones de libros o conferencias tanto del Órgano de Historia y Cultura Naval como en el CESEDEN o en el Ateneo de Madrid. En el lado positivo se destaca que la Cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia ha despertado bastante interés.

La sorpresa más agradable nos la llevamos al preguntar sobre las misiones que cree, el encuestado, tiene la Armada, citándose por todos ellos al menos cuatro o cinco, con expresiones como... defensa de aguas territoriales, protección del tráfico marítimo y pesquero, defensa de los intereses españoles más allá de nuestras fronteras, apoyo a acciones humanitarias, investigación hidrográfica o más inusual como: «que retomen ellos la defensa de las aguas de Gibraltar».

Como nos esperábamos, el mayor grado de confusión (y eso que la mayoría hizo el servicio militar) es sobre las equivalencias de empleo entre los Ejércitos y la Armada. Tan sólo aciertan el sesenta por ciento, las mayores confusiones se dan en la equivalencia de teniente de navío al confundirle con teniente, la de capitán de corbeta con capitán, la de contralmirante con teniente general y la de almirante con general de división o de brigada.

La identificación de personajes históricos y el siglo donde vivieron, ha ido muy bien pues Gravina, Cervera y Peral fueron identificados por el cien por cien correctamente en su siglo. En cambio Álvaro de Bazán, que antes era el más citado, tan sólo el 30 por 100 lo identifica correctamente con el siglo en que vivió.

Preguntados por los cuerpos de la Armada que recordaba el encuestado, se afirma el cambio de los últimos años al constatar que la mayoría recuerda en primer lugar, a la Infantería de Marina, después Cuerpo General, que algunos no identifican con esta denominación sino por: «puente», los del nudo, refiriéndose a la «coca». Pero también Intendencia, Ingenieros y Sanidad.

Es grato contrastar que si bien no existe un alto nivel de conocimiento de nuestra historia naval, ha funcionado bien la comunicación y al menos en el

mundo empresarial se tiene claro que hace y para qué sirve la Armada. Habría que encuestar a otros segmentos de la población y comparar el tipo de respuestas.

El posicionamiento entre el resto de ejércitos y Guardia Civil, valorando del 1 (lo más negativo) al 10 (lo más positivo) ha sido:

- Guardia Civil: 8,8.
- Armada: 8,0.
- Ejército del Aire: 7,9.
- Ejército de Tierra: 7,6.

El presupuesto de Defensa fue analizado, preguntando sobre si lo considera suficiente. Un 10 por 100 dice que sí, pero un 40 no tiene formada opinión al respecto, algo sobre lo que habría que incidir. El 50 por 100 contesto que consideraban que no era suficiente.

Muy interesante resulta, el interés que despierta la Armada en el mundo de internet. La media mensual hasta mayo del 2013 de visitantes a la página web es de 146.000, de los cuales los países mayoritarios, después de España, son: México, Estados Unidos, Argentina, Colombia, Reino Unido y Francia, por este orden, siendo el total de extranjeros del 35 por 100 de los que acceden.

El número de páginas visitadas es de siete millones, con una duración media por encima de los 11 minutos, algo inusual en el mundo de la *web*.

Destaca que en el 2012 el 55 por 100 de los visitantes lo hacían por primera vez, accediendo el 15 por ciento a través de *tablets* o teléfonos inteligentes.

Además de la página principal, señalar que el Real Observatorio acumula unos 126.000 accesos, seguido del Museo Naval con 68.000 y los buques con 58.000.

En cuanto al Museo Naval cabe destacar que el número de visitantes ha ascendido de los cien mil a los 120.000, en un año, siendo el único museo estatal que registra incremento de visitantes.

La atención en los medios de comunicación ha sido amplísima tanto en las noticias y entrevistas aparecidas con el tema de la recuperación del tesoro de *La Mercedes* y la exposición: «No fueron solos» y «Barcos para soñar». Queda patente que cuando se actúa proactivamente en comunicación el resultado es tremendamente positivo.

Estas respuestas recuerdan a la gran contradicción que encontramos entre la encuesta del CIS en la que la opinión sobre la Fuerzas Armadas, como bien sabemos siempre aparecen en posición destacada con un alto grado de admiración frente a otras instituciones del estado, y las que dicen que uno de los capítulos a recortar en los presupuestos de la Administración es el Defensa. Parece como si pensarán: «os admiramos pero no os pagamos».

Como colofón la pregunta sobre qué actuaciones debería hacer la Armada para darse a conocer mejor, el consenso ha sido grande: más visitas a las

bases, que los buques vayan a un número mayor de puertos, más reportajes en TV y Radio. También que unidades móviles recorran los pueblos del interior de España, organizar visitas a colegios y escuelas... en definitiva salir más... si los presupuestos lo permiten, habría que añadir.

Como conclusiones: se recomendaría abrir la comunicación al interior de la península, organizar seminarios y conferencias fuera del Cuartel General o del CESEDEN, explotar las redes sociales y localizar grupos de jóvenes y adolescentes a los que les puedan interesar estos temas. Organizar salidas a colegios y escuelas, algo puesto en práctica en Marín donde los aspirantes vuelven a sus antiguos colegios y cuentan su experiencia militar y que han sido un éxito.

Continuar mejorando el acceso a la web, hacer contenidos para los más jóvenes incluso niños tal y como se ha hecho con la aplicación del Museo Naval, ser muy proactivos en comunicación, la apreciación del ciudadano es sobresaliente y se reforzará aún más lo conseguido en estos años.

Tal vez sea preciso editar breves biografías de marinos ilustres en la *web*, con un lenguaje menos académico y que atraiga en la web a niños y adolescentes. Igualmente recordar en las redes sociales efemérides navales, colgarlas en la *web* y de esta manera fidelizar aún más a los seguidores en internet.

Debido a los resultados obtenidos el ponente propuso además que, sería conveniente realizar cuestionarios de opinión periódicos, anualmente, para conocer la eficacia de los planes de comunicación y orientar los esfuerzos.

Se estima que, con independencia de lo que propone el ponente, habría que reflexionar la frecuencia con la que se deberían realizar estas encuestas y decidir si sería preferible hacerlas de forma directa o a través de otras instituciones u organismos y diseñarlos con el apoyo de profesionales por ejemplo reservistas navales.

2.^a Ponencia de don Ángel Expósito Mora (periodista)

A las Fuerzas Armadas en general y la Armada en particular no se les conoce, bien porque no se «venden», porque no les dejan venderse, o porque lo que venden o les dejan vender no se «compra».

Con relación a la cultura de defensa no se avanza o se avanza muy poco.

La organización del sistema educativo en España con la delegación de la enseñanza en las Comunidades Autónomas dificulta enormemente la difusión de la cultura de defensa de forma oficial por medio de los centros de enseñanza.

Los esfuerzos que se hagan en este sentido serán positivos pero con resultados muy limitados debido a la necesidad de consensuar los contenidos y a la participación de los propios profesores que, en general, también carecen de dicha cultura.

Para aumentar la visibilidad de las Fuerzas Armadas convendría recuperar el empleo del uniforme por los militares en los espacios públicos.

Existen complejos en relación a los militares, en general, en relación a sus tendencias políticas que se suponen heredadas del régimen anterior.

En los medios de comunicación y en la sociedad en general se desconoce la historia de España en general y en particular la naval.

Además, por parte de los medios de comunicación hay grandes dificultades para que el Ministerio de Defensa proporcione expertos militares para dar su opinión profesional sobre temas de actualidad relacionados con la defensa ya sean de carácter nacional o internacional, y eso obliga a recurrir a amistades particulares generalmente con militares retirados.

Sería necesario modificar esta política y que hubiera disponibles expertos militares, en el Ministerio y en los Cuarteles Generales para asistir en estas situaciones y aprovechar estas circunstancias en beneficio de la propia institución militar y de la información pública.

La participación de expertos militares en los medios de comunicación sería una forma excelente de lograr que la sociedad conozca de primera mano lo que hacen las Fuerzas Armadas y valore la calidad y preparación de los militares.

Se considera que hay cierto oscurantismo al no permitir que haya cobertura de prensa en muchas actividades que deberían ser rutinarias, por ejemplo, como ocurrió durante la visita que realizó el ministro de Defensa al Cuartel General de la Armada el 4 de septiembre de 2013, lo que hizo pensar que sin duda había sido debido, a la situación en Gibraltar, con lo que se dio una imagen negativa a pesar que es posible que no hubiese habido ninguna razón oculta. Este tipo de actitud anula el tremendo esfuerzo que se hace para dar a conocer la actividad de las Fuerzas Armadas y demuestra escasa capacidad de preparación para tratar con los medios de comunicación.

Por otra parte, es muy importante el medio que se elige para transmitir la información y los mensajes que se envían a la sociedad a través de éstos.

Los medios de comunicación están pasando por un momento de crisis y es muy difícil hacer que la información llegue al público, por ello es necesario actuar en dos direcciones:

- Proporcionar información que sea noticia de interés.
- Asegurarse de que el que la publique tenga la formación adecuada para este cometido. En este sentido es fundamental facilitar la formación de los comunicadores en asuntos de Defensa, pero esto es aún más necesario en los temas relacionados con la Armada ya que por su especificidad es aún más desconocida.

Otra de las causas por las que es muy difícil publicar información relativa a la Seguridad y Defensa es que estos asuntos no se consideran de interés para

el público debido a la falta de conciencia de Defensa, salvo en circunstancias muy concretas y puntuales en las que, en la mayoría de los casos se ven afectadas las personas como por ejemplo en los accidentes, secuestros, atentados o ataques a Fuerzas desplegadas en operaciones en el exterior.

Existe una gran diferencia entre las noticias de la portada de la prensa extranjera y la nacional. Aquí rara vez se presentan noticias internacionales de carácter Político-Estratégico o de Seguridad, a menos que tenga un aspecto humano o reivindicativo.

Por parte de la sociedad, se mira más hacia oriente que hacia el sur, cuando las amenazas y riesgos más directos contra nuestros intereses vienen de allí y los focos de su origen están muy cerca, (terrorismo, inmigración ilegal, tráfico ilegales etc.) y provienen de muy cerca de nuestras fronteras o a muy corta distancia como el Sahel por ejemplo. En este sentido deberíamos considerarnos en primera línea de forma casi permanente, en lugar de pensar que seguimos en la retaguardia como ocurría durante la Guerra Fría.

La reacción frente a estos riesgos y amenazas no debería considerarse solamente como un problema policial, de la seguridad civil (seguridad de la vida humana en la mar, lucha contra la contaminación, inmigración, contrabando, asistencia humanitaria etc.) como se presenta en la mayoría de los casos sino como unos riesgos reales frente a los que deberíamos actuar de forma coordinada con los mejores medios del Estado de protección civil (Ministerios de Fomento, Hacienda, Medio-ambiente), policiales (Ministerio del Interior), o de la Defensa (Ministerio de Defensa) y de esta forma presentarlo a la sociedad.

Se estima que falta perspectiva y es necesario que se produzca un cambio mediante la acción conjunta de los medios de comunicación y en la medida de lo posible los mandos militares, de dos formas, por una parte directamente tratando de influir y concienciar a los responsables políticos y por otra, de forma indirecta tratando de crear una opinión pública que sea capaz de impulsar la acción política.

En este sentido se estima que este Foro podría jugar un papel importante, en apoyo a los intereses de comunicación de la Armada, por medio de conferencias, seminarios, artículos de prensa etc. desde diferentes auditorios públicos y privados en diferentes zonas del territorio nacional a través del estrechamiento de relaciones con Instituciones y Organismos.

Para influir en la opinión pública no solamente hay que pensar en la prensa. Tan importante o más son los *opinadores* y se recomienda concienciar a estos de la importancia de conocer los riesgos y amenazas, así como las actividades que se realizan para hacerles frente, las que no se realizan por falta de medios o de voluntad, las capacidades con que se cuenta, las dificultades para mantenerlas y las que serían necesarias para hacerles frente en el presente y en el futuro.

Es necesario, convencer, «venderse» y abrirse a los opinadores de mayor audiencia mediante contactos personales de forma habitual y frecuente para

que de la misma forma se vayan enviando mensajes a la sociedad. ¿Cómo se vería realizar, de forma esporádica, algún programa de radio abierto al público, desde un Arsenal, una Escuela o un buque de gran capacidad de la Armada en algún puerto en o fuera de su base?

Promover el conocimiento de la Armada desde la educación, los medios de comunicación y conocimiento de la historia.

La forma de comunicación de la Guardia Civil o de la Policía llega más directamente al público, por ejemplo, al dar noticias en TV mantienen en pantalla su logotipo etc. ¿Por qué pueden hacer una política informativa muy proactiva y no ocurre lo mismo con las Fuerzas Armadas?

Parece que la única razón para ello es que ellos dependen del Ministerio del Interior y la Armada del Ministerio de Defensa. Es una decisión de política informativa. Es muy posible que sea, por complejo o recelo de la imagen que se puede presentar ante la sociedad, que viene de épocas anteriores, a pesar de que es muy posible que las Fuerzas Armadas sean uno de los sectores de la sociedad que más han cambiado desde entonces.

Es conveniente promocionar que se impartan de forma habitual cursillos, jornadas informativas para periodistas y comunicadores o visitas a unidades e instalaciones de la Armada, en las que se les facilite información oral, escrita y audiovisual, para mejorar la calidad de las informaciones que se producen y los juicios que se hacen en los diferentes medios.

Es necesario dar a conocer las limitaciones y restricciones económicas que se sufren, y como ello va a limitar la capacidad para defender los Intereses Nacionales vitales o ser la causa de posibles accidentes en operaciones rutinarias necesarias. Si no lo hacemos, se corre el riesgo de alcanzar una situación muy difícil de revertir que puede llegar a afectar de forma importante a la imagen de España como país soberano y como aliado en el contexto internacional.

Es importante tener en cuenta que España ha estado prácticamente intervenida económicamente por lo que en estos momentos se va a tener muy difícil hacer campaña en este sentido e incluso puede no ser recomendable hacerlo, pero sí es necesario prepararse para cuando cambie la situación y dejen de producirse recortes en servicios tan fundamentales como la sanidad, educación, salarios o los medios para estimular la creación de empleo.

Se estima conveniente ir volviendo a la normalidad en la utilización del uniforme en espacios públicos por parte de los militares y así aumentar su visión ante la sociedad, ahora que la amenaza de ETA se puede considerar que ha desaparecido.

El ponente considera que la política informativa del Ministerio de Defensa ha variado muy poco en los años que llevamos de democracia, y aún se tiene miedo al posible efecto que pueda tener si los militares expresan sus opiniones en los medios de comunicación, y ello hace que la información relativa a la Defensa esté muy controlada y centralizada, con la correspondiente pérdida de imagen y credibilidad por parte de la sociedad.

Es de señalar que en otros Ministerios la política informativa ha ido evolucionando de forma progresiva con el paso del tiempo.

Desde la creación del CESEDEN se ha hecho un tremendo esfuerzo por organizar cursos y actividades diversas orientadas a personalidades de diferentes sectores de la sociedad, tanto públicos como privados, para sensibilizar a la sociedad en los asuntos de la Defensa. Después del tiempo transcurrido, se estima que se ha avanzado muy poco y que no se nota en la sociedad el eco de las personas que han participado en esos cursos.

¿Es que estas personas no transmiten sus inquietudes en el sector social en que se mueven? ¿Por qué ocurre esto?

Sencillamente por la política informativa de determinados Ministerios que está excesivamente controlada y centralizada y hace que se pierdan las oportunidades y la espontaneidad que es la que transmite credibilidad.

Es interesante colaborar con sociedades culturales de libre-pensadores y utilizarlas para la proyección de la imagen de la Armada como se hace con el Ateneo de Madrid. Con estas relaciones cívico-militares se está realizando una gran labor, pero se deberían aprovechar mucho más las relaciones y acuerdos con otras Instituciones (universidades, empresas, asociaciones culturales, etc.) mediante una política de información muy proactiva, permanente y extendida más allá de los ámbitos y regiones en las que la Armada tiene representación institucional permanente.



Palabras introductorias del director de la EGN ante el auditorio.

Descanso

Durante el descanso entre las dos partes los participantes tuvieron oportunidad de intercambiar opiniones e incrementar el conocimiento mutuo entre ellos.

Segunda Parte

3.ª Ponencia de doña Claudia Pérez Forniés (directora de la Cátedra Paz, Seguridad y Defensa de la Universidad de Zaragoza)

La ponente comenzó su presentación manifestando que hay servicios públicos con respecto a los que nadie se plantea si son necesarios o no, y cuyos presupuestos, cantidad y calidad son función de la demanda de los ciudadanos, por el contrario hay otros, como son el caso de la Seguridad y la Defensa respecto a los que el ciudadano, normalmente, no demanda nada porque no siente su necesidad de forma tan directa.

Aquí reside una diferencia importante entre unos servicios y otros. En el primero de los casos, cualquier restricción o reducción en los presupuestos produce de forma automática una reclamación por parte de la sociedad, esto ocurre siempre en asuntos relativos a la Sanidad o la Educación que son considerados como servicios primarios, pero en relación a la Seguridad o Defensa, especialmente con respecto a la última, que también son servicios primarios vitales para la supervivencia del estado soberano, la sociedad se comporta de forma completamente diferente. Sencillamente porque no se aprecia su necesidad inmediata o porque se considera que los responsables ya emplean suficientes recursos.

Esto es sin duda por la ausencia de Cultura o Conciencia de Defensa o por una mala orientación de la escasamente existente. Es consecuencia del desconocimiento de los riesgos y amenazas a los que está sometida la propia sociedad y con ello se tiene una sensación de que los recursos dedicados a Defensa son suficientes o incluso excesivos para defender los Intereses vitales de la ciudadanía y del propio individuo como integrante de la sociedad.

Con frecuencia se cree que la Defensa está garantizada por la simple existencia del Estado soberano dentro del contexto internacional y de la pertenencia a Asociaciones Internacionales de Seguridad y Defensa, sin ser conscientes de que para que este contexto internacional pueda garantizar la seguridad necesaria que permita realizar las actividades socio-económicas y culturales cotidianas, es necesario que todos los integrantes de ese entorno internacional realicen una aportación de capacidades y medios, suficientes para ello.

Además, es necesario tener en cuenta que en el caso de España, al ser una de las principales potencias económicas de la Unión Europea (5.^a) y mundia-

les (13) y además frontera entre el mundo desarrollado y en desarrollo, debe ser un país donante en capacidades y medios de Seguridad y Defensa y debe, además de atender a las necesidades propias, contribuir de forma eficaz y proporcional a sus posibilidades, a garantizar ese entorno de Seguridad necesario, ya que ninguna nación por si sola puede hacerlo y es imprescindible la cooperación mutua en materia de Seguridad y Defensa.

Teniendo en cuenta el desconocimiento de estos asuntos por parte de la sociedad, se comprende que ésta no sea consciente de dichas obligaciones y por ello es tan importante la difusión de la Cultura de Defensa en todos los ámbitos sociales.

En el caso particular de la Armada, debido a lo alejado de las zonas en las que desarrolla a diario sus actividades más importantes y a que normalmente pasan desapercibidas, es todavía más necesaria la implantación de una Cultura de Defensa que destaque las actividades de la Armada.

A continuación la ponente manifestó su deseo de transmitir unas impresiones desde su experiencia personal, que por lo tanto podrían tener un sesgo subjetivo y por ello las dejaría para el coloquio, y por el contrario expuso unas impresiones desde el punto de vista del soporte científico como miembro de la comunidad universitaria docente e investigadora.

En este sentido se basó en un proyecto de investigación realizado por la universidad San Pablo CEU para el Instituto Español de Estudios Estratégicos, en el que se abordó la valoración que tienen los universitarios españoles en relación a las Fuerzas Armadas.

Es necesario señalar que el estudio considera las Fuerzas Armadas en su conjunto, y no distingue entre los Ejércitos de Tierra y Aire, y la Armada.

Además, la ponente utilizó datos recogidos de los estudios que periódicamente realiza el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), en los que se valora muy positivamente la opinión de los españoles en relación a las Fuerzas Armadas. Estas valoraciones aumentan si comparamos las encuestas realizadas en una muestra obtenida de la sociedad en general, con las realizadas entre los universitarios españoles siendo las últimas más favorables.

Datos del barómetro del CIS (abril 2013):

- Guardia Civil: 5,8.
- Policía: 5,6.
- Fuerzas Armadas: 5,2.

Estas Instituciones son las tres mejor valoradas por la sociedad y otros sectores están muy por debajo.

El estudio del CEU en el entorno universitario, contiene datos de la Defensa Nacional entre los que se destacan:

- Nivel de conciencia de Defensa.
- Imagen que se tiene de las Fuerzas Armadas.
- Motivaciones para el alistamiento.
- Motivaciones para ser reservistas.

La muestra de más de 700 alumnos está tomada de cuatro universidades, San Pablo CEU de Madrid 43 por 100, Universidad Complutense de Madrid 22 por 100, Universidad de Valencia 11 por 100 y el 21 por 100 de la Universidad de Barcelona.

El 65 por 100 tiene una opinión buena o muy buena de las Fuerzas Armadas, es un porcentaje alto y aún mayor que el que muestra el baremo del CIS que es del 62 por 100.

El 60 por 100 piensa que las Fuerzas Armadas están preparadas o muy preparadas, dato que es superior al de la sociedad en general.

Casi el 50 por 100 de los alumnos universitarios piensa que merece la pena sacrificarse por su país.

En contraste, solamente el 13 por 100 de los alumnos se plantea la posibilidad de acceder o a incorporarse a la carrera militar.

Se argumentan variables o factores como el riesgo que entraña la profesión, la dureza de la vida militar, las reducidas retribuciones económicas, y a pesar de la elevada valoración que dan, creen que la profesión está poco valorada y considerada para los sacrificios que exige.

Los alumnos de las Universidades Públicas muestran mayor aceptación de la posibilidad de ingreso en la carrera militar que los de las Universidades Privadas y también de los madrileños frente a los valencianos y catalanes.

Hay otros factores que también se valoran muy positivos como el logro de un puesto de trabajo estable que permite un desarrollo personal y profesional además de la aportación de una serie de valores como el prestigio o el patriotismo.

Las Fuerzas Armadas son más conocidas por los hombres que por las mujeres, además, es también de destacar que valoran muy positiva la mejora de imagen de las Fuerzas Armadas.

Como consecuencia, para la captación, se recomienda incidir en estos aspectos, como el desarrollo personal, o la integración de la mujer.

No existen estudios en la universidad de 25 años atrás que nos permitan hacer una comparación con los actuales, pero la ponente informó que, si sirve la experiencia personal, desde su apreciación puede decir que en su tiempo de estudiante la imagen que se tenía de las Fuerzas Armadas era muy diferente de la que ahora reflejan las encuestas.

Si nos preguntamos a qué se debe este cambio, la respuesta es que se debe a muchos factores: desde el punto de vista de los alumnos entre 18 y 23 años, el

principal cambio se debe sin duda a ser unas Fuerzas Armadas profesionales, la incorporación de la mujer y la participación en operaciones en el extranjero.

La ponente estima que si se explicase con más frecuencia por parte de los miembros de las Fuerzas Armadas la razón de su necesidad y de las capacidades de que están dotadas, las actividades que realizan en beneficio de la sociedad, el trabajo que realizan las personas que las componen, el entusiasmo y profesionalidad con el que lo hacen y sus perspectivas profesionales, explicado de forma directa y sencilla, este sector de la sociedad lo entendería y se habría ganado mucho terreno no solamente de cara al presente, sino también de cara al futuro ya que los alumnos de la Universidad constituyen el liderazgo futuro de nuestra sociedad.

El segundo punto de vista del que se hablaba al principio de la presentación es la impresión personal de la ponente que ha apreciado de forma notable este cambio experimentado por las Fuerzas Armadas.

En concreto, destacó el esfuerzo realizado por la Armada por firmar acuerdos de colaboración con diferentes Universidades para la constitución de Cátedras específicas de la Armada con Universidades cercanas a su entorno. Los resultados de estos esfuerzos se han visto potenciados con la creación de los Centros Universitarios de la Defensa, al entrar en vigor la nueva Ley de la Carrera Militar, que son Centros adscritos a Universidades, concretamente, el de Marín lo es a la Universidad de Vigo.

Los alumnos de la Escuela Naval Militar, son a todos los efectos, alumnos de dicha Universidad, por lo tanto la implicación de las Universidades en los temas de la Defensa es cada vez mayor así como lo son las relaciones entre los miembros de las Universidades y de las Fuerzas Armadas, y su conocimiento mutuo.

Por parte del Ministerio de Defensa también se han creado Cátedras Universitarias de carácter más generalista pero que contribuyen a intensificar las relaciones entre la Universidad y las Fuerzas Armadas como es el caso de la cátedra que dirige la ponente en la Universidad de Zaragoza (1) y desde ella se ha producido la mutua colaboración con los Ejércitos y la Armada.

Como conclusión, la ponente expuso que:

- El balance desde la perspectiva personal de la ponente es muy positivo en cuanto a valoración de la Institución, lo que contrasta con el escaso conocimiento que se tiene de la Armada en su entorno.
- La percepción desde el punto de vista del universitario español es más que favorable, y más favorable que la que tiene la población española en general.

(1) El enlace que se incluye permite el acceso directo a la Cátedra Paz, Seguridad y Defensa de la Universidad de Zaragoza y el Ministerio de Defensa <http://catedrapsyd.unizar.es/>

No obstante, queda mucho camino por recorrer y se considera se debe seguir profundizando en el conocimiento mutuo mediante la relación de actividades culturales compartidas.

Se estima que en las relaciones entre el Ministerio de Defensa y la Universidad se ha hecho un gran esfuerzo, pero hay otros estratos del sector educativo en los que no se ha realizado prácticamente nada o muy poco, por ejemplo, en los institutos de Formación Profesional. Se considera necesario hacer un esfuerzo por acercarse a los niños y a los jóvenes desde los inicios de la educación, como se hace en otros países.

Si se educa a la población desde la infancia en la necesidad de la Seguridad y la Defensa y su Cultura, serán ellos los que en el futuro demanden disponer de unos servicios adecuados para la Seguridad y Defensa Nacional y la participación en la Seguridad Colectiva en proporción al desarrollo económico, social y cultural de España dentro del contexto internacional.

Ello, además, debe influir de forma favorable en otros aspectos que en España son prácticamente inexistentes como son las previsiones de alistamiento y movilización y la disponibilidad de reservistas.

Otro aspecto a tener en cuenta es que las relaciones institucionales no se mantienen por efecto de las propias Instituciones, sino de las personas que las componen y es imprescindible fomentar, mantener y estimular esas relaciones, por medio del trato y el conocimiento personal para mantenerlas y profundizar en ellas ya que es el único medio de lograr difundir la Cultura de Defensa y el conocimiento de las Fuerzas Armadas. Además, en el mundo globalizado en que nos ha tocado vivir no se nos va a permitir permanecer unos a espaldas de los otros, ello era posible en otra época hace más de 50 años pero ahora es impensable. Es por lo tanto un esfuerzo que debemos realizar entre todos en un terreno como el de la educación en el que todos los esfuerzos que se hagan nunca se podrán considerar suficientes.

4.ª Ponencia de don Arcadio Díaz Tejera (senador por Las Palmas)

El ponente manifiesta haber tenido un notable fracaso en las respuestas obtenidas en el entorno de los Senadores, así como en la posible captación de reservistas.

Entre otras cosas, por lo limitado de las plazas que se convocan, concretamente mencionó, que conoce a un antiguo senador, actualmente diputado y presidente de la actual Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados, que tiene gran interés por hacerse reservista y no lo ha logrado en repetidas ocasiones.

Al hablar con los diputados y senadores la primera reacción que apreció era de incredulidad, ya que no es un asunto que esté en su agenda. Normalmente cada uno está pendiente de los asuntos que lleva entre manos, no se

extrañen, si se preguntara cuantos del auditorio, que todos son personas formadas, conocen los nombres de los portavoces de las Comisiones de Defensa de los principales partidos políticos ¿Cuál sería la respuesta? (2) Pues entre los Senadores pasa lo mismo, se considera la Defensa en general y la Armada en particular, como algo ajeno y extraño.

Hay que señalar que entre los senadores y diputados hay una gran diversidad social y cultural, no solamente por la ideológica de los partidos a que pertenecen.

Ajenidad

Como norma general, la Defensa no forma parte de sus preocupaciones, ni los temas de la Defensa en general ni los de las Fuerzas Armadas o la Armada en particular excepto en el caso de las Comisiones de Defensa.

Sorpresa

Por la falta de contacto y pensamiento sobre esos temas, aunque en general, cuando se tiene contacto humano con personas de la Armada se manifiesta cierta incredulidad y una cierta identificación con los miembros de la institución, que no se podía imaginar uno antes de ese contacto y una sorpresa ante una profesionalidad que no se esperaba. La respuesta que ha obtenido el ponente al pedir *una palabra* que defina a la Armada, ha sido *profesionalidad*.

La experiencia obtenida durante el servicio militar le produjo una terrible impresión de las Fuerzas Armadas durante el régimen anterior, pero durante el tiempo que llevamos de democracia cree que las instituciones que más se han transformado son la Fuerzas Armadas.

De la experiencia del Curso de Defensa Nacional realizado en el CESEDEN y del trato con Senadores y Diputados, el ponente llega a la conclusión de que, las conferencias y debates que se mantenían durante el curso sería conveniente trasladarlos a otros entornos geográficos diferentes a Madrid. Estima que los profesores del CESEDEN deberían impartir ese tipo de conferencias en otras provincias para que muchas personas puedan comprobar el nivel profesional y cultural de los miembros de las Fuerzas Armadas además de participar del mensaje que se les transmita.

(2) En respuesta al desafío provocado por el senador se incluyen los nombres de los principales miembros de las comisiones de defensa del Senado (presidente: Santiago López Valdivieso GP, portavoces Miguel Antonio Campoy Suarez GPP, Enrique Abad Benedicto GS) y del Congreso de Diputados (presidente Agustín Conde Bajen GPP, portavoces: Vicente Ferrer Rosselló GPP, Trinidad Jiménez GS).

El estar concentrados en Madrid o en otros lugares muy concretos se considera una discriminación de la ciudadanía por razón del entorno geográfico en cuanto a las oportunidades para acceder al conocimiento de las Fuerzas Armadas y sus actividades, así como a la posibilidad de adquirir una conciencia de Seguridad y Defensa.

Por otra parte esta concentración de las actividades educativas y formativas constituye una falta de aprovechamiento de las oportunidades que brindarían unos sencillos desplazamientos para organizar actividades relacionadas con la Cultura y conciencia de Defensa en los lugares en los que se estime más necesario con los que se lograría un gran efecto integrador y difusor del conocimiento además del contacto personal del que ya se ha comentado su importancia.

Si se analiza la situación actual, se puede considerar como mala, por el desconocimiento en ciertos aspectos relacionados con las Fuerzas Armadas y la responsabilidad de haber llegado a ella es una responsabilidad compartida. Habría que preguntarse si los responsables políticos quieren cambiarla y si es así habría que poner los medios para lograrlo.

Por ejemplo ¿Por qué los militares no utilizan el uniforme en público excepto en contadas ocasiones? Sencillamente por unas normas escritas relativas a la Seguridad que se impartieron en unas determinadas circunstancias, pero esas circunstancias han cambiado y por el contrario la norma se continúa aplicando. ¿Por qué? Tiene que llegar un momento en que esas pautas se modifiquen en función de unas instrucciones o recomendaciones escritas.

Es necesario lograr que cuando un civil vea a un militar de uniforme vea en él a una persona que le está prestando un servicio público que es la defensa de sus derechos, libertades e intereses generales.

Quizás ha llegado ya ese momento en el que se pueda volver a ver militares de uniforme en espacios públicos que sin duda ayudaría en parte a cambiar la actual situación de ajenidad y sorpresa por parte de un gran sector de la sociedad.

Si la Defensa se considera como en otros países como una responsabilidad de todos, es necesario hacer algo para que así sea.

Una propuesta que se añade a las ya hechas es la necesidad de incrementar las relaciones, además de con las Universidades e Instituciones Educativas, con los Centros de Pensamiento e Innovación. Si la Armada no estrecha la relación con ellos es muy difícil conocer hacia donde se deben dirigir los esfuerzos. En los momentos actuales en los que todo cambia tan deprisa se corre el riesgo de perder el ritmo de los tiempos.

Incluso habría que considerar la conveniencia de integrar expertos civiles y militares para aportar una visión diferente en las Instituciones correspondientes además de servir de enlace con otros Centros e Instituciones Públicas e incluso privadas si fuese necesario. En una forma similar a la participación en

los Centros de Control de los espacios aéreos y marítimos, o en los grupos de investigación para el desarrollo de ciertas tecnologías o teorías organizativas o simplemente como enlaces con otros Ministerios por ejemplo.

En este aspecto se recomienda hacer mejor aprovechamiento de los reservistas por ejemplo, orientando su activación no en términos de tiempo sino de la realización de tareas concretas asignables a una persona determinada a la vista del conocimiento y la experiencia de cada uno.

Otras ideas surgidas durante el coloquio directamente relacionadas con el tema

En primer lugar se destaca el desconocimiento de la Armada, por parte de tres de los ponentes y en el entorno en el que desarrollan su actividad profesional, a pesar de haber realizado el curso de Defensa Nacional en el CESE-DEN.

La *Defensa* como bien público, es muy difícil de hacer que sea visible y valorable por el público pues no es algo que se pueda medir y apreciar de forma directa en la sociedad de bienestar, como el disponer de un trabajo, o una vivienda digna y un tiempo de ocio y descanso con posibilidad de realizar actividades atractivas y disponer de unos bienes que se consideran indispensables, aunque en otras sociedades serían considerados un lujo. En un ambiente de Paz y Seguridad es muy fácil plantear la alternativa demagógica de tener que escoger entre «los cañones» y «la mantequilla». Por eso es tan importante hacer un esfuerzo continuo para fomentar la Cultura de Defensa para que, como ocurre en otros países, nadie plantee esa cuestión al comprender que ambas son necesarias.

En relación con una propuesta presentada anteriormente en relación a facilitar que todo el mundo pueda tener acceso a estos cursos, es necesario tener en cuenta dos aspectos, en primer lugar que los cursos presenciales se deberían realizar fuera del horario laboral y en segundo lugar que debería facilitarse la realización de los cursos *on line* especialmente aquellos que conllevan una titulación o la concesión de créditos a los alumnos.

Hay ciertos asuntos en los que competencias que tradicionalmente han sido de la Armada, de forma progresiva se han ido asignando a otros organismos con la correspondiente pérdida de visibilidad de la Armada y que además ha producido una duplicidad de medios y la correspondiente pérdida de eficacia y eficiencia. Por ejemplo, todo lo relacionado con la vigilancia marítima, en la que funciones que se desempeñaban con medios de la Armada han sido desglosadas en diferentes competencias transferidas a otros Ministerios de forma que para lo que antes podía hacerse por medio de una misión de vigilancia, ahora es necesaria la intervención de medios de varios organismos al haber distribuido las competencias entre ellos. Lo mismo ocurre con el Salva-

mento Marítimo, la lucha contra la contaminación, el contrabando o la persecución de la pesca ilegal, etcétera.

En este sentido, la Armada conserva dos competencias que en determinados sectores de la sociedad, se pone en duda si debe mantener como son el Tribunal Marítimo Central y el patrimonio sumergido que hay que mantener como están para no tener que volver a formar profesionales de otra Institución o dotarlas de nuevos medios.

Por otra parte, estas competencias sobre asuntos que afectan directamente a la población, influyen de forma notable en la imagen de la Armada.

Al plantear estas cuestiones culturales, como la mejora de la imagen o el conocimiento de la Armada, hay que tener en cuenta que los efectos de las acciones que se tomen se apreciarán a largo plazo, y aunque no se note de forma inmediata ningún cambio aparente, al realizar el análisis a largo plazo y con una perspectiva mayor, será cuando seremos capaces de apreciarlos. Por eso debemos perseverar en la acción de forma continuada sin tratar de buscar efectos inmediatos.

La ajenidad y extrañeza con relación a los temas de Defensa por parte de los Senadores y Diputados, están originadas por la confianza que tienen en los expertos de las Fuerzas Armadas y de la Política de Defensa en esta materia tan específica, y consideran que deben ser los expertos los que se encarguen de ello. Se considera que de eso saben los que saben y tratan de no interferir.

Con relación a este asunto, sería buena cosa que se vean militares en el palco de invitados en el Senado o en el Congreso vestidos de uniforme. En alguna ocasión se ha visto a alguno y ha producido un gran efecto, además de considerar la conveniencia de organizar actividades culturales orientadas a fomentar el estrechamiento de relaciones y el conocimiento mutuo, específicamente orientadas a Diputados y Senadores en general, y no exclusivamente a las Comisiones de Defensa.

Se ha hablado de que en este momento de restricciones presupuestarias no se considera adecuado tratar de convencer de la necesidad de incrementar el presupuesto de defensa aunque sí se deberían considerar las consecuencias de recortarlo de forma excesiva y la necesidad de incrementarlo en cuanto sea posible. Hemos de tener en cuenta que en situaciones anteriores que eran de bonanza económica tampoco se consideraba adecuado el hablar de incrementos en los presupuestos de Defensa y esto no es otra cosa que un reflejo de la falta de conciencia de Defensa por parte de la sociedad.

Hay que reconocer, que concretamente en la Armada se han producido cambios importantes, unos se manifiestan hacia el exterior aunque aparentemente no se aprecian desde el interior por considerarlos normales, como es el cambio tecnológico, que aunque no seamos conscientes de ello ha colocado a la Armada y a la Industria de Defensa en un nivel alcanzado solamente por unos pocos países en el mundo. En contraste, hay otros cambios que no se aprecian desde el exterior pero que han producido mucho malestar hacia

el interior como son algunos aspectos de la Ley de la Carrera Militar que afectan de forma muy negativa a las perspectivas profesionales de muchos miembros de las Fuerzas Armadas y que no se están tomando en consideración.

Conclusiones

Desde el punto de vista de los ponentes, con relación a su entorno profesional, limitado por sus experiencias a unos sectores concretos del mundo empresarial, universitario, de los medios de comunicación y de la representación parlamentaria, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- En los sectores de la sociedad mencionados, la Armada es bastante desconocida, tanto en su organización como en su historia y en las actividades que realiza, así como existe escasa Conciencia o Cultura de Defensa.
- Los cuatro ponentes coinciden en el hecho de que las personas que han tenido oportunidad de tener cierto conocimiento de la Armada o de establecer contacto directo con sus miembros, tienen un concepto alto de la institución.
- Hay que destacar, que en las encuestas de opinión no se hace diferencia entre los tres componentes de las Fuerzas Armadas (Ejércitos de Tierra y Aire y la Armada) por lo que no se dispone de datos específicos en relación con la Armada, y al ser tan diferentes en cuanto a sus capacidades, medio en el que desarrollan su actividad y distribución geográfica de los lugares en que tienen presencia de forma permanente, se estima que el conocimiento, por parte de la sociedad, de los Ejércitos y la Armada es muy diferente y que el conocimiento de la Armada es, en general, más limitado ya que está presente en menos lugares, y el medio en que desarrolla sus actividades está normalmente fuera del alcance de los ciudadanos y de los medios de comunicación.
- Para obtener datos más concretos se estima que se deberían hacer encuestas específicas por parte de la Armada u orientar en este sentido a los organismos encargados de realizarlas.
- En general, para el conjunto de la Fuerzas Armadas, en la sociedad, se valora muy alto su prestigio, profesionalidad y preparación, por encima del resto de las Instituciones excepto las Fuerzas de Seguridad del Estado.
- Además, se cree que existen factores como el riesgo que entraña la profesión, la dureza de la vida militar, y los sacrificios que impone a la familia del militar, en general y a los de la Armada en particular, que hacen que se considere como una profesión no suficientemente paga-

da, en contraste con la opinión, bastante generalizada, de que no se deben de incrementar los gastos de Defensa.

- Otro aspecto que se destacó de forma repetida y que ha contribuido a la pérdida de visibilidad de las Fuerzas Armadas en general, y de la Armada especialmente, ha sido la restricción del empleo del uniforme en espacios públicos por razones de seguridad y quizás sea ya el momento de revertir esa norma y estimular su utilización hasta volver a la normalidad y lograr que el hecho de ver a los militares de uniforme llegue a ser algo normal, como ocurre en otros países.

Como conclusión final, se puede resumir que a la vista del escaso conocimiento de la Armada y de sus actividades en amplios sectores de la sociedad por las razones expuestas, se deben establecer estrategias que permitan mejorar los planes de comunicación de la Armada.

III JORNADAS DE PENSAMIENTO NAVAL. AÑO 2013

Juan Manuel GRACIA MENOCA
Presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias»

*Fervor contemplado
por cúmulos de ensueños,
en anhelos desvelados
que se truncan en fantasía.*

*Navegantes buscan los pliegos
para difundirlos al viento
que alimenten corazones de fragancias
perdurables cada mediodía.*

*Aura de bienaventuranza
en Jornadas inexorables de deseos
interminables al sol representadas.*

*¡Contemplad estrellas!
en una encendida galaxia,
nombrada,
Pensamiento Naval,
con visibles maravillas
en una idolatrada noche
de bóvedas descubiertas
que recrean al alma.*

*¡Centellea!
Semana Naval en Madrid
en constelación urbana,
mástiles perdurables
hacia la mar extendida
de naves y banderas,
que surgen cuando
la Armada les llama.*

LA ARMADA VISTA POR LA SOCIEDAD

Juan Manuel GRACIA MENOCA
Presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias»

*¡Decid a la Sociedad!
que la Armada sin tregua
en su mítica existencia,
derramó tantas perlas de historia
en las pupilas españolas,
que el foro de Pensamiento Naval
lo difunde y lo habla.
¡Estad atentos!
cuyo faro es una luz,
raudal de gozos
donde laten almas
derramadas de venturas.*

*La Sociedad
restituye a la Armada,
la necesita
en su corazón animado,
alzándose en su existencia
se dirige a la estrella polar,
en un canto que gira
con inundadas voces
al conocimiento de la Armada
en la comisura de sus labios*

*¿Cómo?
En un soplo de eternidad,
convocar día a día
el Pensamiento Naval,
en un ámbito accesible
a voces remotas,
con los brazos tendidos
que desemboquen en la mar
y la Sociedad le oiga.*

VINCULACIÓN DE LA SOCIEDAD CON LA ARMADA

Juan Manuel GRACIA MENOCA
Presidente de la Agrupación «El Mar y sus Ciencias»

*¡Ay! querida España,
naves engalanadas
de tormentas que vuelan
con poderosas historias
que la mar ilumina
en templada esperanza.*

*La Armada Española
acerca los cielos
a horizontes de conquista,
con timones
que gobiernan
con arrojo,
a una sedienta sociedad
que emerge con templanza.*

*Generosa presencia
que conserva
el tacto de la noche,
invitando
a animosos seres,
en el clamor
de un abrazo de mar,
rumor de bonanza.*

*La Armada está presente
con firmeza al acercamiento
que anega los pensamientos
de radiantes españoles,
donde las brisas
son bajeles hermosos
que muestran pujanza.*

