



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

	<u>Págs.</u>
ÍNDICE	
Presentación	
José María Pelluz Alcantud Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	3
Piratería en el Golfo de Guinea	
Marcelino González Fernández Capitán de navío (RR)	6
Por qué necesitamos y nos gusta navegar	
Aurelio Fernández Diz Capitán de navío (RR)	17
LXX aniversario de la Batalla del Golfo de Leite	
José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán Capitán de navío (RR)	25
Aspectos técnicos, jurídicos y económicos de la industria de los cruceros	
Joaquín Monedero Villén Profesor. Doctor en Náutica y Transporte Marítimo (UCA)	57
IV Jornada Institucional de Pensamiento Naval. La Construcción Naval y sus repercusiones económicas y sociales	
Ramón Márquez Montero Capitán de navío (RR)	69

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

Edita:



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

© Autor y editor, 2014
NIPO: 083-14-243-0 (edición en papel)
NIPO: 083-14-244-6 (edición en línea)
Depósito Legal: M. 1.605-1958
Fecha edición: diciembre 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.

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



PRESENTACIÓN

José María PELLUZ ALCANTUD
Contralmirante

Éste *Cuaderno de Pensamiento Naval*, correspondiente al segundo semestre de 2014, lo componen cuatro artículos y un sumario de la IV Jornada Institucional de Pensamiento Naval celebrada el pasado 24 de septiembre en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, organizada por la Escuela de Guerra Naval por medio del Foro de Pensamiento Naval y enmarcada en el conjunto de actividades de la IV Semana Naval de Madrid.

En el primer artículo, *La Piratería en el Golfo de Guinea*, su autor expone las causas y los motivos que llevan a practicar la piratería en general y en el Golfo de Guinea en particular. Muestra las diferencias en la forma de actuar y en los fines que persiguen los piratas en diferentes zonas geográficas, analiza los efectos negativos que la práctica de la piratería tiene para todo el mundo, propone una serie de medidas para tratar de solucionar el problema y destaca las iniciativas adoptadas para ello, así como la postura de España en relación a las mismas.

En el siguiente artículo, *Por qué necesitamos y nos gusta navegar*, su autor comienza destacando la importancia de la mar y la navegación para la supervivencia de la Humanidad. Describe las diferencias de mentalidad en las civilizaciones más antiguas respecto al misterioso y temido mar entre dos formas de pensamiento, una continental o terrestre y otra marítima o naval, y expone las ventajas culturales, políticas y económicas obtenidas por estas últimas respecto a aquellas. Finaliza trasladando el afán de nuestros antepasados de explorar nuevos horizontes a la época actual mostrando las inmensas ofertas y posibilidades que ahora existen para lograrlo.

En cuanto al artículo *En el LXX Aniversario de la Batalla Aeronaval más grande de la Historia*, el autor explica el enfrentamiento de los dos grandes colosos aeronavales de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos y Japón, que concluyó con la decisiva batalla de Leyte, también conocida como la Segunda Batalla de las Filipinas. En el artículo se analiza tan importante episodio histórico y sus antecedentes, para intentar descubrir el cómo y el porqué los hechos sucedieron así y tratar de extraer alguna enseñanza, visto desde la triple perspectiva estratégica, operacional y en algún caso táctica, asociándolas también a la fuerte personalidad de los Mandos Navales de ambas potencias.

El cuarto artículo, *Aspectos Técnicos, Jurídicos y Económicos de la Industria de los Cruceros* permite conocer cómo la aviación ganó la batalla a los buques de pasajes en el Atlántico y como estos buques tuvieron que «reinventarse» dando lugar a lo que hoy en día se conoce como buques tipo crucero. El artículo nos permite cuantificar la dimensión del creciente tráfico de cruceros, su impacto relativo en la economía global y nacional, y «Quién es quien» en el mismo, así como conocer el complejo entramado de actores que participan en el tráfico marítimo globalizado, tanto desde el punto de vista técnico como legal.

En el último artículo, su autor nos hace un resumen de la IV Jornada Institucional de Pensamiento Naval, que con el título *La Construcción Naval, sus repercusiones económicas y sociales* recoge las opiniones de representantes de tres sectores muy importantes de la Sociedad. Como conclusión general se puede sintetizar que a pesar de que la construcción naval se encuentra en un momento de crisis, gracias a las modernas instalaciones disponibles, a la experiencia y el conocimiento adquirido en las décadas precedentes por los componentes del sector, y al impulso que se está dando desde la Unión Europea por medio de la Estrategia de «Crecimiento Azul», se puede vislumbrar un rayo de esperanza que ilumine el futuro del sector y tenga la repercusión deseada para mejorar la prosperidad económica y social de las zonas en las que se encuentra esta industria ubicada y de las limítrofes con ellas, siempre y cuando, se logre la necesaria sinergia público-privada, se oriente la construcción naval al desarrollo de productos singulares por medio de una innovación y calidad de excelencia, y se cuente con la adecuada colaboración de los sectores laborales.

Quisiera finalizar la Presentación de este nuevo *Cuaderno*, manifestando que por la experiencia adquirida a lo largo de las cuatro Jornadas Institucionales de Pensamiento Naval celebradas hasta la fecha, se ha podido comprobar que constituyen un medio excelente para establecer y mejorar las relaciones institucionales, del Centro de Pensamiento Naval de la Escuela de Guerra Naval en particular y de la Armada en general, con otros Organismos de la Sociedad.

Ello se consigue, tanto durante el proceso de selección de aquellos ponentes invitados a participar en dichas Jornadas con intereses o preocupaciones comunes, como posteriormente durante la realización de las Jornadas propiamente dichas, ya que la asistencia a estas actividades está abierta al público en general y favorece el profundizar en la relación, el conocimiento mutuo, y el intercambio de ideas y puntos de vista entre participantes procedentes de diferentes entornos sociales, que permiten detectar áreas de apoyo y colaboración y aportar un grano de arena para incrementar la Conciencia Nacional y Marítima, así como el conocimiento de la Armada y sus actividades conforme con lo indicado en uno de los objetivos de las Líneas Generales de la Armada 2012, con las que el Almirante Jefe del Estado Mayor de la

Armada quiso fijar un rumbo bien marcado para dar el mejor servicio a España.

Por último, se pretende crear en estos *Cuadernos de Pensamiento Naval* una Sección dedicada a la reseña de libros relacionados con la Estrategia Naval, en la que de forma breve se pueda ofrecer al lector la valoración sobre dichos libros. Invito desde aquí a todos aquellos que consideren que el libro recién leído merece la pena que sea conocido por los demás, a que efectúen una pequeña reseña del mismo y nos lo hagan llegar a través de la dirección de correo electrónico: pensamientonaval@fn.med.es . Con independencia de lo anterior, les reitero mi invitación para que 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 electrónica anteriormente indicada, que con toda seguridad servirán para incluirlas como nuevos artículos en futuros *Cuadernos* de esta colección.



PIRATERÍA EN EL GOLFO DE GUINEA

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (RR)

Piratas

No hace mucho, cuando oíamos hablar de los piratas, inmediatamente venía a nuestra mente alguno de los estereotipos del cine, la novela o el comic, como podía ser el típico pirata del Caribe con una pata de palo, un parche en un ojo, un loro al hombro, una botella de ron en una mano y un ancho sable en la otra. O pensábamos en el pirata chuleta de los diez cañones por banda viento en popa y a toda vela, que cantaba Espronceda.

Pero hace unos años, aquellas imágenes fueron suplantadas por otras, en

las que unos negros atacaban un barco y se hacían con él allá por la zona del Cuerno de África, por Somalia o el Golfo de Adén, en el Índico, para cobrar un jugoso rescate. Y hoy aparecen otros por el estilo al otro lado del continente africano: en el Golfo de Guinea. Son gentes que atacan a todo el que se les pone por delante, y hoy muchos de ellos orientan sus ataques hacia los petroleros, para hacerse con la carga y venderla en el mercado negro.



Mapa de África con las dos zonas calientes de la piratería marítima.

Orígenes de la piratería

Las causas y motivos que llevan a las gentes de Adén, Somalia o el Golfo de Guinea

a practicar la piratería son múltiples. Varios factores que se dan en aquellas zonas son determinantes para su desarrollo, y resultan ser unos excelentes ingredientes para crear un caldo de cultivo en el que los actos delictivos resultan más atractivos que cualquier otra actividad. Entre ellos se encuentran: gran pobreza, alto nivel de desempleo, conflictos internos, corrupción, desequilibrios sociales, desatenciones del estado, deficiente gobernabilidad, elevado índice de natalidad y población muy joven (más del 60 por 100 está por debajo de los 20 años).

Esta situación atrae al negocio de la piratería en todas sus ramificaciones a los pobres, desocupados y descontentos, que no tienen otras fuentes de ingresos, y ven en la piratería un gran porvenir y una forma de obtener dinero rápido que solucione sus problemas y mejore su nivel de vida.

El Golfo de Guinea

No se puede decir que la piratería en el Golfo de Guinea sea algo nuevo. Ya hace una década que los ladrones del mar empezaron con sus fechorías por las costas de Nigeria, sobre todo contra los transportes de mercancías locales y contra los barcos de pesca. Pero al aparecer petróleo e incrementar su comercio, comenzaron las grandes exportaciones a bordo de buques tanques, lo que para los piratas supuso una excelente oportunidad de aumentar el calibre de sus actividades, al centrarlas en muchos casos en perseguir a los petroleros, con lo que el Golfo de Guinea se ha convertido en una de las áreas más peligrosas del mundo para la navegación.

El espacio marítimo comprendido entre Costa de Marfil al norte, y Gabón al sur, es el teatro de la piratería en las costas occidentales de África, que además de las aguas de dichos países, incluye las de Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Camerún y Guinea Ecuatorial, citadas de norte a sur. Aunque hoy, muchas fuentes amplían la zona a la comprendida entre Senegal y Angola.

La influencia del petróleo nigeriano

En cierto modo, el desencadenante de esta piratería fue la aparición de petróleo, realizada por la compañía Shell en los años 50 del siglo pasado en Nigeria —en Oloibiri, en el delta del río Níger—, y la posterior aparición de gas natural. A partir de 1990 Nigeria se convirtió en un importante país productor de petróleo, y hoy es el primer productor en África, ocupa el puesto décimo tercero de productores de petróleo en el mundo, el vigésimo noveno en la producción de gas natural, y el 80 por 100 de sus ingresos proceden del petróleo. Su producción diaria es de unos 2,5 millones de barriles de

crudo, que para dar idea de su magnitud, en 2011 era el 13,4 por 100 del gasto diario de petróleo en los Estados Unidos y el 18,5 por 100 del gasto diario en toda la Unión Europea, que son los principales importadores de hidrocarburos. Es una producción y un mercado que se prevé que continúen aumentando, y se calcula que en el año 2020, la producción de petróleo del Golfo de Guinea superará a la del Golfo Pérsico. Actualmente, los Estados Unidos importan del oeste de África casi el 15% del crudo que necesitan, y se cree que en el plazo de unos 5 años, dicha cantidad podrá aumentar al 25 por 100.

Pero con este petróleo solo se ha enriquecido una mínima parte de la población. Se dice que los estados nigerianos que más petróleo producen: Bayelsa, Delta y Rivers, tienen los ingresos per cápita más altos de Nigeria y de toda África Occidental. Pero esos ingresos se van a las compañías petroleras, a manos de personal corrupto de la administración y a cuentas en el extranjero. El resultado es que de sus 151 millones de habitantes, casi el 90 por 100 de los nigerianos vive por debajo de los umbrales de la pobreza, siendo testigos de cómo sus gobernantes y las grandes empresas petroleras explotan sus yacimientos, contaminan su ambiente y se enriquecen, sin que a ellos les lleguen ni tan solo las migajas. Por eso los pobres, que son la mayoría, ven en la piratería la única salida a su precaria situación, y al lado de ellos aparecen antiguos soldados, vigilantes de fronteras, funcionarios públicos y muchos otros, que desean ganar dinero fácil para mejorar en poco tiempo su situación económica. El petróleo es transportado por barcos que diariamente mueven por el Golfo de Guinea millones de barriles, representando una gran tentación para los piratas, una posible fuente de ingresos para grupos, elementos y personajes de todos los estamentos sociales, y un motivo de preocupación para todo el mundo.

Aunque a la hora de hacer cuantificaciones conviene tomarlo con cautela por las peculiaridades de las diferentes contabilidades, porque en muchos casos no se denuncian los asaltos y robos, o porque se exageran sus cuantías, hay fuentes que estiman que Nigeria pierde al año unos 12.000 millones de dólares a causa de la piratería. Por ello, no puede resultar extraño que la gran comunidad internacional, que necesita ese petróleo para mantener sus niveles de desarrollo y continuo progreso, desee controlar a los piratas para conseguir la seguridad de la navegación por el Golfo de Guinea.

Hay otros factores a tener en cuenta en el conjunto del problema: los medioambientales. Los pueblos del delta del Níger sufren una gran contaminación en sus tierras y sus aguas por la que exigen compensaciones. La degradación de la zona se debe a los procesos de refinado de petróleo, a su mal uso, a la manipulación del petróleo robado en petroleros y oleoductos, y al mal mantenimiento de dichos oleoductos, que produce una gran contaminación en las tierras y las aguas, y destruye la agricultura y la pesca, obligando a agricultores y pescadores a participar de los asuntos de la piratería como única forma

de sobrevivir. Así fue como nació en 2006 el «Movimiento para la Emancipación del Delta del Níger» (MEND), que al principio, al igual que ocurrió en Somalia, empezó como una lucha reivindicando sus fuentes de producción y energía, para terminar en actos de piratería contra los barcos petroleros y en otros delitos.

La piratería en el Golfo de Guinea

Vistas las causas que dan lugar a la piratería, y una vez comentada la situación en el Golfo de Guinea, se podría pensar que son problemas similares a los del Cuerno de África, pero no es así, ya que en muchos casos los fines que persiguen los piratas son muy diferentes.

En un principio las actuaciones de los piratas nigerianos y somalíes son muy parecidas, por no decir iguales: salen a la mar en barcos de pescadores; en un determinado momento embarcan armados en botes pequeños; se aproximan a su posible víctima; la capturan; y una vez secuestrada la llevan a una zona desconocida. Pero aquí desaparece la igualdad entre ambos grupos.

Los secuestros realizados por los piratas somalíes suelen ser largos, ya que buscan el rescate del barco y su gente, a veces tras largas negociaciones normalmente con intermediarios. En cambio los secuestros realizados por los nigerianos suelen ser rápidos y cortos, ya que normalmente no están interesados en el barco, solo les interesan los objetos que puedan robar, como ropa, comida, teléfonos móviles, equipos electrónicos, etc., y muchas veces lo que



Mapa del Golfo de Guinea.

roban es la carga del barco para venderla en el mercado negro. Dicha carga con frecuencia es petróleo, aunque también se puede tratar de otras materias primas abundantes en la zona y fundamentales para su economía, como café o cacao, de los que Ghana y Costa de Marfil son de los mayores productores del mundo.

A los piratas del Golfo de Guinea normalmente no les interesan los miembros de las tripulaciones, salvo que se trate de altos empleados de las compañías petroleras, ya que no piensan pedir rescate por ellos. Por esa razón, no les interesa la integridad física de los tripulantes, y en consecuencia sus ataques suelen rápidos, los secuestros son cortos, y normalmente actúan con mayor contundencia y con más violencia que los somalíes.

Se puede apreciar que en los últimos tiempos, la piratería se reduce en el Cuerno de África mientras aumenta en el Golfo de Guinea. En el Cuerno de África ha empezado a disminuir a partir de 2011 debido a la presencia militar de varios países que operan con sus unidades de superficie y aéreas en una zona como es la de Somalia; un estado fallido y por ello sin un gobierno solvente al que pedir autorización para hacerlo. Pero esta fuerza no se puede usar en el Golfo de Guinea, donde hay países soberanos que no lo consienten. En el Cuerno de África también está teniendo éxito el empleo de personal de seguridad privada en los barcos que navegan por la zona, junto a otras medidas de autodefensa, entre las que se encuentra la realización de maniobras evasivas; el empleo de medios físicos (proyectores, chorros de agua, etc.) para evitar el abordaje; el adiestramiento de las tripulaciones; y la posibilidad de su encierro en zonas seguras del barco. Por otra parte, debido a la influencia de los monzones, los asaltos en Somalia se suelen concentrar en unos determinados meses del año, y se producen en cualquier momento, con preferencia a primera hora del día contra barcos navegando. Pero los asaltos en el Golfo de Guinea se suelen producir a lo largo de todo el año y preferentemente por la noche, muchas veces contra barcos fondeados o en puerto, y por ello sin posibilidades de escapar ni efectuar maniobras evasivas.

Todo ello hace que a los piratas somalíes cada vez les resulte más difícil secuestrar un barco para cobrar su rescate y el de su tripulación. En cambio en el Golfo de Guinea los piratas no tienen muchas de estas trabas, a veces actúan con cierta impunidad, y pueden alcanzar un porcentaje de éxitos del 80 por 100. Y por las razones económicas y sociales antes apuntadas, para muchos habitantes del Golfo de Guinea, la piratería está de vista como una actividad económica, una forma de trabajo, una fuente de ingresos y un motor del consumo.

El resultado es que mientras la piratería en Somalia y el Golfo de Adén ha pasado de 236 casos en 2011 a solo 15 en 2013, los ataques piratas en el Golfo de Guinea han tenido un incremento del 42 por 100 en 2012, con unos 51 casos.



Patrullero de altura *Infanta Elena*. (Foto Armada Española).

Para dar una idea cuantificada de la piratería en aguas de Nigeria, podemos apuntar unas cuantas cifras: de 2003 a 2013 hubo un total de 292 actuaciones de los piratas contra otros tantos barcos, de los que 127 estaban navegando, 136 se encontraban fondeados y 29 estaban atracados.

Efectos de la piratería en el Golfo de Guinea

Los efectos de la piratería afectan de forma negativa a todo el mundo: a los países del Golfo de Guinea, a los países que comercian con ellos, a los que tienen intereses en la zona, y a todos aquellos cuyos barcos naveguen por el área.

La piratería reduce el comercio y las inversiones en los países afectados. Influye en un aumento de los costes de los seguros de los buques, en una subida salarial de las tripulaciones, y en un incremento de las indemnizaciones. Por estas razones, muchos armadores se niegan a enviar a sus barcos al Golfo de Guinea, lo que supone una reducción de bienes de primera necesidad en los países del área, que a veces llega a la escasez o falta total, con un gran aumento de sus precios en la calle.

La piratería también afecta a la pesca local sobre todo en Nigeria, debido a los ataques recibidos por los pesqueros, que para evitarlos prefieren no salir

a faenar, lo que llega a causar una gran falta de pescado en los mercados. A modo de ejemplo se puede citar la empresa pesquera Trawler Owners Association, que a causa de la piratería, ha suspendido la salida a la mar de sus más de 200 pesqueros, lo que pone en peligro casi 5.000 puestos de trabajo directo y unos 300.000 indirectos, mientras el precio del pescado sufre un aumento superior al 100 por 100.

Otro factor a tener en cuenta, es que el desarrollo de las actividades ilícitas en el Golfo de Guinea puede ser una excelente puerta de entrada para organizaciones terroristas que tratan de aumentar y extender su influencia por las zonas occidentales de África.

Medidas para tratar de solucionar el problema de la piratería en el Golfo de Guinea

A la vista de lo dicho, se puede vislumbrar que en el Golfo de Guinea no se pueden adoptar muchas de las medidas que se aplican en el Índico y en el Cuerno de África. Mientras Somalia es un estado fallido, los estados del Golfo de Guinea son soberanos, con gobiernos legalmente constituidos y reconocidos internacionalmente —dejando a un lado su nivel de corrupción o cualquier otra consideración—, por lo que en sus aguas no se puede utilizar de buenas a primeras una fuerza militar internacional.

Por ello, hay que pensar que el remedio contra la piratería nigeriana está en los propios países del Golfo de Guinea, con medidas internas para luchar contra la corrupción, con un mejor sistema policial, con unas fuerzas de seguridad más capacitadas, con la concienciación de que es un problema que perjudica a dichos países, y con acuerdos de cooperación en seguridad marítima con los países vecinos y con otros países interesados en que desaparezca la lacra de dicha piratería.

Pero los países de la zona son débiles y necesitan la cooperación exterior. Durante años han estado luchando por su propia soberanía y por el control de sus territorios, y han prestado poca atención a sus zonas marítimas. Por ello sus fuerzas navales generalmente son escasas, están pobremente equipadas y mal adiestradas, y su capacidad es muy limitada a la hora de ejercer su autoridad en la mar.

Por otra parte, los países asentados en el Golfo de Guinea, sobre todo Nigeria, en un principio no eran muy proclives a la intervención extranjera y se mostraban muy reticentes a la colaboración de terceros. Lo que resultaba decepcionante para los países europeos y americanos que importan petróleo de la zona.

No obstante, en el año 2009 Nigeria, Guinea Ecuatorial y Santo Tomé, llegaron al acuerdo de cooperar en la lucha contra la piratería, el crimen organizado y la pesca ilegal. Y con los mismos fines, Camerún, Gabón, Guinea

Ecuatorial y Santo Tomé decidieron organizar patrullas navales conjuntas, con la aprobación y visto bueno de Estados Unidos y Francia, que a causa de la piratería veían peligrar sus intereses, y con la aportación por parte de Estados Unidos de equipos y adiestramiento del personal. Fueron unas medidas que tuvieron buenos resultados y redujeron la piratería, hasta que se produjo una nueva subida en el 2011, que llega hasta hoy, y que hace pensar que hay que fortalecer y endurecer dichas medidas.

A la vista del repunte de la piratería del 2011, la «Organización de Naciones Unidas» (ONU) empezó a efectuar un seguimiento cercano del problema, y su Consejo de Seguridad aprobó dos resoluciones (2018, el 31 de octubre de 2011; y 2039, el 29 de febrero de 2012), encaminadas a buscar la cooperación con los países del Golfo de Guinea, a través de procesos de intercambio de información y por medio del desarrollo de sistemas de coordinación.

Con el apoyo de la ONU, 25 estados africanos pertenecientes a la «Comisión del Golfo de Guinea» (CGG), la «Comunidad Económica de los Estados de África Occidental» (CEDEAO) y la «Comunidad Económica de los Estados de África Central» (CEEAC), se reunieron en una conferencia ministerial en Benin el 19 de marzo de 2013, para estudiar los problemas de la piratería y el crimen organizado. Esta reunión sirvió como plataforma de relanzamiento de la CGG, que había sido fundada en 2001 por ocho países: Angola, Camerún, Gabón, Guinea Ecuatorial, Nigeria, República del Congo, República Democrática del Congo, y Santo Tomé y Príncipe, al encontrar en la lucha contra la piratería una razón de peso para extender su influencia por la región. A propuesta de la CGG, en junio de 2013 tuvo lugar en Camerún una cumbre de jefes de estado y de gobierno de los países componentes de la CGG, CEDEAO y CEEAC, para discutir asuntos relacionados con la seguridad marítima. De dicha cumbre surgió un *Código de Conducta para la Prevención y Represión de la Piratería, los Asaltos Armados a Barcos, y la Actividad Marítima ilegal en África Central y Occidental*, que redactado de acuerdo con las antes comentadas resoluciones 2018 y 2039 de la ONU, ya está en vigor en 22 países africanos.

Hoy se ve en el ánimo de las autoridades de los diferentes países de la zona su compromiso para crear leyes e implementarlas, con objeto de hacer frente a las nuevas amenazas representadas por la piratería y el crimen organizado en la mar. Y otros países con intereses en el Golfo de Guinea, se muestran partidarios a colaborar. En este sentido, las fuerzas navales de varios países realizan ejercicios con los del Golfo de Guinea (AFRICA PARTNERSHIP STATION, OBANGAME EXPRESS, SAHARAN EXPRESS, etc.), mientras otros, como Brasil, China, India y Sudáfrica, contribuyen con fondos y equipos.

AFRICA PARTNERSHIP STATION (APS)

La AFRICA PARTNERSHIP STATION (APS), es una de las medidas internacionales encaminada a aumentar la seguridad marítima en el Golfo de Guinea y la estabilidad de la zona. Es una iniciativa de cooperación internacional para la seguridad, desarrollada por fuerzas navales de Europa, Estados Unidos y África, orientada a fortalecer la asociación marítima global a través del adiestramiento y otras actividades, para mejorar la seguridad marítima. La idea nació en el 2006, cuando líderes africanos acordaron asegurar la paz y la estabilidad en la región, e invitaron a los Estados Unidos y otros socios internacionales a ayudarles en sus propósitos.

Consiste en realizar adiestramientos y ejercicios conjuntos con los países del Golfo de Guinea para incrementar sus capacidades operativas, en los que participan: Alemania, Bélgica, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camerún, Congo, España, Estados Unidos, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, Italia, Mauritania, Nigeria, Portugal, Reino Unido, Santo Tomé y Príncipe, Senegal y Turquía.

Dentro del marco de la «Africa Partnership Station» se llevan a cabo diversas operaciones puntuales como es el caso de la OBANGAME EXPRESS, consistente en ejercicios encaminados a incrementar la capacidad de respuesta ante acciones de piratería o de cualquier otra actuación del crimen organizado en la mar, a través del intercambio de información y la mejora de las comunicaciones, en los que suelen participar, entre otros: Bélgica, Benin, Brasil, Camerún, Congo, Costa de Marfil, España, Estados Unidos, Francia, Gabón, Guinea Ecuatorial, Holanda, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe, y Togo.

Postura y actuaciones de España

España, como vemos, está comprometida en estas actividades. Como dijo el ministro de Defensa Pedro Morenés en el Congreso el 18 de diciembre de 2013: *África es una prioridad española y lo seguirá siendo. Allí tenemos futuro para desarrollar nuestra presencia desde todos los puntos de vista, y también riesgos; tenemos que estar vigilando lo que pasa y poniendo nuestro esfuerzo donde nos lo requieren.*

Durante los últimos años, el crecimiento económico del Golfo de Guinea y sus abundantes recursos naturales, sobre todo energéticos, han tenido una importante repercusión en el comercio de España, y obligan a adoptar una estrategia para mantener dicho comercio, e incluso aumentarlo en el futuro, a pesar de los riesgos existentes. Entre España y el Golfo de Guinea hay una importante corriente de exportación de bienes e importación de recursos naturales. Aunque las exportaciones de España al Golfo de Guinea son muy reducidas, en los últimos años han tenido un importante aumento debido a la crisis

económica, con un crecimiento entre 2007 y 2012 del 14 por 100 anual, que es muy superior al del 3,7 por 100 del aumento total de exportaciones. Los principales países de la zona a los que España exporta son: Camerún, Ghana, Guinea Ecuatorial, Sierra Leona y Togo.

En cuanto a las importaciones españolas procedentes del Golfo de Guinea, son superiores a las exportaciones, y están protagonizadas sobre todo por el petróleo y el gas natural. En 2012, las importaciones de Nigeria supusieron el 2,8 por 100 del total de las importaciones españolas, a las que siguieron con tasas mucho menores Guinea Ecuatorial con el 0,34 por 100, Camerún con el 0,16 por 100 y Gabón con el 0,14 por 100. Si hacemos referencia solo a las importaciones españolas de productos energéticos, nos encontramos con que en el 2012, España importó de Nigeria el 11 por 100 del petróleo y el 14 por 100 del gas natural, y de Guinea Ecuatorial el 1,7 por 100 del petróleo. En cuanto a las importaciones de otras materias, el mercado español es muy reducido, destacando solo el 2,14% de minerales procedentes de Guinea.

En el comercio de hidrocarburos, España acudió en su momento a Nigeria en la búsqueda de otros proveedores que pudieran sustituir a los tradicionales Irán y Libia en caso de conflictos. Lo que se ve facilitado por la cercanía geográfica, la ausencia de puntos de tráfico complicado como el Canal de Suez, y la buena calidad de los crudos de la región.

Por otra parte, el aumento de hallazgos de hidrocarburos en los países del Golfo de Guinea han animado a diferentes empresas a llevar a cabo nuevas prospecciones, frecuentemente con resultados positivos. Entre dichas empresas se encuentra la española Repsol, con importantes hallazgos de petróleo en Sierra Leona en 2009, 2010 y 2012, y otros en Liberia. Repsol también realiza operaciones en Angola, Namibia y Sudáfrica, que geográficamente están muy lejos del Golfo de Guinea, pero los barcos en sus viajes de ida y vuelta tienen que navegar por sus inmediaciones.

Estas exportaciones e importaciones españolas se ven afectadas y perturbadas por la piratería del Golfo de Guinea, que por tales razones adquiere una gran importancia estratégica a la hora de pensar en la seguridad energética española.

En este sentido, cada año, fuerzas de Infantería de Marina española participan en la AFRICA PARTNERSHIP STATION junto con fuerzas de Estados Unidos, Holanda y Reino Unido. Y de vez en cuando España envía un patrullero a la zona, como fue el caso del patrullero de altura *Cazadora* en 2011, el patrullero de altura *Vencedora* en 2012 o el buque de acción marítima *Relámpago* en 2013. Y en la primera parte del año 2014, el patrullero de altura español *Infante Elena* también tomó parte en la ÁFRICA PARTNERSHIP STATION, con su intervención en dos ejercicios. El primero fue el SAHARAN EXPRESS, encaminado a mejorar las capacidades de los países africanos en el control de sus respectivas aguas territoriales y en sus zonas económicas exclusivas. El segundo fue el OBANGAME EXPRESS antes citado,

con ejercicios encaminados a intervenir en la mar en operaciones de embarcos, contrabando, tráfico de armas de destrucción masiva y lucha contra el terrorismo.

Comentario final

La piratería en el Golfo de Guinea, aun teniendo un importante impacto por sus actividades, no parece que vaya a alcanzar el auge de la de Somalia, ya que aunque está fundamentada sobre todo en la corrupción, desajustes sociales y pobreza de Nigeria, afecta de forma muy negativa a la economía y a los intereses de los países de la zona y de sus vecinos, por lo que es de esperar que reaccionen y en estrecha cooperación tiendan a solucionar el problema.

En este sentido se vislumbran iniciativas, en las que partiendo de una visión global de la piratería tienden a reducirla. Entre estas iniciativas, además de las ya citadas, se encuentran muchas otras, tales como acciones judiciales, misiones de inteligencia, patrullas nocturnas, fuerzas de respuesta inmediata; acciones encaminadas a atajar la raíz del problema con actividades para combatir la corrupción, la pobreza, el desempleo, la contaminación, la opacidad de las industrias petroleras y el deterioro del medio ambiente; y medidas internas que mejoren las condiciones de vida de los habitantes de los diferentes países, la gobernabilidad de sus administraciones, y el clima institucional en el que se desenvuelven.

Son medidas encaminadas a reducir y erradicar del área marítima del Golfo de Guinea la piratería y el crimen organizado. Aunque esto no se puede hacer de un día para otro; llevará su tiempo

BIBLIOGRAFÍA

- BOLAÑOS MARTÍNEZ, Jorge: *Piratería en el Golfo de Guinea: Nuevo código de conducta regional para contenerla*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento Informativo. 30 de julio de 2013.
- BREUER, Rayna: *El Golfo de Guinea: ¿Nuevo centro de la piratería?*. *El Mundo*. 24 de diciembre de 2012.
- ESCRIBANO, GONZALO; Arteaga: Félix. *Seguridad y recursos en el Golfo de Guinea: algunas implicaciones para España*. Real Instituto Elcano. 16 de julio de 2013.
- F. DEL VADO, Santiago; HERNÁNDEZ, Víctor: *África, una prioridad española*. *Revista Española de Defensa*. Febrero 2014. Páginas 7-13.
- FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Marta: *La piratería en el Golfo de Guinea*. Observatorio PSyD. 31 de enero de 2014.
- GONZÁLEZ, Fernández Marcelino: *De la piratería moderna y el empleo de la fuerza. (Pensamientos en voz alta)*. *Boletín de Pensamiento Naval*. Número 10, 2009. Páginas: 5-14.
- GONZÁLEZ, Fernández Marcelino: *La Armada en la protección y defensa de los intereses marítimos a lo largo de la historia*. *Boletín de Pensamiento Naval*. Número 14, 2012. Páginas: 25-42.
- JURADO, Ángeles: *El próspero negocio de la piratería en el Golfo de Guinea*. *El País*. 1 de abril de 2014.
- PEYROTEO PORTELA GUEDES, Henrique: *La piratería marítima en el Golfo de Guinea aumenta día a día*. *REVISTA GENERAL DE MARINA*. Abril, 2014. Páginas 401-409.

POR QUÉ NECESITAMOS Y NOS GUSTA NAVEGAR

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ
Capitán de navío (RR)

La mar y el sol tienen un atractivo especial para todos nosotros debido muy probablemente a que ambos son el sustento de la vida, eso tan maravilloso que no deja de sorprendernos cada día. El sol es vida. Y ¿qué es la mar? Vida también. Todos los que alguna vez hemos vivido cerca del mar sentimos que algo nos falta cuando nos alejamos de él. Como todos sabemos, sin la mar no sería posible la vida en el planeta Tierra, al menos la vida tal como la conocemos ahora. Y es que en la mar nació la vida que ahora nos sustenta. Y aún hoy es la mar la que permite que la vida siga existiendo sobre la tierra. Y sin el sol tampoco podríamos vivir, la vida tampoco sería posible. Afortunadamente España está llena de sol y de mar, es decir, llena de vida y eso es sin duda lo que nos hace tener un carácter alegre, confiado, generoso, como no tienen otros habitantes del continente europeo, casi todo el año bajo un cielo aplastante de nubes casi permanentes.

Este afán por empaparnos de mar y de sol que llevamos dentro es lo que llena nuestras playas de hombres y mujeres que quieren satisfacer una fuerte necesidad de sentirse mejor. Pero no solo en la playa puede uno estar plenamente unido al mar y al sol. Existe una actividad muy emocionante que permite una unión más plena e íntima con ellos que es: la navegación.

«Vivir no es necesario pero navegar sí lo es». Según la historia fue Plutarco (1) el creador de esta frase cuando la pone en boca de Pompeyo (2) cuando necesitó arengar a sus hombres que no querían salir a la mar, con provisiones vitales para Roma, a causa de la tempestad. Esta famosa frase fue analizada y estudiada por filósofos y pensadores de todos los tiempos que terminaron por concluir que era perfecta para describir cuál debe ser el comportamiento del hombre ante la vida: salir de sí mismo, cubrir nuevos horizontes, aceptar

(1) Plutarco (45-120 D. de C.). *Vidas paralelas*.

(2) Pompeyo el Grande (106-48 A. de C.). General romano que recibió el encargo de limpiar el Mediterráneo de los piratas que ponían en riesgo los suministros a Roma objetivo que consiguió en los tres meses del verano del (67-66 D. de C.) al mando de una considerable fuerza naval.

nuevos retos y riesgos. Navegar es muchas veces avanzar en contra del viento (orzar) y sinónimo de tener capacidad para superar las dificultades. Con esta forma de pensar, podemos concluir que si una persona muere a causa de la navegación eso no es importante si otra la continúa y, con ello, la comunidad a la que ambas pertenecen supervive, como sucedió en Roma gracias a los aprovisionamientos que pudo aportar Pompeyo. Este es también el fundamento del adiestramiento que reciben los soldados cuando se les enseña a poner en riesgo su vida en el cumplimiento de su misión. Es inútil tener la esperanza de poder vivir agazapado permanentemente en la trinchera. Aunque sea difícil de comprender por una sociedad progresivamente hedonista podemos afirmar sin temor a equivocarnos que navegar es para nosotros, más que necesario, es imprescindible. Llegados a este punto podemos afirmar que vivir y navegar son, en términos actuales, lo mismo o casi lo mismo. Para vivir es necesario navegar y navegar no es otra cosa que una forma de vivir. Vivir y navegar serían las dos caras de una existencia plena.

Porque la navegación no solo permite al hombre estar en pleno contacto con la mar si no que le permite superarse a sí mismo al tratar de descubrir, de conocer cómo es la vida detrás de un horizonte siempre enigmático y sugerente, algo que puede ser vital para su propio existir. La vida rutinaria en tierra nos obliga a movernos dentro de un horizonte estrecho, demasiado conocido y que no satisface nuestra necesidad, nuestra permanente vocación de conocer que es lo que está pasando ahora mismo en la mar, detrás de un horizonte lejano, siempre inalcanzable, pero siempre prometedor.

Pero no fue fácil para la Humanidad dominar el mar mediante la navegación. Salir a la mar representa superar un reto, salir de uno mismo, estar dispuesto a hacer frente a la incertidumbre. No fue cosa fácil para los hombres que, hemos de reconocerlo con sinceridad, prefieren vivir pisando tierra firme si no hay algún motivo de importancia que aconseje hacer otra cosa. Las civilizaciones más antiguas consideraban que la tierra era plana y, quizá por este motivo, se tenía un temor reverencial a acercarse al horizonte del mar que sería lo mismo que acercarse a un abismo desconocido, origen de todo tipo de leyendas. Esta idea potenciaba la mentalidad continental de los pueblos. Había que ser muy prudentes y dejar para los más aventureros la posibilidad de comprobar las fábulas y las historias que los más veteranos marineros contaban en las tabernas de los puertos para despertar la admiración, la curiosidad y, al final, el asombro de todos los que querían escucharles: serpientes de mar, playas maravillosas, ciudades de oro, islas pobladas por bellas mujeres, costas llenas de caníbales, mar que bloquea y aprisiona las naves... por mencionar solo unas pocas de las fantasías con las que los viejos marinos adornaban la verdad de los lugares que habían tenido la oportunidad de visitar.

En la antigua cultura mediterránea se pensaba que el mundo conocido terminaba poco más allá de lo que hoy sería el Estrecho de Gibraltar. Por tanto sería extremadamente peligroso acercarse por allí. El temor de las gentes

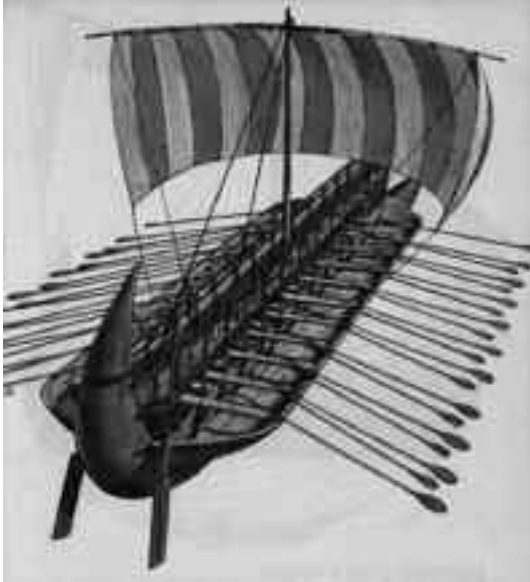


sencillas era una realidad. Solo se atrevían a pescar o a transportar mercaderías transitando cerca de la costa y en los soleados días del verano.

Curiosamente los pueblos que superaron estas barreras, estos temores, fueron ricos y prósperos mientras que los segundos, enquistados en su tierra, demasiado conservadores con lo poco que tenían, terminaron sometidos a los primeros. Y es muy posible que aun hoy mucha gente viva en su subconsciente esta realidad y encuentre la necesidad de navegar para sentirse segura, alcanzar el progreso y cumplir una vez más con uno de los requerimientos de una vida plena.

Si nos atenemos a sus orígenes, el deseo de adentrarse en la mar no surge en el hombre como el resultado de una reflexión de tipo filosófico, sino que surge espontáneamente como algo directamente relacionado con su propia condición: su permanente afán de investigar lo desconocido y las necesidades impuestas por el propio vivir. El sentimiento de necesidad es la antesala de la percepción del interés. Necesidades e intereses vendrían a ser como las dos grandes motivaciones que desde siempre estimularon al hombre a tomar decisiones para garantizar su supervivencia.

Nuestros más lejanos antepasados encontraron en el mar un límite a su peregrinar en busca de mejores condiciones de vida, posibilidades de caza o mejores pastos para sus rebaños. En el sentir y conocimiento de los pueblos y de las civilizaciones más antiguas el mar era algo de lo que había que prevenirse porque por él podían llegar todo tipo de males. Existen relatos bíblicos en los que se puede encontrar esta forma de entender la permanente presencia



del voluble y siempre imprevisible mar: Temor y precaución hacia todo lo que de él pudiera venir. Creemos que fue así cómo se fue fraguando el conservador pensamiento continental frente al más dinámico pensamiento marítimo.

La colisión, o el encuentro, entre estas dos formas de entender la actitud a mantener ante el misterioso y temible mar: la valiente y arriesgada de los navegantes, potencialmente invasores, y la tímida y conservadora de la gente de tierra adentro, objeto de la posible invasión, han existido siempre. Sin embargo, si pueblos de una misma cultura han mantenido frente al mar

actitudes distintas podríamos afirmar que lo que realmente determina que un pueblo ostente en un momento dado un pensamiento u otro es fundamentalmente la clara percepción (al menos en la percepción de sus dirigentes) de sus necesidades e intereses en un momento histórico determinado.

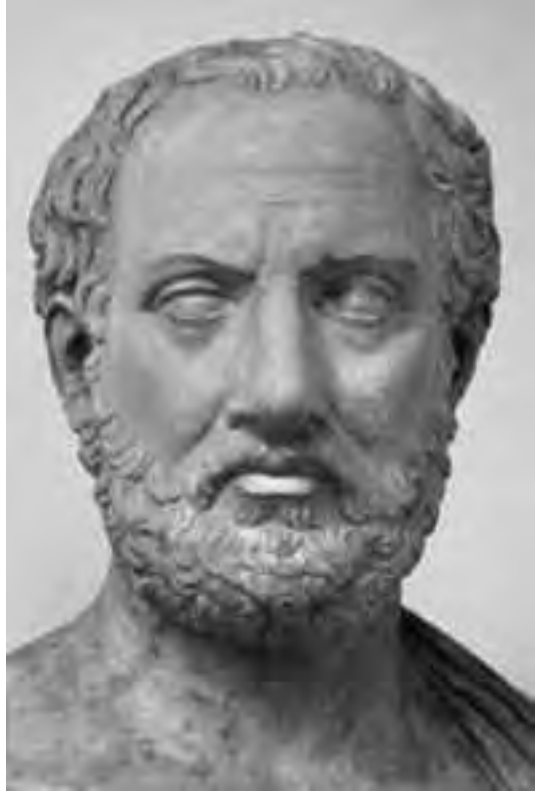
Estas dos formas de pensamiento, marítimo y terrestre, o continental, tan influidos ambos por la geografía pero no de una forma determinante, puede detectarse en los más lejanos orígenes de nuestra cultura mediterránea y se mantiene hasta nuestros días. Siempre pensamiento naval aventurero, explorador, creador, capaz de asumir riesgos, de apostar... frente al pensamiento continental, estático y conservador de los que, asentados en tierra, no quieren poner en riesgo su relativo bien vivir.

Para Tucídides (3) los pueblos navegantes, como el ateniense, son amigos de lo novedoso, osados mas allá de sus fuerzas, son viajeros y aman el peligro en contra de lo que la prudencia aconseja, son decididos y optimistas ante situaciones de riesgo. En cambio, los pueblos de mentalidad continental se muestran excesivamente conservadores, no inventan nada, son indecisos y sedentarios. Los primeros acumulan riquezas y poder desproporcionados a sus medios mientras los segundos apenas conservarán lo que tienen. En la Histo-

(3) Tucídides. (460 A. de C.). *Historia de la guerra del Peloponeso*. Tucídides fue un general ateniense que participó en la guerra entre Esparta y Atenas y escribió su historia.

ria de España podemos encontrar ejemplos de ambas mentalidades.

La semilla de la navegación germinó con facilidad en las numerosas islas y archipiélagos del mediterráneo oriental cuyos habitantes encontraron en ella la posibilidad de aumentar su actividad económica. Ello permitió el desarrollo de nuevas civilizaciones, el intercambio cultural de los pueblos y la prosperidad y desarrollo de las naciones. Un mar navegable que unía todas las islas y permitía moverse con entera libertad fue determinante para la aparición de buques de mayor porte que se fueron armando progresivamente, en detrimento de la carga, hasta llegar al buque de guerra puro que demostró ser mucho más ágil y eficaz para el combate. Los poseedores de estos buques pudieron alcanzar, de una forma segura, sus objetivos económicos pero enseguida también sus objetivos políticos, sociales y estratégicos.



Egipto domina de este modo amplias zonas del Mediterráneo oriental, Atenas y Grecia dominan el mar Egeo. Roma domina el Mediterráneo. Todas estas talasocracias (potencias navales) se desarrollaron en la idea de la importancia del mar y del transporte marítimo como fundamento y garantía de su prosperidad.

Sabemos que los más antiguos comerciantes del Mediterráneo oriental procuraban navegar en los meses de verano, cuando las condiciones del tiempo no solían poner a prueba las condiciones de sus frágiles embarcaciones, lo cual, por otro lado, demostraba un pensamiento naval nada desacertado...si miramos con humor el comportamiento de los navegantes poco atrevidos. Era la época en la que los fenicios fundan Cartago y navegan por todo el Mediterráneo para obtener los necesarios rendimientos de su agricultura, de su industria y por la necesidad de importar metales nobles de los tartesios. Estos si



fueron navegantes de altura. Navegar por el Atlántico, en cualquier época del año, no es lo mismo que navegar por el Mediterráneo en verano. Y los tartesios supieron hacerlo y lo hicieron en beneficio de su prosperidad como se reconoce en el Antiguo Testamento (4).

El hombre mediterráneo ya no pudo verse libre nunca más de la llamada del mar. Todas las civilizaciones de las que se tiene noticia dominaron de alguna forma amplias zonas de mar Mediterráneo. Y confrontaron en él sus intereses.

El comercio, la construcción naval, el arte de navegar, el enigma de un horizonte nunca del todo explorado prendió en el alma de muchos hombres hasta que uno de ellos, procedente de la zona de Génova, supo conquistar la voluntad de una reina de España.

Es importante recordar como Roma, en un principio potencia terrestre, se ve obligada a transformarse en potencia naval para disputarle a Cartago su condición de tal. Para lograrlo Roma no duda en copiar el diseño de los buques cartagineses y asume como propia la tecnología naval del momento y la mejora a medida que se hace necesario. La historia se va a repetir con Holanda y el Reino Unido en relación a España y Portugal. Podemos comprobar una vez más cómo la configuración física o geográfica de un país, como fue el caso de España o del propio Reino Unido, no fue condición suficiente para que espontáneamente se transformasen en potencias navales. Para ello

(4) Según el *Libro de Ezequiel* de los hebreos Tartessos era «el más elegante de los mercados, lleno de toda clase de mercancías, plata, hierro, estaño y plomo».



fue necesario e imprescindible el convencimiento de sus gobernantes, en nuestro caso los Reyes Católicos (1474-1516) y en el caso del Reino Unido la voluntad y determinación de Oliver Cromwell (1599-1658), estimulados por las personas más emprendedoras de la iniciativa privada, sobre la necesidad de extender, defender y proteger sus intereses nacionales y su capacidad de actuación e influencia más allá, mucho más allá, del horizonte cercano. Lo mismo pudo suceder en Holanda a partir del Almirante De Ruyter (1607-1676).

Pero el afán de explorar nuevos horizontes, la necesidad de sentirse solo, rodeados de mar, es algo que sigue perteneciendo al alma aventurera. Hoy los barcos con los que dar satisfacción a este afán se adaptan a las distintas formas con las que uno desea «mezclarse» con la mar. El moderno fenómeno del turismo facilita que el marino de vocación disponga de una amplia oferta de posibilidades. Todo depende también de las posibilidades económicas de los voluntarios pero, verdaderamente, no hacen falta muchos recursos para que uno pueda llegar a sentirse formando parte del mar. Existen barcos adaptados para la navegación en solitario, expresión máxima de la vocación marinera, un verdadero reto para el alma y para el cuerpo. Todo lo contrario a esos grandes propietarios de bien amueblados yates que embarcan solo en puerto para invitar a sus amigos. Hay también, afortunadamente, buques mucho menos costosos, a veces con sus velas cosidas o remendadas y un viejo motor que llena las aspiraciones de los que se acercan a ser verdaderos aficionados al mar. Muchos de estos navegantes, y no necesariamente de recursos limitados, salen de puertos del Sur de Francia para navegar directamente a alguna de las calas de nuestra isla de Mallorca que solo son accesibles por mar. Cuando llegan allí el placer y la percepción de bienestar son inmensos. Antiguamente podían, incluso, regresar a casa con la muestra de algún ánfora perteneciente a los numerosos pecios que aún hoy se pueden encontrar en aquellas



aguas como mudos testigos de lo que fue en épocas remotas el transporte de mercancías en el Mediterráneo. Hoy el tema del ánfora es mucho más difícil gracias a las vigilancias que, al efecto, organizan las autoridades responsables, pero fondear en una cala desierta de aguas transparentes sigue siendo un atractivo difícil de soportar para los verdaderos aficionados al mar.

Pero no es fácil disponer de un barco para hacerse a la mar por cuenta propia. Por razones que no hay que explicar, sólo unos pocos privilegiados pueden hacerlo. Porque disponer de un buque, aunque sea pequeño, para utilizarlo solo unos días al año, tiene un coste considerable. Pero existe una solución para que todos los ciudadanos agobiados por la gran ciudad puedan disfrutar del mar, y de todo lo que ello representa, que es navegar por cuenta ajena. La oferta y las posibilidades son inmensas y los precios muy asequibles. Para hacer un crucero por cualquier parte del mundo suele faltar antes el tiempo para poder hacerlo que el dinero para costearlo. Salvo que uno sea un intrépido viejecito en situación de retiro.

De este modo la navegación en los grandes cruceros es una forma moderna de ponerse en contacto con el mar sin necesidad de arriesgar casi nada. A bordo de estos gigantes del mar es posible mezclar la visita a ciudades de interés turístico con todas las posibilidades de la vida nocturna que se puede encontrar en todas las grandes ciudades y, a la vez, sentirse sólo, rodeado de sol y de mar y disfrutar observando cómo la estela del barco se diluye en la superficie mar, sin que nos llegue a importar el rumbo que lleve el barco en ese momento porque sabemos que alguien en el puente, desconocido para nosotros, se encarga de ello para nuestra propia seguridad.

En algunas ocasiones habremos podido sentirnos empujados, e incluso amenazados, por una mar embravecida y formidable movida por un enloquecido viento huracanado pero, en otras muchas, habremos sido capaces de percibir el verdadero placer de navegar al sentirnos formando parte integrante de un único y espectacular paisaje: sol templado por la brisa marina, alguna nube blanca y la mar, en calma, de un profundo color azul, a veces verde, siempre negra, si es de noche, pero plateada por la luz de la Luna y todas las estrellas del cielo.

LXX ANIVERSARIO DE LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE

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

La Batalla del Golfo de Leyte, también conocida como Segunda Batalla de las Filipinas, fue la batalla aeronaval más grande de todos los tiempos, pues si en Jutlandia participaron 250 buques y 6 hidroaviones, en esta lo hicieron 282 buques y varios cientos de aviones. El 70º aniversario de tan notable episodio histórico parece un tiempo adecuado para recordarla y tratar de extraer alguna enseñanza, siempre a partir de una postura de gran humildad y respeto hacia los principales actores, ya que un análisis a posteriori es relativamente fácil de hacer cuando se cuenta con los elementos de juicio que ellos no tuvieron.

Antecedentes

El Japón, tras varios siglos de cultura propia de carácter medieval, aprendió rápido después de su primer contacto con el mundo occidental. Ante su impresionante crecimiento demográfico, los japoneses sintieron la necesidad de expansionarse de su confinada insular y pronto aplicaron los conocimientos recién adquiridos en países occidentales a esta finalidad. La guerra chino japonesa de 1894 permitió al Japón el dominio del Mar Amarillo y un protectorado sobre la provincia de Corea. Poco después tuvo lugar la guerra ruso japonesa (1904-1905), obra maestra en su concepción por parte de los japoneses, que a partir de entonces se estudió en todas las Escuelas de Guerra. Por el Tratado de Portsmouth, Japón se hizo con Puerto Arturo en arrendamiento; la línea férrea hasta la mitad del camino de Mudken a Karbin y la mitad de la isla de Sakhaling.

Al final de la Primera Guerra Mundial, Japón, aliado de Inglaterra frente a Alemania, se confirmó como primera potencia y se hizo con varias posiciones insulares. Cuando el 1 de septiembre de 1939 estalló la guerra en Europa, Japón vio la oportunidad de arrebatar a los occidentales su influencia en el continente asiático. Para ello se propuso dominar el litoral chino y conquistar todas las posesiones europeas y americanas de Pacífico occidental. De este

modo negarían puntos de apoyo a las fuerzas navales extranjeras y lograrían materias primas para abastecerse.

Japón disponía, además de sus bases metropolitanas, de las insulares en Sakhaling, Kuriles, Formosa, Bonín, Marianas, Marshall, Carolinas y Palaos. Como se preveía una guerra de larga duración, los japoneses necesitaban dominar la península de Malaca, Filipinas, Sumatra, Java, Borneo y Célebes, para poder disponer de petróleo, caucho, arroz, etc. Para garantizar el transporte, necesitaban establecer un cinturón defensivo en la amplia zona que une Kuriles, Marshall, incluida Wake, Bismark, Timor, Java, Sumatra, Malaca y Birmania. A la vez se efectuarían operaciones ofensivas dirigidas a neutralizar la voluntad de combatir de los norteamericanos.

Los Estados Unidos contaban con la base de Pearl Harbour a 2.100 millas de San Francisco y a 4.800 de Filipinas, con los apostaderos intermedios de Midway, Wake y la base de Guam. Inglaterra disponía de las bases navales de Singapur y Hong Kong, desde las que se dominaban las comunicaciones navales japonesas hacia los mares del Sur y Australia. Singapur era muy importante, ya que permitía dar cobertura a las posiciones holandesas de Sumatra, Java, Borneo y Célebes.

Al terminar la primera guerra mundial ya se habían experimentado las ventajas de utilizar el espacio aéreo y se preveía que los conflictos del futuro serían en tres dimensiones. Las naciones que con acierto creyeron que el portaaviones tendría gran importancia en la guerra futura, dieron prioridad a este tipo de unidades en sus planes de construcción. Entre las que lo hicieron, estaban Japón, Estados Unidos e Inglaterra.

Ante la situación prebélica, el almirante Isoroku Yamamoto, comandante de la Escuadra Combinada, consciente del éxito decisivo los torpederos del almirante Togo en Puerto Arturo durante la guerra ruso japonesa, y a la vista del ataque británico a la base italiana de Tarento, había planeado un ataque con aviones torpederos para neutralizar a la flota norteamericana del Pacífico.

El 7 de diciembre de 1941 tuvo lugar el ataque a Pearl Harbour, lanzado desde los portaaviones del almirante Nagumo, causando a los americanos las pérdidas de cuatro acorazados, tres cruceros y varios barcos más, resultando destruidos 188 aviones y otros averiados, con 3.435 hombres muertos, heridos o desaparecidos. Ninguno de los portaaviones de la Flota del Pacífico se encontraba en puerto durante el ataque. En la mente de los mandos norteamericanos prevaleció durante la guerra el recuerdo de este aciago día y los portaaviones japoneses se convirtieron en objetivo prioritario. El ataque demostró de manera fulgurante, la importancia del portaaviones y el engranaje industrial y los alistamientos de personal estadounidense se pusieron en marcha de inmediato.

Logrado el objetivo de Pearl Harbour los japoneses pusieron en marcha el Plan Sur. Las fuerzas estacionadas en Indochina se lanzaron a la conquista de Birmania a través de Tailandia, mientras los transportes de tropas se dirigían a



Variaciones de los límites del Imperio japonés (1)

la conquista de Malaca. El día 9 la aviación japonesa destruyó a la *Far Eastern Fleet* británica, compuesta por el acorazado *Prince of Wales* y el crucero de batalla *Repulse*. El avance fue muy rápido y el 31 de enero comenzó el sitio de Singapur, que resistió hasta el 15 de febrero. Poco después vendría la conquista de Filipinas y paralelamente la de las Indias Holandesas. El 8 de marzo Java quedó en poder de los japoneses, que en Birmania llegaron a Rangoon y en el lado oriental continuaron el avance, cayendo Timor el mismo día 8 y los aeropuertos de Lae y Salamaua en Nueva Guinea el día 10. A primeros de abril ya dominaban las islas de Buka y Boungville en el archipiélago de las Salomón, resultando Australia amenazada de invasión.

Desde su llegada a Pearl Harbour, el almirante Chester Nimitz, comandante del Pacífico Central, se empeñó en organizar las *Carrier Task Forces*, formadas alrededor de uno o dos portaaviones, con cruceros y destructores, ya que los acorazados habían quedado fuera de servicio, es decir, que de este modo tan brusco, el portaaviones pasó a asumir el papel de *capital ship* desde el principio de la contienda. Inmediatamente los americanos pasaron a la ofensiva y el 31 de enero, una fuerza de este tipo mandada por el almirante William Halsey con los portaaviones *Enterprise* y *Yorktown*, con cruceros y

(1) DE BELOT, R.: *La Guerra Aeronaval en el Pacífico*.

destructores, atacó las bases japonesas de las Gilbert y las Marshall, destruyendo aviones, depósitos de combustible, mercantes, etcétera. El siguiente paso de los japoneses era impedir el aprovisionamiento de Australia, para lo cual habían proyectado la operación MO, que incluía la ocupación de Port Moresby, al sur de Nueva Guinea, pero la CTF del almirante Brown atacó al convoy fondeado hundiéndole varios barcos, por lo que la Flota japonesa, que no contaba más que con cruceros y destructores, tuvo que retirarse en espera de que el almirante Yamamoto enviase portaaviones.

El 19 de abril los americanos efectuaron un bombardeo sobre Tokio, en una operación audaz, lograda a base de hacer despegar a bombarderos *B-25* desde el portaaviones *Hornet*. El impacto psicológico sobre la moral del pueblo japonés fue muy grande y Yamamoto propuso atacar la isla de Midway, lo que permitiría a los japoneses un mayor control sobre las Hawai, en previsión de que se intentase un nuevo ataque sobre la metrópoli.

Entre los días 2 y 4 de mayo tuvo lugar la Batalla del Mar del Coral, pues Yamamoto había enviado al almirante Inouye los portaaviones de combate *Zuikaku* y *Shokaku* y el portaaviones ligero *Shoho*, para continuar con la operación MO. El almirante Fletcher, que se encontraba en Nueva Caledonia, se dirigió a interceptar el pretendido desembarco de Port Moresby con su CTG, cuya fuerza principal eran los portaaviones *Yorktown* y *Lexington*, lo que dio lugar al primer encuentro entre portaaviones de la Historia.

Los japoneses perdieron 80 aviones, un portaaviones ligero y un portaaviones de combate quedó muy averiado. Los americanos perdieron 66 aviones, un portaaviones de combate y otro recibió graves daños, y aunque la comparación de daños hace pensar en un éxito táctico de los japoneses, en el aspecto estratégico se vieron obligados a desistir de la conquista de Port Moresby, punto clave para neutralizar Australia e impedir su aprovisionamiento.

El ataque a Midway había sido descubierto por los servicios de encriptación estadounidenses. Ello significó un paso muy importante pues los portaaviones norteamericanos pudieron situarse en espera de la fuerza naval japonesa. El almirante Spruance mandaba la CTG compuesta por el *Hornet* y el *Enterprise*. Aunque no era aviador naval, había sido propuesto por su jefe directo, el almirante William Halsey, que sí lo era, para sustituirle, ya que tenía una enfermedad de la piel que le obligaba a la hospitalización. Tampoco era aviador el almirante Flecher, que acababa de llegar de la batalla del Mar del Coral con el *Yorktown* muy averiado. Los astilleros, haciendo alarde de técnica y esfuerzo, lo dejaron listo el 30 de mayo de 1943. Estas fuerzas se situaron al Nordeste de Midway en espera de la llegada de los japoneses.

El 5 de junio, los bombarderos en picado del *Enterprise* y del *Yorktown* destruyeron en menos de cinco minutos a los portaaviones *Akagui*, *Kaga* y *Soryu*. Los aviones del *Hiryu*, lanzaron un ataque sobre el *Yorktown* al que alcanzaron. Era el buque insignia del almirante Fletcher, que tuvo que entregar el mando táctico a Spruance. Entretanto se lanzó un ataque desde el *Enter-*

prise y el *Hornet* que dejó en llamas al *Hiryu*, al igual que sus congéneres. La flota de portaaviones de Nagumo había sido destruida y Yamamoto ordenó la retirada. Poco después el averiado *Yorktown* resultó hundido por un submarino.

Después de Midway, los japoneses se volcaron de nuevo en el plan MO, para asegurar su perímetro defensivo y lograr el efectivo aislamiento de Australia. Mientras atacaban Guadalcanal y construían un aeródromo, Nimitz decidió ocupar esta isla, de tanto valor estratégico. El 7 de agosto los marines lograron desembarcar y apoderarse del aeródromo, al que se daría el nombre de *Henderson Field*. La lucha por Guadalcanal iba a ser larga y alimentada por ambos bandos, y serían muchas las bajas durante la sangrienta lucha por este estratégico territorio insular.

Durante las operaciones de Guadalcanal se produjeron varios combates navales, como consecuencia de la necesidad de abastecer la isla por japoneses y americanos. Los japoneses abandonaron la isla el 7 de febrero de 1943, replegándose sobre Nueva Guinea. Pero tampoco esta vez lograrían alcanzar el objetivo de Port Moresby, pues el general Mac Arthur lo impidió por tierra y el plan MO acabó en un fracaso.

La ofensiva americana

El extraordinario esfuerzo de fábricas, astilleros y escuelas de instrucción de personal de los Estados Unidos empezó a dar sus frutos. La flota americana contaba, además del *Enterprise* con ocho portaaviones de combate y ocho portaaviones ligeros y a finales de 1943, los americanos pasaron a la ofensiva en el Pacífico Central.

El almirante Nimitz era consciente de que la vida del Japón se alimentaba de las materias primas proporcionadas por la zona conquistada en el Pacífico Suroeste, Filipinas, Indochina, Malaya, Borneo, Célebes, Sumatra, Java, etc., y si se cortaba este tráfico, que constituía la yugular y a la vez se machacaban las industrias metropolitanas, se lograría el colapso. Para lo primero había que emplear el mayor número posible de submarinos, que se debían establecer en el punto de mayor estrechamiento, que se encontraba en la isla de Okinawa. En cuanto al bombardeo de las industrias, había que conquistar posiciones insulares a distancia inferior al radio de acción de los bombarderos americanos, como la citada isla de Okinawa y la de Iwohima.

El Jefe de Operaciones Navales, almirante King, dio su plena aprobación al plan, que enseguida fue aprobado por la Junta de Jefes de Estado Mayor, adoptándose el camino Gilbert-Marshall-Marianas-Iwohima y Okinawa, que permitiría llegar al corazón del Japón de la manera más rápida y eficaz.

Sin embargo, este plan tuvo la oposición del general Mac Arthur, comandante del Pacífico Sur, hombre de gran prestigio que había empeñado su pala-

bra de volver a Filipinas y para ello proponía el avance por el sur del Pacífico saltando de isla en isla. Su fuerte personalidad y su reciente victoria en Nueva Guinea persuadieron al propio Presidente, adoptándose a la solución intermedia de llevar a cabo las dos ofensivas, la de Nimitz y la de Mac Arthur. (Ver conclusión 1).

Durante el periodo transcurrido desde la batalla de Midway, la flota japonesa se había recompuesto y se encontraba de nuevo en condiciones de combatir, pues además de los portaaviones supervivientes de la flota del almirante Nagumo, se habían construido tres portaaviones de combate, tres ligeros y cinco de escolta. El problema era la falta de pilotos adiestrados.

El almirante Koga, —que había sustituido a Yamamoto en el mando de la Flota Combinada, muerto al ser derribado su avión por una escuadrilla norteamericana—, trató de compensar la falta de aviones embarcados por medio de las *islas aeródromo*, de modo que los aviones basados en tierra sumasen su efecto al de los aviones embarcados, de este modo la flota de portaaviones japonesa, al mando del almirante Ozawa podría actuar con un número teóricamente similar al de aviones norteamericanos, pero su zona de operaciones quedaba restringida a la comprendida entre las Marianas, Filipinas y Palau. Este era el Plan Z.

El 31 de enero de 1944 la V Flota de los Estados Unidos, al mando del almirante Raymond Spruance, inició la ocupación del archipiélago de las Marshall. Los nipones abandonaron la base de Truk, en las Carolinas, retirándose primero a las Palau y poco después a Filipinas. El 31 de marzo el almirante Koga murió en un accidente aéreo y fue sustituido por el almirante Toyoda, que mantuvo el Plan Z con alguna variación, adoptando como base de los portaaviones Tawi Tawi, en la isla filipina de Mindanao, al norte del mar de Célebes, que estaba bajo la cobertura de las bases aéreas de Mindanao, Célebes, Molucas y Palau.

Hasta el ataque a Pearl Harbour estuvo en boga la controversia entre los oficiales conservadores, que opinaban que la fuerza radicaba en los acorazados y los que pensaban que éstos habían cedido su paso a los portaaviones. Incluso entre los propios aviadores navales había dos grupos: los que desde su juventud estaban acostumbrados a volar y los que habían conseguido sus «alas» con su carrera ya avanzada. El almirante Nimitz, no era aviador naval, pero nadie ponía en duda que era un excelente conductor de operaciones. Halsey pertenecía al segundo grupo, como todos los almirantes aviadores navales de la época.

En la batalla de Midway, Spruance había asumido el mando de los portaaviones de Halsey y utilizado su estado mayor, en el que se encontraba el capitán de navío Miles Browning, al que los aviadores navales atribuyeron la victoria. Spruance, asignado desde entonces al estado mayor de Nimitz, fue probablemente el más brillante comandante naval y estrategia estadounidense de esta guerra, aunque su formación estuviese más orientada a los acorazados.

Los aviadores navales pensaban que había que utilizar los portaaviones con más agresividad y se apuntaron un tanto al conseguir que no pudiera mandar fuerzas operativas de portaaviones el que no fuera aviador naval. Lograron también que fuese destinado al estado mayor de Nimitz el vicealmirante Jack Towers, aviador desde 1911, el cual logró una importante mejora en la administración de los portaaviones y, con el tiempo, llegó a lograr la confianza de Nimitz.

El último logro de los aviadores navales fue la asignación de un cometido ofensivo con movilidad absoluta para las fuerzas de portaaviones rápidos durante las operaciones de desembarco, que lo obtuvieron de Nimitz, quedando asignado el mando de esta agrupación operativa, la Task Force 58, al vicealmirante Marc Mistcher, como más experto de los aviadores navales.

En la campaña de las Marshall, Nimitz, en contra de la opinión de Spruance, decidió concentrar el asalto sobre Kwajalein, permitiendo la plena movilidad de las fuerzas de portaaviones para neutralizar las bases aéreas de las islas cercanas. No obstante Spruance decidió integrar a los grupos operativos de acorazados con los portaaviones, para proporcionar a estos defensa artillera, y se tomaron medidas para formar línea de batalla a la antigua usanza, por si existía la necesidad de combatir de este modo.

La campaña de las Marianas

Para mejor comprender lo ocurrido en la Batalla del Golfo de Leyte, se hace necesario hacer una breve referencia a lo ocurrido durante la campaña de las Marianas. Se trataba de una operación de gran envergadura, ya que suponía un salto de 1.000 millas desde las Gilbert. Se trataba de las islas Saipan, Guam y Tinian, que contaban con cinco aeródromos con 400 aviones, que podían ser repuestos desde el Japón a través de posiciones insulares. Para asegurar las operaciones anfibia era necesario el dominio del mar y del aire y si los aviones de las *islas aerodromo*, lograban unirse con los 498 del almirante Ozawa, sumarian 898 frente a los 839 de la TF 58 de Mistcher. La V Flota de Spruance, que tenía el mando supremo, daba cobertura a un convoy al mando del vicealmirante Turner, en el que se transportaban tres divisiones con 57.000 hombres.

El 10 de junio dos aviones japoneses avistaron a la V Flota y al convoy y se ordenó al almirante Ozawa hacerse a la mar desde Tawi Tawi, en Mindanao. Mistcher a la vez forzó velocidad a la TF 58 y se dirigió a las Marianas, donde se lograron destruir 124 aviones japoneses, destacando a dos TG para atacar los días 15 y 16 los aeródromos de las Volcano y las Bonin, y reunirse de nuevo a Mistcher el día 18. El día 12 por la noche un submarino señaló, al norte de la isla de Halmahera (Molucas), seis portaaviones, cuatro acorazados y ocho cruceros japoneses.



Almirante Marc Mistcher.

El día 15 comenzó el desembarco y Spruance ordenó a Mistcher mantenerse dentro de las 150 millas de la zona de desembarco. El día 18 un submarino avistó a la flota de Ozawa a 700 millas al oeste de Guam y Mistcher, que se encontraba a 150 millas al oeste de esta isla, pidió permiso para efectuar un ataque, lo que le fue denegado por tener que alejarse a 390 millas de Saipan, pues Spruance tenía muy claro que el objetivo principal era garantizar la protección del desembarco.

Spruance consideró además que la TF 58 estaba incompleta, ya que todavía no se le habían incorporado los TG de portaaviones destacados a las islas próximas al Japón, y ordenó a Mistcher

reunirse con los TG destacados y regresar al círculo de 150 millas de Saipan, del que se había salido para atacar a Ozawa. A 2000 horas los portaaviones de Ozawa fueron detectados a 340 millas de la TF 58 y Mistcher pidió de nuevo permiso para atacar, pero Spruance volvió a denegarlo, en previsión de que los japoneses pretendieran alejar a la TF 58 para intentar un ataque durante la noche con los acorazados japoneses.

El día 19 Spruance ordenó al contrariado Mistcher llevar a cabo un ataque contra los aeródromos de Guam y Rota. Éste hubiera preferido conservar todos los aviones, al creer que podría ser atacado esa mañana. A las 0930 envió dos grupos de ataque a las islas a la vez que ponía en el aire varias patrullas de Hellcat. A las 1040 los radares del *Lexington* detectaron a varios grupos aéreos procedentes de diferentes demoras, desde el sudoeste al noroeste. La totalidad de la aviación de caza de Mistcher fue entonces lanzada al aire. ¿Qué había pasado?

Jisaburo Ozawa había cambiado su rumbo al Sur, por si la TF 58 se le hubiera intentado acercar durante la noche y a la vez se aproximaba a las islas aeródromo de las Palau. Su plan era atacar a la TF 58 por fuera de su alcance, haciendo que sus aviones de mayor autonomía repostasen en el aeródromo de Guam, manteniéndose él a unas 450 millas para asegurarse de que no podría

ser atacado. Por lo tanto la TF 58 sería atacada por aviones de dos grupos, uno que iría directamente a atacar a los portaaviones americanos, y después repostaría en Guam para retornar a sus portaaviones y otro que iría primero a Guam, donde repostaría y luego atacaría a la TF 58 y se dirigiría a sus portaaviones.

Ozawa había actuado de una manera impecable, pero Mistcher, que era un gran profesional y sabía muy bien lo que se traía entre manos, había dispuesto patrullas de Hellcat en el aire, cuyas dotaciones muy bien adiestradas atacaron a los bombarderos y torpederos japoneses, escasamente protegidos por los Zero, de características inferiores a las de los Hellcat, y no consiguieron penetrar en la defensa de los portaaviones. Cuando el



Gráfico de la batalla de las Marianas o primera batalla de las Filipinas (2).

segundo grupo fue detectado dirigiéndose a Guam, el astuto Mistcher comprendió perfectamente sus intenciones y envió a un grupo de Helldiver, escoltados por cazas del *Lexington II* y el *Hornet II*, a atacar Guam, donde sorprendieron a los aviones japoneses cuando acababan de tomar tierra y otros permanecían aún en el aire, resultando destruidos casi todos. Estas acciones fueron conocidas por los norteamericanos como *la cacería de patos de las Marianas*. (Ver conclusión 2).

El día 19 fue localizada la flota de Ozawa a 700 millas de Saipán, con rumbo norte hacia el Mar meridional de China, a 400 millas de la TF 58 y ese mismo día fueron hundidos los portaaviones *Tahio* y *Shokaku* por dos submarinos americanos. Esta vez el almirante Mistcher fue autorizado por Spruance a poner rumbo hacia la flota enemiga, aunque le ordenó dejar un grupo de portaaviones para proteger la zona de desembarco. La flota de Ozawa fue localizada esa tarde a 250 millas, lanzándose un ataque en el que lograron

(1) DE BELOT, R.: *La Guerra Aeronaval en el Pacífico*.



Vicealmirante Jisaburo Ozawa.

hundir al portaaviones *Hiyo*, un destructor y un petrolero, averiando a varios portaaviones y a un acorazado. Como la fuerza japonesa estaba más alejada de lo que se esperaba, el anaveaje de los norteamericanos se efectuó en plena noche y aunque se encendieron las luces de cubierta, se perdieron 80 aviones. Sin embargo, al día siguiente fueron recogidos el 75 por 100 de los pilotos.

Ozawa había sacado todo el partido posible de sus medios y de disponer de mejores aviones, podría haber logrado un resultado bastante mejor. Era uno de los más experimentados oficiales de la Armada japonesa, que había

intervenido en grandes operaciones de guerra. Su gran dignidad, le llevó a pedir la renuncia del mando de la III Flota cuando supo el desenlace del combate, lo que naturalmente no fue admitido por el Alto Mando Imperial.

La realidad es que en las Marianas se logró por segunda vez aniquilar a la aviación embarcada japonesa, al igual que había ocurrido en Midway, lo que permitió efectuar la campaña sin interferencias externas del enemigo. No obstante fueron muchas las críticas a la táctica de Spruance, sobre todo por parte de los aviadores navales. (Ver conclusión 3).

El plan SHO

Los almirantes que se alternaban en el mando de la flota del Pacífico eran de caracteres totalmente diferentes, William Halsey, además de haber demostrado sobradamente su capacidad para el mando, era impetuoso, temperamental, muy animoso y querido por sus subordinados, que le apodaban *Bull Halsey* (El toro Halsey), incluso la prensa norteamericana presentaba su agresividad con simpatía, símbolo del espíritu de lucha que por esos tiempos se requería.

Raymond Spruance era inteligente, frío, calculador, prudente, metódico y estaba considerado uno de los mejores comandantes de flota. Inevitablemente

se les ha comparado con dos grandes almirantes de la guerra anterior, sir John Jellicoe y sir David Beatty, ambos muy valiosos, como Halsey y Spruance, que como los anteriores tampoco escaparían a las críticas.

Después de la campaña de las Marianas, Spruance con su estado mayor se trasladaron a Haway para planear futuras operaciones, alternando el mando de la Flota con el almirante William Halsey, que pasó a denominarse III Flota, cuya Fuerza Operativa de portaaviones, con la nueva denominación de TF 38, continuó al mando del vicealmirante Marc Mitscher. La ocupación de las Marianas por los americanos, situó al Japón dentro del radio de acción de los ataques de los aviones



Almirante Raymond Spruance.

basados en tierra, sin embargo, los propios americanos no se ponían de acuerdo en los pasos siguientes.

Los almirantes Ernest King y Chester Nimitz eran partidarios de invadir Formosa, dejando atrás el archipiélago filipino, pero el presidente Roosevelt resolvió el dilema de modo favorable al persuasivo MacArthur, por lo que tanto el comandante de Pacífico Central como el del Pacífico Sur, hicieron converger sus movimientos hacia este archipiélago.

Después de una serie de ataques a Mindanao y las Filipinas centrales, con escasa reacción japonesa, Halsey hizo una propuesta que podía satisfacer los planes de MacArthur y aproximarse más a los planes de Nimitz, concentrando el esfuerzo en un desembarco en el Golfo de Leyte, saltándose Morotai y Mindanao. Las fuerzas de desembarco estarían bajo la cobertura de la TF 38 y reforzadas por la Fuerza Anfibia del Pacífico Central, que evitarían los asaltos a Palaos y Yap.

MacArthur aceptó inmediatamente la propuesta y, como evitar las Palaos podría crear dificultades, se acordó que las fuerzas anfibias del Pacífico Central conquistarían la pequeña isla de Pililu de este archipiélago, reforzada por los japoneses, lo que no culminaría hasta el 25 de noviembre, después de



Vicealmirante Takeo Kurita.

perder los americanos 2.000 soldados en la cruenta lucha. También el atolón de Ulithi, capaz de albergar a una flota, fue ocupado sin oposición el 23 de septiembre.

Las operaciones en curso hicieron ver a los japoneses que el próximo objetivo sería Filipinas, lo que llevó a la ejecución del plan SHO-1, operación bajo la responsabilidad directa del almirante Soemu Toyoda, comandante de la Flota Combinada, en la que deberían intervenir las fuerzas de superficie y unidades aéreas disponibles, para enfrentarse a las fuerzas de apoyo a los desembarcos, alejando a la III Flota de Halsey del lugar de la acción mediante un señuelo. La primera medida sería reforzar Filipinas con aviones detraí-

dos de Japón, Malasia, Indochina y Formosa. El Cuartel General Imperial no puso en marcha el plan hasta que se supo con seguridad que el lugar del desembarco era el Golfo de Leyte, por eso se habían establecido además los planes alternativos SHO-2, SHO-3, etc., en otros lugares.

El vicealmirante Takeo Kurita, con insignia en el crucero pesado *Atago*, mandaría la Fuerza Central, compuesta por cinco acorazados, diez cruceros pesados y una cortina de cruceros ligeros y destructores. Esta fuerza después de petrolearse en Brunei (Borneo), se dirigiría a atacar los transportes del desembarco por la parte norte del Golfo de Leyte.

Otra fuerza formada por dos acorazados, y un crucero pesado con una escolta de destructores, al mando del vicealmirante Shoji Nishimura, debería seguir una derrota diferente y atacar a los transportes desde el sur. Entre las dos deberían aplastar a las fuerzas de desembarco atacándolas conjuntamente. Tanto Kurita como Nishimura eran marinos del tipo «lobo de mar», no eran grandes intelectuales ni estrategas, estaban acostumbrados a la lucha nocturna, funcionaban muy bien en las confusas *melées* y su principal objetivo era situar a sus buques frente a los enemigos y machacarlos. Estaba también previsto que una fuerza compuesta por tres cruceros pesados, ocho cruceros ligeros y

ocho destructores, al mando del vicealmirante Kihoyide Shima, se sumase a la fuerza de Nishimura para combatir juntos a los transportes. Esta fuerza debía salir del Japón, hacer combustible en Borneo y reunirse con la de Nishimura para irrumpir juntos en el Golfo de Leyte.

La fuerza que actuaría como señuelo para atraer a los portaaviones enemigos, de modo que las fuerzas de choque actuaran sin hostigamiento aéreo, estaba compuesta por el portaaviones *Zuikaku*, los portaaviones ligeros *Zuhio*, *Chitose* y *Chiyoda* y los acorazados dotados con cubierta de de vuelo *Ise* y *Huyga*, tres cruceros ligeros y ocho destructores. Para el mando se designó al ya conocido almirante Jisaburo Ozawa.

El 6 de octubre de 1944, Halsey, con insignia en el acorazado *New Jersey* y *Mistcher*, que mandaba los portaaviones, salieron de Ulithi para bombardear las islas desde las que podrían partir ataques aéreos, siendo la primera Okinawa, en el archipiélago de las Riukyu, donde destruyeron a más de 100 aviones de la II Flota aérea del almirante Fukudome, desplegada entre este archipiélago y Formosa, a la que también atacaron, resultando derribados muchos cazas Zero, que no podían competir con los Grumman Hellcat, aunque se perdieron 48 aviones norteamericanos en el ataque a Formosa.

El almirante Toyoda dispuso que la fuerza aérea operativa de los portaaviones de Ozawa se lanzase al combate. Los pilotos estaban terminando el curso que los capacitaba para actuar desde portaaviones, y lo cierto es que durante los tres días que duraron los ataques contra Formosa se perdieron 550 aviones japoneses, entre los que se encontraban la mayoría de los grupos aéreos embarcados. Después los portaaviones americanos se dirigieron a atacar la isla de Luzón. (Ver conclusión 4).

Entretanto la VII Flota, al mando del vicealmirante Thomas Kinkaid, dependiente del comandante del Pacífico Sur, general MacArthur, iniciaba el



Esquema del plan SHO-1 (3).

(3) FERNÁNDEZ- PALACIOS, Pedro: *La Guerra Naval en el Pacífico*.

desembarco en el Golfo de Leyte en la amanecida del día 17. La III Flota de Halsey, encargada de proporcionar cobertura al desembarco, no dependía de MacArthur sino de Nimitz, lo que tendría mucha importancia en el curso de los acontecimientos. La obsesión de Halsey era enfrentarse a los portaaviones enemigos y advirtió al almirante Kinkaid que hasta el día 20 no podría proporcionarle apoyo aéreo. Éste último solo contaba para apoyo cercano con los portaaviones de escolta del Grupo Operativo 77.4 mandado por el contralmirante Thomas Sprague.

Después de salir de Brunei, la Fuerza Central de Kurita, bordeó la costa llena de arrecifes de la larga isla de Palawan, para luego dirigirse por los estrechos de Mindoro y San Bernardino, hacia la parte norte el Golfo de Leyte. Estaba muy bien adiestrada en el combate nocturno y había infringido derrotas a los aliados en la batalla por Guadalcanal sin disponer de radar. Ahora contaba con este valioso instrumento y la llegada al lugar de la acción estaba prevista en horas nocturnas.

La Fuerza de Nishimura debería pasar por el norte de Mindanao y reunirse con Shima para penetrar juntos por el estrecho de Surigao, atacando el Golfo de Leyte por el sur, de este modo, entre las dos fuerzas de choque cerrarían la tenaza sobre las fuerzas de desembarco. Entretanto, Ozawa y Shima se disponían a salir del mar interior del Japón desde las islas Pescadores, el primero para hacer de señuelo de Halsey y apartar los portaaviones enemigos del teatro principal y el segundo para sumarse a la fuerza de Nishimura. Sobre el papel el plan parecía muy bien diseñado, pero con la desproporción de fuerzas parecía irrealizable, sin embargo, a veces la audacia juega a favor del más débil y así estuvo a punto de ocurrir en este caso.

El día 20, una vez establecida la cabeza de playa, MacArthur desembarcó y lanzó el triunfal mensaje: ¡He regresado! Durante los primeros días de desembarco no hubo aparente reacción naval japonesa y Halsey aprovechó para que las dotaciones de los grupos de portaaviones, se tomasen un descanso y se aprovisionasen alternativamente, por lo que el día 22 Mistcher destacó a Ulithi al TG 38.1 del contralmirante MacCain, al que debería seguir al día siguiente el TG 38.4 del contralmirante Davison.

La Batalla del Mar de Sibuyan

En la mañana del 23, la Fuerza de Kurita se encontraba en la entrada sur del paso de Palawan, navegando en zig-zag en dos columnas separadas 4.000 metros, con los cruceros ligeros y destructores en el centro y los costados. Dos submarinos americanos que llevaban algunas horas al acecho, tuvieron tiempo para situarse por la proa de cada columna, lanzando uno de ellos sus torpedos sobre el *Atago*, buque insignia de Kurita y con los tubos de popa sobre el *Takao*, siguiente en la línea. Poco después se hundió el primero con 360

hombres, salvándose Kurita y su estado mayor a nado. Luego trasladó su insignia al acorazado *Yamato*. El *Takao* averiado se dirigió a Brunei. El otro submarino lanzó sobre el crucero pesado *Maya*, al que hundió.

La Fuerza más importante había sido detectada. Al recibir Halsey el aviso esa misma mañana ordenó que se le incorporase uno de los grupos de portaaviones destacados y maniobró con los restantes hacia las costas occidentales de Luzón, para poder atacar en la amanecida del 24.

El 24 a 0600 despegaron los aviones y a las 0822 Halsey recibió el mensaje de ¡Enemigo a la vista! procedente de un avión del *Intrepid*, ordenando a sus tres grupos operativos concentrarse en las proximidades del estrecho de San Bernardino y al TG 38.1 que se dirigía a Ulithi, que regresase aprovisionándose en la mar. Poco después fue detectada también la fuerza de Nishimura, que navegaba hacia el este en el Mar de Joló, así como la de Shima, ambas por aviones de reconocimiento basados en tierra. A partir de entonces comenzarían una serie de ataques sobre los barcos localizados.

Kinkaid pensó acertadamente que las fuerzas de Nishimura y Shima se dirigían al estrecho de Surigao, por lo que concentró sus fuerzas para oponerse a estos últimos. En el primer ataque contra Nishimura de los aviones de Halsey fue alcanzado el acorazado *Fuso* por una bomba, aunque pudo continuar su derrota.

El grupo de portaaviones del contralmirante Sherman, que iba a lanzar un ataque limitado a las 0800, tuvo que retrasarlo al aparecer una gran fuerza aérea en el radar. Se trataba de los aviones con base



Esquema de la batalla del Golfo de Leyte (4).

(4) FERNÁNDEZ- PALACIOS, Pedro: *La Guerra Naval en el Pacífico*.

en tierra del almirante Fukudome con todos sus efectivos, distribuidos en tres oleadas, pero los Hellcats de Sherman eran superiores a los atacantes y pudieron destruir bastantes aviones enemigos. Un bombardero tipo *Judy* pudo lanzar una bomba sobre el *Princetown* que atravesó dos cubiertas antes de hacer explosión, produciéndose muchas bajas, tanto en este barco, que acabó hundiéndose, como en el crucero *Birmingham* que acudió en su auxilio.

Los aviones del TG 38.2 del contralmirante Bogan, fueron los primeros que lanzaron un ataque sobre Kurita, dando comienzo una feroz batalla en el mar de Sybuyan. Los enormes acorazados *Yamato* y *Mushashi* eran los primeros de la formación. Dos torpedos hicieron blanco en el crucero pesado *Myoko*, que tuvo que reducir velocidad y otro en el *Mushashi* que le hizo muy poco efecto. A mediodía atacaron muchos aviones armados con bombas de 250 kilos que no consiguieron hacer daño a los acorazados, sin embargo, los torpederos alcanzaron varios impactos sobre el *Musashi*, que quedó rezagado con la proa semihundida a muy poca velocidad. Se le ordenó dirigirse a varar, pero ya era demasiado tarde y cuando llegó la orden de abandono quedaban todavía 1.000 hombres a bordo. El enorme acorazado se sumergió en las aguas sin haber utilizado sus grandes cañones.

A 1530 Kurita decidió invertir el rumbo para reponerse y evaluar los daños. Con esta maniobra intentaba ganar tiempo para que Ozawa fuese localizado, pues era preferible llegar con algo de retraso a Leyte que no llegar, como ocurriría de continuar los intensos ataques. Pero consiguió mucho más que eso, pues a 1540, poco después de llegar a Halsey la noticia de que Kurita se dirigía al oeste, se recibió un mensaje que hacía referencia a acorazados enemigos por el norte y una hora más tarde las noticias correspondían al avistamiento de un grupo de portaaviones rodeado de cruceros y destructores. Era la gran tentación de los almirantes norteamericanos, que tenían muy presente el ataque a Pearl Harbour.

Halsey pensó que la retirada de Kurita era definitiva y tomó una decisión que estuvo a punto de facilitar el éxito del plan SHO: dirigirse con la totalidad de sus fuerzas a interceptar a los portaaviones japoneses. Halsey no consultó con el vicealmirante Marc Mitscher, comandante de la TF 38, al que le llegaban los partes de los CTG's, los daños efectuados a la fuerza de Kurita, lo que posiblemente le hubiera hecho reconsiderar su decisión. A Mitscher le desagradó que no se le hubiera tenido en cuenta. Más adelante analizaremos la decisión del almirante Halsey.

La Batalla del Estrecho de Surigao

Kinkaid, por un mensaje interceptado, referente a la organización del TG 34 del contralmirante Lee, con acorazados y cruceros, pensó que se estaba formando una línea de batalla y dio por supuesto que sería para proteger el

acceso norte de Leyte, es decir, el estrecho de San Bernardino. En consecuencia concentró sus esfuerzos en proteger la entrada sur, es decir, el estrecho de Surigao, al que se dirigían las fuerzas de Nishimura y de Shima, localizadas el día 23. Para ello se organizó una defensa en profundidad mediante un ataque en varias fases, la primera con lanchas torpederas y destructores, a los que seguiría un ataque de cruceros ligeros y por último los cruceros pesados y acorazados del contralmirante Oldendorf, que cruzarían la T, es decir, cerrarían el paso del estrecho en la posición de máxima eficacia artillera.

La fuerza de Nishimura no había esperado a la de Shima y se dirigía por el estrecho navegando en dos secciones, una compuesta por los acorazados *Yamashiro* y *Fuso* con el destructor *Shigure* y la otra por el crucero *Mogami* y tres destructores, que a 0030 del día 25 se agruparon para hacer frente a los ataques de las lanchas torpederas, que fueron rechazadas. Nishimura tenía noticia por un mensaje de Kurita, de la transitoria inversión de rumbo de la Fuerza Central, sin embargo, en el mismo mensaje se le ordenaba irrumpir en el golfo de acuerdo con las previsiones, es decir, al alba del 25. De continuar así, Nishimura pasaría el estrecho a 0400, por lo que se enfrentaría solo a cualquier fuerza enemiga. No sabemos lo que pasó por la cabeza de Nishimura en esos momento pero, probablemente confiaba en su superioridad en el combate nocturno, como ya se había demostrado en otras ocasiones. El caso es que continuó impertérrito, seguido a 40 millas por la fuerza de Shima.



Vicealmirante Shoiji Nishimura.



Esquema de la batalla del Estrecho de Surigao (5).

A 0200 la escuadrilla de destructores del capitán de navío Coward se encontraba dispuesta a atacar. A 0300 fueron lanzados 26 torpedos sobre la amura de estribor de los buques de Nishimura, haciendo al menos uno de ellos blanco sobre el *Fuso*, que inició una caída a estribor envuelto en llamas, hasta que estalló y se hundió. Poco después fueron alcanzados los destructores *Yamagumo* y *Mishishio*, resultando hundido el primero y el segundo se retiró sobre sus pasos con la proa destrozada.

Nishimura puso un mensaje a Kurita y Shima señalando lanchas torpederas y destructores a ambas orillas del estrecho de Surigao, pero continuó adelante con resolución y a las 0323 fueron lanzados catorce torpedos por destructores norteamericanos, uno de los cuales hizo blanco en el *Yamashiro*, que ya había sido

alcanzado en el ataque anterior, sin embargo continuó su rumbo a 15 nudos. Al retirarse los destructores remataron a su congénere *Mishihsio*, que voló por los aires.

Los acorazados y cruceros pesados de Oldendorf formaban ángulo recto con la línea de Nishimura, a la que seguían en el radar desde 0320. Disponían de 18 montajes de 16 pulgadas, 48 de 14, 27 de 8 y 43 de 6. A 0351 abrieron fuego los cruceros desde a una distancia de 15.500 yardas y a 0353 los acorazados desde 23.500 yardas. Ante la avalancha de proyectiles, el *Yamashiro* y el *Mogami* cayeron a babor para utilizar toda su artillería, mientras eran a la vez atacados con torpedos, dos de los cuales alcanzaron al acorazado, que ya perdía velocidad por los impactos de la artillería. En medio de la confusión, el

(5) FERNÁNDEZ- PALACIOS, Pedro: *La Guerra Naval en el Pacífico*.

crucero ligero americano *Grant* fue tomado por enemigo y además de sufrir el fuego del *Yamashiro*, recibió 11 impactos de buques propios que le ocasionaron 34 muertos y 94 heridos.

El *Mogami* incendiado, inició la retirada a la vez que lanzaba los torpedos, pero estalló a 0400 quedando casi parado. Nishimura en el *Yamashiro* continuó al mismo rumbo y como no tenía radar no pudo replicar hasta avistar a los cruceros del flanco izquierdo, pero fue alcanzado por varios proyectiles de 16 y 14 pulgadas de los acorazados, a los que se sumaron los de 6 y 8 pulgadas de los cruceros. Cuando a 0469 cesó el fuego, el acorazado se estaba hundiendo y el destructor *Shigure* se retiraba muy dañado. El *Mogami*, que se dirigía hacia el sur lentamente, colisionó con el crucero pesado *Nachi*, —en el que Shima arbolaba su insignia—, que sufrió graves daños en la popa que hicieron reducir su velocidad a 18 nudos.

La fuerza de Shima había irrumpido en el estrecho a 28 nudos dejando atrás al crucero ligero *Abukima*, que había recibido un impacto de torpedo lanzado por una lancha. A 0410 el almirante observó al *Fuso* ardiendo en dos mitades y cuando a 0420, los radares japoneses detectaron a la flota enemiga, ordenó lanzar los torpedos a los dos cruceros, incorporó a sus destructores y se retiró hacia el sur, colisionando el *Nachi* con el *Mogami*, que parecía que estaba parado.

Shima, al comprobar la destrucción de la fuerza de Nishimura, abandonó el estrecho con los tres cruceros japoneses y sus cuatro destructores, a los que se unió el *Shigure*, quedando solo el destructor *Asagumo*, que con la proa destrozada no podía avanzar. El maltrecho *Mogami* rechazó un ataque de lanchas, una de las cuales resultó hundida y a 0645 volvió a rechazar un nuevo ataque. A 0910 fue descubierto por los aviones de la VII Flota que acabaron con el valiente crucero, después de haber combatido bravamente durante mucho tiempo, siendo recogida su dotación por el destructor *Akebono*, que tuvo que dispararle un torpedo para que se hundiera.

Cuando Oldendorf se retiraba hacia el golfo de Leyte, recibió la preocupante noticia de que al este de Samar los barcos que protegían el desembarco estaban siendo atacados por una potente fuerza que había rebasado el estrecho de San Bernardino, sin que nada se interpusiese entre los grupos operativos de apoyo al desembarco y sus acorazados, que se encontraban con los pañoles casi vacíos después del combate nocturno con Nishimura.

La decisión de Halsey

La guerra se rige por una serie de principios que es preciso tener presentes por aquellos a los que está encomendada su conducción. El primero de ellos debe ser la selección del objetivo principal, algo que debe ser considerado como el *Principio Maestro*, que bien puede ser la destrucción de la Flota del



Almirante William Halsey.

enemigo o el logro de un objetivo más limitado, como la conquista de una isla o el aprovisionamiento de un ejército. Los restantes principios no son enumerados por orden de importancia ya que cualquiera de ellos la tiene por sí mismo.

Los principios en cuestión, supeditados al logro del *Principio Maestro* son: el *Sostenimiento de la Moral*, base de cualquier operación; la *Acción Ofensiva*, es decir, tomar la iniciativa para lograr un objetivo; la *Seguridad*, que es conseguir libertad de acción para lanzar una ofensiva audaz; la *Sorpresa*, de influencia poderosa por los importantes efectos morales que tiene sorprender al enemigo y evitar

que él nos sorprenda a nosotros; la *Concentración de Fuerzas*, orientada a concentrar lo necesario para asestar el golpe decisivo en el lugar y en el momento oportuno; la *Flexibilidad*, fundamental para adaptar planes previamente organizados a situaciones cambiantes y desarrollos inesperados.

Los principios pueden ser asimilados para que salten a la mente cuando sean requeridos, y el principal problema es decidir el énfasis que, según las circunstancias del momento, hay que poner en cada uno. El arte de hacer la guerra constituye la habilidad en variar ese énfasis de la manera adecuada de acuerdo con la variabilidad de las circunstancias.

Las tres alternativas que se le presentaban al almirante Halsey eran: mantener toda la fuerza en las proximidades del estrecho de San Bernardino, en previsión de que Kurita retornase; dividir su fuerza dejando a la Línea de Batalla con un grupo de portaaviones para hacer frente a Kurita y dirigirse al norte con el resto de los grupos, o bien dirigirse al norte con la totalidad de la fuerza.

Aunque pudiera parecer que dividir la fuerza iba contra el principio de Concentración, en este caso parecía lo más adecuado, ya que tanto la fuerza de acorazados de Willis Lee, con la cobertura de un grupo de portaaviones, como el resto de la Fuerza de portaaviones de Mistcher podían enfrentarse por separado a Kurita y Ozawa, sin embargo, William Halsey estaba convencido

de que Spruance había perdido la ocasión de destruir a los portaaviones japoneses en las Marianas y no quería que le ocurriese lo mismo. Por ello decidió dirigirse al norte con todas las fuerzas.

A 2006 llegó a Halsey una información de un vuelo de reconocimiento que decía que a 1814 la fuerza de Kurita había vuelto a invertir el rumbo y se dirigía hacia San Bernardino. Halsey analizó la nueva situación con su estado mayor y se concluyó, que aunque Kurita alcanzase el Golfo de Leyte, lo haría con un potencial muy disminuido. Willis Lee llegó a señalar a Halsey que la fuerza de Ozawa podía ser un señuelo y el contralmirante Bogan insistió sobre el reconocimiento del avión. También el contralmirante Burke, jefe de estado mayor de Mistcher, insistió ante su jefe para que alertara a Halsey en este sentido, pero Mistcher preguntó si Halsey tenía la información del cambio de rumbo de Kurita, y al ser contestado afirmativamente, se volvió a dormir.

De esta forma toda la fuerza de Halsey se pasó la noche del 24 al 25 navegando hacia el norte, mientras la entrada norte al Golfo de Leyte quedaba sin protección.(Ver conclusión 5).

La Batalla de Samar

Las fuerzas de protección del desembarco en el Golfo de Leyte al mando del contralmirante Thomas Sprague, se encontraban divididas en tres grupos compuestos cada uno por portaaviones de escolta, destructores de escuadra y destructores de escolta, armados los primeros con cuatro cañones de 5 pulgadas y 10 torpedos y los segundos por dos cañones de 5 pulgadas y tres torpedos. El grupo que se encontraba más al norte lo mandaba el contralmirante Clifton Sprague y estaba compuesto por seis portaaviones de escolta, tres destructores de escuadra y cuatro de escolta.

Taffy 3, como era informalmente conocido el grupo operativo 77.4.3, se encontraba ejerciendo la protección rutinaria de la zona norte del desembarco y, a las 0658 se había enviado el protocolario vuelo de reconocimiento, cuando poco después se avistaron unos fogonazos en el horizonte que causaron enormes piques en las proximidades de los portaaviones de escolta.

El piloto del Avenger informó haber avistado cuatro acorazados, ocho cruceros y varios destructores, y es que había sucedido lo que parecía imposible: la fuerza de desembarco norteamericana había sido sorprendida, el plan SHO había tenido éxito, aunque nadie apostaba por ello, pero el sacrificio de Nishimura ya no parecía inútil, ahora que los acorazados de Oldendorf se encontraban casi sin munición. Lamentablemente para los japoneses, Kurita ignoraba este punto.

Mientras esto ocurría, Halsey que se encontraba a 300 millas por el norte, había ordenado formar la línea de batalla con los acorazados de Willis Lee, situándolos por la proa de los portaaviones para destruir lo que quedase de la



Contralmirante Clifton Sprague.

fuerza enemiga después de los ataques aéreos. Nimitz y Kinkaid creían que esta fuerza se encontraba protegiendo el estrecho de San Bernardino.

Clifton Sprague era el que tenía mayores complicaciones, y la única manera de atajarlos era lanzando contra el enemigo a todos los aviones embarcados. El problema era que tenía que dirigirse al sudoeste para acercarse a los barcos de Oldendorf, pero para lanzar a sus aviones tenía que aproarse al viento del nordeste, con lo cual la distancia al enemigo se acortaría peligrosamente. Optó por una solución intermedia lanzando los aviones a un rumbo de componente este, volviendo al suroeste en cuanto las pistas quedaron vacías. Los portaaviones navegaban a 17,5 nudos, en formación

circular de 2.500 yardas de diámetro y los escoltas a 6.000 yardas del centro.

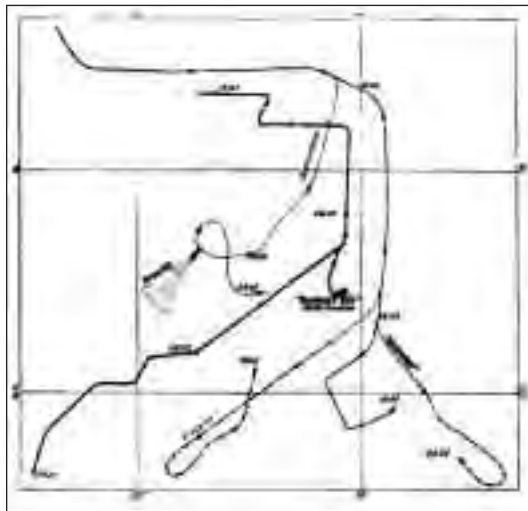
Kurita había ordenado ¡Caza general!. Los cañones 18 pulgadas del *Yamato* bramaban desde 35.000 yardas y los de 14 del *Kongo* y del *Haruna* ahorquillaban a los portaaviones, que marchaban a *revientacalderas*. Las salvas de los grandes barcos japoneses eran coloreadas para distinguir los piques.

Entre 0706 y 0715 hubo un pequeño respiro, cuando los portaaviones desaparecieron dentro de un chubasco y el radar japonés resultó inadecuado para dirigir un tiro con baja visibilidad. Kurita había gobernado hacia el este para utilizar toda su artillería y evitar que los portaaviones pudiesen lanzar sus aviones, lo que hizo que la distancia aumentase ligeramente. Creía que se encontraba ante los portaaviones de Halsey y esta interpretación errónea prevaleció en la mente de Kurita durante el combate.

Los ataques de los intrépidos Avenger con sus ametralladoras tableteando, le indujeron a persistir en el error. Aunque los pilotos de la VII Flota no fuesen de primera categoría, estaban dando grandes muestras de arrojo al lanzarse con lo que tenían sobre los barcos enemigos. A las llamadas de auxilio de Sprague se unieron los aviones de Taffy 2, con lo cual se incrementó el número de componentes aéreos, pero era muy difícil para Clifton Sprague

defender la integridad de sus portaaviones, que cada vez estaban más cerca del enemigo. Algo había que hacer y el almirante decidió enviar a sus destructores al ataque.

El valiente capitán de fragata Evans, que con el *Johnston* se encontraba en el lugar más próximo al enemigo, se lanzó sobre la línea de cuatro cruceros pesados, a la vez que creaba una cortina de humo y abría fuego con sus cañones, que lograron varios impactos sobre el *Kumano*, insignia del contralmirante Shiriskhy. A la vez, los japoneses eran atacados por aviones, gracias a lo cual el *Johns-*



Esquema de la batalla de Samar (6).

ton pudo acercarse hasta las 10.000 yardas y lanzar una salva de diez torpedos, uno de los cuales voló la proa del buque insignia, y Shiriskhy tuvo que trasladarse al *Suzuya*, quedando rezagados ambos cruceros.

Los demás buques de Kurita rodeaban a los barcos de Sprague. Los cruceros se habían situado por la proa de los acorazados, los cruceros de combate *Kongo* y *Haruna* navegaban con independencia y el *Yamato* y el *Nagato* seguían la línea de fila. El *Johnston* fue alcanzado por tres proyectiles de 14 pulgadas, pero como llevaban espoletas perforantes, lo atravesaron sin explotar y, después de tomarse una tregua durante un chubasco, el valiente *Johnston* volvió a la pelea, imitándolo sus compañeros *Hoel* y *Shermann* y algo más atrás, el pequeño destructor de escolta *Samuel Roberts*.

El *Hoel* logró acercarse a 9.000 yardas del *Kongo* y lanzar la mitad de sus torpedos, obligando al enorme crucero de combate a efectuar una caída hacia el norte, lo que alivió momentáneamente el castigo de los portaaviones. Aunque el *Hoel* sufrió bastantes daños y su cubierta era una carnicería, se sumó al *Shermann* y seguidos por el *Roberts* y el destrozado *Johnston* se lanzaron sobre el crucero pesado *Haguro*, sobre el que lanzaron sus torpedos y aunque fallaron, fueron avistados por el *Yamato* y el *Nagato* obligándolos a caer hacia el norte, rumbo que mantuvieron durante unos minutos al observar más torpedos en esa dirección, lo que alivió la carga del combate. El *Sher-*

(6) FERNÁNDEZ- PALACIOS, Pedro: *La Guerra Naval en el Pacífico*.

mann, retando al *Kongo* y al *Haruna*, se lanzó en apoyo del *Johnston* y antes de lanzar sobre este último los torpedos que le quedaban, disparó una salva de 5 pulgadas, retirándose milagrosamente con el *Johnston* y el *Roberts*. El *Dennis* seguido por los *Shermann*, *Johnston* y *Roberts* lanzaron sus torpedos y aunque ninguno hizo blanco, obligaron a los cruceros pesados a gobernar para eludirlos. El *Johnston* y el *Hoel* eran los más dañados, este último tuvo que ser abandonado a 0830, hundiéndose a 0855. Pero todo este sacrificio no había sido inútil, pues de no ser por estos actos heroicos de los destructores, los portaaviones de Clifton Sprague estarían ya destruidos.

De todas formas la situación era desesperada y los dos portaaviones más próximos a los barcos de Kurita, el *Gambier Bay* y el *Kalinin Bay*, quedaban por fuera de las cortinas de humo lanzadas por los destructores. El *Gambier Bay* fue alcanzado repetidamente y su velocidad se redujo, acercándose los cruceros hasta las 10.000 yardas. A 0845 comenzó a escorar y poco después se dio la orden de abandono del buque, que se hundió a 0907.

Aunque Sprague hizo esfuerzos para salvarlo enviando a los destructores *Butler*, *Dennis*, *Raymond*, *Roberts* y *Shermann*, para que se repartiese el fuego efectuado sobre el portaaviones, no pudieron evitarlo. Los destructores resultaron bastante castigados, pero llegaron a aproximarse a 6.000 yardas. A 0900 el pequeño *Roberts* recibió una salva de 14 pulgadas que lo dejó hecho una masa de hierro retorcido, pero aún tardó una hora en hundirse, salvándose más de la mitad de la dotación en balsas.

Los aviones de Taffy 3 no estaban preparados para la misión que les había venido encima, armados con bombas, cohetes e incluso con cargas de profundidad, ya que formaban parte de una cortina defensiva, y no eran las armas más adecuadas para combatir a Kurita, sin embargo, obtuvieron un éxito muy importante en el primer ataque al averiar al *Suzuya*, dejándolo fuera de combate. También el *Haguro* recibió un impacto de bomba en una de las torres de proa.

En todo caso los aviones y destructores de Taffy 3 salvaron a casi todos los portaaviones en este día. El capitán de fragata Fowler comandante del grupo aéreo de la división de Taffy 3, formada por el *Gambier Bay* y el *Kitkun Bay*, coordinó las operaciones aéreas volando en su Avenger. Los aviones que finalizaban sus ataques, incapacitados para tomar en los portaaviones, aterrizaron en la pista de Tacloban, en la cabeza de playa, y otros tomaron en portaaviones de Taffy 2, donde les facilitaron torpedos con preferencia. El contralmirante Félix Stump del Taffy 2, ordenó preparar con torpedos a todos sus Avengers, que se pusieron a las órdenes de Fowler, el cual pudo coordinar un ataque masivo. En total fueron cinco ataques los que lanzó Taffy 2, en los que participaron 43 aviones torpederos. Los Avengers lanzaron por lo menos 49 torpedos y los cazas bombas y cohetes.

El *Johnston*, en sus intentos por salvar el *Gambier Bay* se apartó de la cortina de humo y se encontró frente a una escuadrilla de destructores japone-

ses guiada por un crucero y aunque les hizo frente sin dudarle dentro de la distancia de lanzamiento, fue alcanzado por los impactos de la artillería japonesa, quedando paralizado en pocos minutos, pero en su audaz desafío logró que la división que iba a lanzar sobre el *Gambier Bay* lo hiciese antes de tiempo e impidió que los torpedos llegasen a los portaaviones *St. Lo* y *Kalinin Bay*, quedándose cortos. A 0945 se ordenó en el *Johnston* abandonar el buque. Las pérdidas eran enormes: 186 hombres entre oficiales y personal de marinería encabezados por su valiente comandante el capitán de fragata Evans, pero su sacrificio no había sido en vano: los portaaviones de Taffy 3 seguían navegando con excepción del *Gambier Bay*. De pronto, cuando la modesta fuerza de Clifton Sprague estaba a punto de ser destruida y los cruceros de combate *Kongo* y *Haruna* se encontraban a menos de 10.000 yardas de los portaaviones, cesó el fuego.

¿Qué había ocurrido?. Pues que Kurita no tenía una idea clara de la situación y decidió reagrupar sus fuerzas a un rumbo de componente norte, con lo cual las presas dejaron de ser acosadas. Clifton Sprague no se creía lo que veía, el enemigo se retiraba, todo parecía inexplicable, pero los americanos aprovecharon para poner distancia con el enemigo, reparar averías, tapar vías de agua, recoger aviones, recargar su armamento, etc. (Ver conclusión 6).

Pero no todo había terminado para Taffy 3, ni mucho menos. El día 17 de octubre había llegado a Manila el vicealmirante Takihiro Onishi para hacerse cargo de la primera Flota Aérea. Desde el combate de las Marianas, en el que Spruance había destruido a la mayoría de los aviones y pilotos capaces de operar desde portaaviones, labor rematada por Halsey en los ataques aéreos previos al ataque a Filipinas, se había estado fraguando una idea para conseguir eficacia en los ataques aéreos a los portaaviones: hacer estrellar contra ellos a los aviones con una carga de 250 kilos, naturalmente con la pérdida de la vida del piloto.

Estos aviones eran los restos de la aviación japonesa y llevarían solo combustible para el trayecto de ida, con el fin de suplir el exceso de peso con la reducción del combustible. Onishi había pedido voluntarios entre los pilotos, después de un vibrante discurso en el que aludió al código de conducta de los antiguos samuráis, y consiguió reclutarlos a todos. El estreno de los kamikazes, palabra que equivale a *viento divino*, había tenido lugar esa misma mañana contra los buques de Taffy-1, con grandes resultados, pero ahora era el momento de rematar la labor que estaba realizando Kurita sobre Taffy 3, y cinco kamikazes del tipo Zero se dirigieron a destruir los portaaviones de Clifton Sprague.

El primero de ellos se lanzó sobre el *Kiktun Bay*, pero se estrelló contra el alerón de babor y aunque causo bastantes daños, el portaaviones no quedó inoperativo. Otros dos Zeros fueron derribados por la artillería cuando picaban sobre el *Fanshaw Bay*, insignia de Clifton Sprague. El cuarto se lanzó sobre el *White Plains*, en medio de una lluvia de artillería de 40 y 20 mm, y

falló por muy poco en su intención de estrellarse sobre la cubierta de vuelo, estallando contra el agua. El último también picó sobre este mismo portaaviones, pero en el último momento se desvió sobre el *St. Lo*, chocando en línea recta con la cubierta de vuelo que atravesó, provocando una terrible explosión que ocasionó otras varias, que acabaron partiendo en dos trozos al portaaviones, que poco después se hundió.

Poco después, sobre las 1100, un grupo de 15 bombarderos tipo Judy con cargas de 600 kilos atacaron a Taffy 3, y aunque en su mayoría fueron destruidos por los cazas, uno de ellos logró estrellarse sobre la cubierta de vuelo del *Kalinin Bay* y otro chocó contra la chimenea de popa, aunque el portaaviones logró resistir con dificultades. La prueba fue muy dura para Taffy 3 pues de sus seis portaaviones, dos se perdieron y cuatro sufrieron averías, algunas de ellas muy importantes. (Ver conclusión 7)

Entretanto Kurita había estado reagrupando sus buques, mientras Taffy 1 y Taffy 3 sufrían los ataques de los kamikazes, pero la fuerza del contralmirante Stump de Taffy 2 continuaba atacando a los grandes buques japoneses sin darles tregua y Kurita se mantuvo a rumbo norte hasta las 1055, para volver a esta hora a arrumbar al sudoeste, hacia el Golfo de Leyte, mientras intentaba hacerse una idea de la situación por los mensajes interceptados al enemigo, pues no tenía ninguna noticia de la fuerza de Ozawa, y se mantuvo durante una hora y cuarenta minutos a este rumbo.

A pesar de que varios de sus buques estuvieron muy cerca de los portaaviones de escolta de Sprague, el almirante japonés suponía que se encontraba con la 3ª Flota de Halsey y carecía de información que le permitiera valorar el conjunto en su totalidad. A las 1220, un ataque de 70 aviones, mitad bombarderos, mitad cazas, dirigido por el capitán de fragata Fowler, atacaron a la fuerza de Kurita, lo que debió confirmar su equivocada interpretación de la situación. A esto hay que sumar que se recibió un mensaje en el *Yamato*, procedente del Cuartel General de la Escuadra de la Zona Sudoeste, en Manila, que señalaba una agrupación de portaaviones de ataque enemigos a 100 millas al norte. Kurita se dirigió a atacarla en la creencia de que entre la fuerza de Ozawa por el norte y la suya por el sur, podrían aplastar a los portaaviones señalados en el mensaje. Pero esta información resultó ser errónea.

El grupo operativo de McCain, que se encontraba haciendo combustible en la mar a 400 millas al este del lugar de los hechos, había sido enviado a toda prisa por Halsey a 0848, ante la petición de auxilio de Kinkaid. McCain dejó de petrolearse inmediatamente y arrumbó a 30 nudos para situarse a distancia de lanzamiento, efectuando un ataque desde una distancia de 335 millas, que obtuvo un resultado insignificante cuando atacó a 1316. El ataque fue repetido a 1500 sin lograr tampoco éxito, pero entre estos ataques y los de Taffy 3 influyeron en la decisión de Kurita, que al no encontrar al grupo de portaaviones señalado, optó por retirarse por el estrecho de San Bernardino con los buques que todavía le quedaban, en la creencia de que el plan SHO había

fracasado y debía salvar la parte de su fuerza que todavía le quedaba. Los cruceros pesados *Chokay*, *Chikuma* y *Suzuya* estaban tan dañados que tuvieron que ser hundidos por los propios destructores para evitar que cayeran en manos del enemigo, y esto lo había conseguido una fuerza de segunda línea actuando con coraje. (Ver conclusión 8).

La Batalla de Cabo Engaño

En el norte Ozawa estaba satisfecho porque había conseguido apartar a Halsey del Golfo de Leyte. Así como a las 2000 del día 24 creía que el plan SHO había fracasado, volvió a alegrarse una hora después cuando supo que Kurita volvía al ataque y Toyoda confirmó que todas las unidades de la Flota Combinada se dirigían hacia sus objetivos. Toda la noche del 24 al 25 Halsey había navegado hacia el norte y Ozawa se había reunido con la fuerza de acorazados del almirante Mitsuda a 0600, dirigiéndose ambas fuerzas hacia el norte para alejar más a Halsey de la fuerza de Kurita. Halsey había colocado a la línea de batalla de Willis Lee por delante de los portaaviones de Mitscher para que destrozasen los restos. Los portaaviones japoneses no llevaban más que una pequeña patrulla aérea de combate, pues solo disponían de 29 aviones, que no tenían autonomía para regresar a sus portaaviones y tendrían que dirigirse a Luzón. Esta vez Halsey iba destruir a la fuerza de portaaviones de la Marina Imperial, de portaaviones vacíos.

A Halsey le sentó muy mal el radio de Kinkaid de las 0822, primero de una serie de desesperados mensajes referentes a una gran fuerza atacando en Samar. Ya había ordenado a McCain hacerse cargo y no quería que le



Esquema de la batalla de Cabo Engaño (7).

(6) FERNÁNDEZ- PALACIOS, Pedro: *La Guerra Naval en el Pacífico*.

molestasen, necesitaba las manos libres para destruir a los portaaviones de Ozawa, y ordenó aumentar a 24 nudos para acelerar la acción en el norte.

En cuanto los aviones de Marc Mistcher interceptaron a la fuerza de Ozawa, y destruyeron a los patéticos Zeros que sobrevolaban a los portaaviones, fueron sometidos a una importante reacción artillera de los acorazados *Ise* e *Hyuga*, que con sus trazadores crearon un espectacular fuego pirotécnico. Pronto se efectuó una concentración de Helldivers sobre el *Chitose*, al que pronto lograron detener y los Avenger se emplearon en otros blancos, resultando alcanzado el *Zuikaku* por un torpedo en la popa, que obligó a Ozawa a cambiar su insignia al crucero *Oyoda*.

Otro mensaje de Kinkaid apremiaba para que los acorazados de Willis Lee cubrieran Leyte a la máxima velocidad, lo que hizo comprender a Halsey que Kinkaid creía que Lee estaba en San Bernardino, cuando en realidad se encontraba más al norte que los portaaviones de Mistcher. Los mensajes de Kinkaid iban subiendo de tono, pero Halsey no creía que los buques de Kurita constituyesen una amenaza y se indignaba cuando le pedían sus acorazados, que estaban a punto de acabar con las fuerzas de Ozawa, ahora bastante separadas. Poco después, ante la insistencia de mensajes suplicantes de Kinkaid, le llegó uno de Nimitz que decía: «Donde está la Fuerza Operativa 34. El mundo se pregunta». Aunque la última parte la había incluido el cifrador para distinguir la naturaleza del mensaje, enfureció aún más a Halsey que a las 1115 se vio obligado a invertir el rumbo de los seis acorazados de la línea de batalla de Lee, ordenando hacer lo mismo al grupo de portaaviones de Bogan.

Formo un grupo con los dos acorazados más rápidos, el *New Jersey*, su buque insignia y el *Iowa*, insignia del contralmirante Badger, sin embargo, Kurita había llegado a San Bernardino a las 2140 del día 25, tres horas antes de que lo hiciese Badger.(Ver conclusión 9)

Halsey siempre diría que fue un error hacer volver a los acorazados, tal vez porque después de las críticas a la táctica de Spruance en las Marianas, parecía poco probable que reaccionara cuando estaba a punto de destruir a los portaaviones de Ozawa, y tuvo que ser el propio Nimitz el que interviniera. Probablemente Spruance no se hubiera visto en el dilema de tener que dividir su fuerza en un momento crucial, ya que lo hubiera hecho antes, dejando una fuerza para vigilar San Bernardino, justo lo que Kinkaid pensaba que había hecho Halsey.

Entre tanto, los Grupos 38.3 y 38.4 que habían quedado para rematar al enemigo, lograron acabar con el *Zuikaku*, al que alcanzaron con tres torpedos y varias bombas. También resultó hundido el *Zuhio*, que se fue al fondo a 1526. Cuando a las 1330 Mistcher decidió no acercarse más a las fuerzas de Ozawa, que estaban a 60 millas, Sherman, comandante del Grupo 38.3 sugirió que se destacase la fuerza del contralmirante Du Bose, el más antiguo de los que mandaban cruceros y, aunque Mistcher dudó, debido a los dos semiacora-

zados japoneses, al final accedió una vez que se confirmó en un reconocimiento aéreo que no se habían avistado. Los cruceros de Du Bose interceptaron al *Chiyoda* que fue hundido a 1636 por los torpedos de los destructores. La fuerza de Du Bose estuvo a punto de ser interceptada por los acorazados *Ise* y *Hyuga*, que había destacado Ozawa.

Desenlace

Lo único que encontró Badger al llegar a San Bernardino fue al destructor *Nowaki* que fue sorprendido mientras recogía a los supervivientes del *Chikuma* y también hundido. La fuerza de Kurita fue atacada durante su retirada por el grupo de McCain y el de Bogan, pero no consiguieron hundir a ningún barco más, aunque antes de llegar a su base fueron atacados por la aviación del Ejército del Aire basada en la isla de Moratai, pero los barcos japoneses lograron llegar a Brunei.

La Batalla fue una victoria aplastante de los Estados Unidos, los japoneses perdieron tres acorazados, un portaaviones de escuadra, tres portaaviones ligeros, seis cruceros pesados, cuatro cruceros ligeros, y nueve destructores, mientras las pérdidas americanas fueron: un portaaviones ligero, dos portaaviones de escolta, dos destructores y un destructor de escolta. A partir de entonces la Marina japonesa quedó relegada a papeles secundarios, el destino de las Filipinas sentenciado y la Flota del Pacífico pudo ejercer el poder naval a sus anchas.

Conclusiones

- El planteamiento del almirante Chester Nimitz, ya aprobado por la Junta de Jefes de Estado Mayor, hubiera permitido finalizar la guerra mucho antes, con menos coste y considerable disminución del número de bajas por ambos bandos.
- Las *islas aeródromo*, demostraron que nunca pueden sustituir con eficacia a los aviones embarcados. A pesar de la magistral concentración de aviones lograda por Ozawa, su necesidad de repostar los hizo vulnerables durante un periodo crucial. Es un grave error recurrir al antiguo concepto de *islas aeródromo* para justificar la falta de aviones embarcados.
- Las críticas efectuadas contra el almirante Spruance después de la Batalla de las Marianas no fueron justas. En todo momento se mantuvo fiel al *Principio Maestro*, en este caso la invasión, y la llevó a cabo de modo irreprochable, garantizando la seguridad de la cabeza de playa. Además, los japoneses sufrieron unos daños muy graves y

- aunque continuaron operativos varios portaaviones, cada vez era menor el número de aviones y sobre todo de pilotos navales.
- El empleo durante la batalla de Formosa de las promociones de pilotos que finalizaban su adiestramiento para portaaviones fue un gran error, al infringir el principio de Economía de Medios, pues no se sacó de ellos el rendimiento que podían haber proporcionado en otras circunstancias. Ello supuso que los barcos de Ozawa no contasen con aviones suficientes y pilotos adiestrados, que posiblemente hubieran conseguido que en la Batalla del mar de Sibuyan, la fuerza de Kurita hubiera salido mejor parada y dispuesta a acometer con más decisión la destrucción de las fuerzas y transportes de Leyte.
 - Aunque Nimitz se había cuidado de no hacer ninguna crítica a la táctica de Spruance en las Marianas, pues lo tenía en gran consideración, había añadido una cláusula a la orden de operaciones en el sentido de asumir como objetivo principal la destrucción del grueso de la flota enemiga, *si se presentaba la ocasión*, pero la aplicación de esta cláusula requería una mente fría que dilucidase en primer lugar cual era el grueso de la flota enemiga y, sobre todo, en qué lugar se presentaba la ocasión. Si bien los portaaviones constituían un atractivo nada desdeñable, existía en este caso, una fuerza de mayor entidad, en la que se había arriesgado nada menos que al *Yamato* y al *Mushashi*, últimos prodigios de la técnica, con unos cañones de 46 centímetros cuyos efectos eran letales, a los que acompañaba un grupo de potentes acorazados y cruceros pesados. Esta fuerza debía parecer a muchos almirantes norteamericanos muy superior a la de los distantes portaaviones y, en todo caso, era una terrible amenaza que se cernía sobre la fuerza de desembarco. Si al principio Halsey creyó que se retiraba, más tarde tuvo ocasión de comprobar que no era así y nunca debió descuidar su vigilancia.
 - Es imprescindible destacar la actuación del contralmirante Clifton Sprague, que sufrió directamente en sus fuerzas toda la potencia de la enorme fuerza de Kurita. Manióbró tácticamente con gran acierto su fuerza, lanzó al ataque a sus destructores frente a fuerzas notablemente superiores y el arrojo de estas pequeñas unidades ayudó a disuadir al almirante japonés en momentos decisivos. Este reconocimiento es extensivo al contralmirante Félix Stump de Taffy-2 y al capitán de fragata Fowler, que tan oportunamente coordinó los ataques aéreos y a los valientes pilotos. Todo ello demuestra lo que puede ser capaz de llevar a cabo una fuerza de segunda línea, perfectamente adiestrada y actuando con coraje en difíciles circunstancias.
 - La eficacia de los kamikazes en la lucha contra los portaaviones norteamericanos es una lección muy actual que no conviene perder de vista en ningún momento.

- El almirante Takeo Kurita se equivocó cuando ordenó la reagrupación de sus buques en el momento en que estaban a punto de destruir a la fuerza de portaaviones de Sprague y posteriormente cuando se dirigió hacia el norte, probablemente con intención de retornar más tarde hacia el Golfo de Leyte. Aunque es muy difícil conocer exactamente las causas, parece que la falta de información le condujo a una apreciación errónea de la situación y aunque estuvo dispuesto a colaborar con Ozawa hasta el final, no encontró a la fuerza de portaaviones que equivocadamente buscaba.
- La formación del grupo del contralmirante Badger no fue muy adecuada, pues de haber interceptado a Kurita, un enfrentamiento de estos dos acorazados contra los cuatro de Kurita en un combate nocturno, podría haber resultado desfavorable para los norteamericanos.

Las críticas en el lado japonés se centraron en el almirante que no ejecutó hasta el final su parte en el plan SHO. Fue relevado en el mando y le fue asignado el de la Academia Naval del Japón.

En el bando americano, las críticas de King y Nimitz fueron contra Halsey por haber descuidado la defensa del estrecho de San Bernardino, sin embargo, continuó alternando el mando con Spruance, y al final de la guerra se le otorgaron las cinco estrellas, sin duda con todo el merecimiento, pero este honor no lo tuvo Spruance, que probablemente también se merecía.

En cuanto a las controversias entre marinos aviadores y no aviadores, es cierto que ciertas especialidades son convenientes para desempeñar determinados destinos. Es muy conveniente disponer en los estados mayores de asesores especialistas, e incluso que los mandos directos de los grupos de portaaviones sean aviadores navales. Ahora bien, lo realmente importante para el comandante de una flota, es no perder de vista el objetivo principal, el *Principio Maestro* y no debe actuar con ideas preconcebidas, pues la *flexibilidad* que las cambiantes situaciones pueden exigir durante el combate, solo puede lograrse con una mente capaz de abstraerse de todo prejuicio.

También se puso de manifiesto el problema que acarrea la carencia de un mando único. El hecho de operar las fuerzas de McArthur en conjunción con las de Nimitz, requería una excelente coordinación de estados mayores y parece ser que no la hubo. De haber habido un solo comandante de zona, parece poco probable que Halsey hubiera *mordido el anzuelo* que le tendieron los japoneses.

Si bien han variado los medios en estos 70 años transcurridos desde la Batalla, el espíritu de las conclusiones constituye una enseñanza de gran actualidad.

BIBLIOGRAFÍA

- BELOT, R. de: *La Guerra aeronaval en el Pacífico*.
CARRERO BLANCO, Luis: *España y el Mar*. Tomo II
CHURCHIL, WINSTON, S.: *Memorias de la Segunda Guerra Mundial*.
DE LA SIERRA, Luis: *La guerra naval en el Pacífico; Titanes Azules*.
Escuela de Guerra Naval. Manual de Guerra Naval (Traducción del Naval War Manual. Royal Navy. 1955).
FERNÁNDEZ Palacios y FERNÁNDEZ de Bobadilla, Pedro: *La Guerra Naval en el Pacífico*. Tomo II.
FULLER, J. F. C.: *Batallas decisivas del mundo occidental*.
KING, EERNEST, J.: *La flota norteamericana en la Segunda Guerra Mundial*.
KOYONAGI, Tomiji: *With Kurita in the Battle for Leyte Gulf*.
MACINTYRE, Donald: *Golfo de Leyte. una armada en el Pacífico; La batalla de Mydway*.
NÚÑEZ IGLESIAS, Juan Ignacio: *El almirante Togo*.
ROSKILL, S. W.: *La insignia blanca*.
WARNER, Oliver: *Grandes Batallas Navales*.

ASPECTOS TÉCNICOS, JURÍDICOS Y ECONÓMICOS DE LOS CRUCEROS

Joaquín MONEDERO VILLÉN
Profesor. Doctor en Náutica y Transporte Marítimo (UCA)

Introducción

Los buques trasatlánticos fueron una de las construcciones más impresionantes que se realizaron a principios del siglo XX, podemos citar entre ellos el *Aquitania*, *Leviathan*, *Titanic*, etc. dichos buques fueron utilizados para el transporte de pasajeros fundamentalmente que se clasificaban en tres «clases»: en primera clase viajaban los ricos; en segunda personas de posición social media y en tercera los emigrantes con destino al continente Americano. Un buque tipo, tenía capacidad para unos 100 pasajeros en primera clase, 100 en segunda y 2.000 pasajeros en tercera.

Los contrastes entre las habilitaciones y camarotes de primera clase con respecto a los de tercera eran muy acentuados, los primeros se caracterizaban por ser lujosos y con grandes salones, mientras que los pasajeros de tercera clase se alojaban en la proa, en grandes salas corridas utilizadas como dormitorios donde se fijaban literas de dos y de tres camas. Existía una absoluta separación entre los pasajeros de una y otra clase, ya que no compartían espacios comunes del buque, como cubiertas y servicios. No obstante, los pasajeros de tercera clase eran esenciales para la rentabilidad del buque y de las navieras.

Durante Mundial casi todos los trasatlánticos se convirtieron en buques para el transporte de tropas. Después de surge una nueva generación de barcos, con características que los diferenciaban de los anteriores: más grandes, más cómodos y más veloces. *La velocidad era el objetivo más importante*. El objeto fundamental del contrato de pasaje era el transporte, no el «cruce de ocio», dado que el pasajero demandaba fundamentalmente la rapidez. Por ello, se otorgaba una «Cinta Azul» (*Blue Riband*) al buque de pasaje que cruzase en menos tiempo el Atlántico Norte (Cheburgo-New York).

El nacimiento del crucero contemporáneo

El crucero, como se conoce hoy en día, nació a comienzos del siglo XX, así tenemos que la naviera «Hamburg America Line», en 1900 construyó el primer buque dedicado exclusivamente a cruceros, el *Prinzessin Victoria Luise* (1) de 4.400 toneladas y de eslora, con capacidad para 400 pasajeros, con sus 119 camarotes con cuarto de baño privado cada uno.

El transporte oceánico de pasajeros, como tal transporte de pasajeros, conoce su declive a partir de junio de 1958, en ese mes las líneas aéreas empezaron a cruzar el Atlántico con sus primeros vuelos comerciales. El océano se podía cruzar en cuestión de horas no de días. Al cabo de un año el Atlántico era cruzado por los pasajeros por avión más que por barco (2).

El crucero moderno

Una vez que la aviación hubo ganado la batalla a los buques de pasaje en el Atlántico, las navieras con buques de línea regular de pasajeros tuvieron que reinventarse y comenzaron a ofrecer lo que hoy se entiende como un crucero, es decir, ofrecían sus buques como recursos flotantes con actividades de ocio, donde se combinaban una magnífica gastronomía, ocio y un servicio excelente. Al mismo tiempo *se eliminaban las barreras de separación de clases*. Podemos afirmar que nace una forma de ocio muy social, en la que todos los pasajeros pueden disfrutar de todas las actividades y servicios que ofrece un buque de crucero, sin distinguir de condición social, raza o cualquier otro rasgo de exclusión.

Así, al entrar en funcionamiento los vuelos transoceánicos en 1958, los buques de pasajeros de línea regular dedicados a cruzar el Atlántico, prácticamente desaparecen y se limitan prácticamente al trasbordo entre islas o del continente a las islas, es decir, a un transporte puro de pasajeros y sus equipajes de corto distancia. Este cambio radical, evidentemente, estuvo motivado por el tiempo que se invertía en la navegación por vía marítima y por su mayor coste.

De la desaparición de los buques de pasajeros transoceánicos, como un cambio de modelo de negocio, surgió el mercado de cruceros, en el que se oferta viajar en buques de lujo con todo tipo de comodidades y servicios. Se venden paquetes combinados de avión más cruceros

(1) Port newspaper, Barcelona, núm. 116, marzo 1997, p. 14. «desgraciadamente dicho buque tuvo una vida muy corta ya que a los 6 años de su botadura embarrancó en Jamaica durante un crucero por el Caribe quedando destrozado y sin posibilidad de recuperarlo».

(2) Marc MANZINI, Ph. D., *Cruceros: Guía sobre la industria de los cruceros*, Paraninfo, Madrid, 2001, p. 6.

El tráfico de cruceros y la globalización

El diccionario de la Real Academia de Lengua Española, que define a la globalización como: *la tendencia de las empresas y mercados a extenderse alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales.*

Por su alcance geográfico, se denomina al tráfico marítimo como: «la industria globalizada por excelencia» (3), o «pionero de la globalización» (4), por la naturaleza de sus operaciones como principal vehículo del comercio internacional y por la posibilidad de que los armadores registren sus buques en cualquier país del mundo según sus preferencias. En definitiva, es difícil encontrar otra actividad comercial o industrial que tenga un grado tan alto de internacionalización.

Desde 1990 el turismo de cruceros experimentó un importante incremento. En efecto, en los últimos 20 años se ha pasado de una flota de 170 buques de crucero con 3 millones de GT (5) a 485 buques que sumaban unos 13,4 millones de GT en 2008. No sólo se ha incrementado el número de buques, sino también el tamaño medio de los mismos que ha pasado de un GT de 27.600 (6). (Ver tabal I).

La internacionalización de la industria del crucero se puede comprobar analizando el pabellón de los buques turistas y quien opera a éstos:

En 2008, el 36,2 por 100 de la flota de buques de crucero portaba pabellón de Bahamas, un 18,1 por 100 del Reino Unido y los buques turistas de bandera de Los Países Bajos e Italia sumaban casi un 15 por 100. Sin embargo, si nos fijamos en la nacionalidad de los armadores el 50,8 por 100 del GT de los buques de crucero estaban operados por empresas de Estados Unidos y el 23,6 por 100 de Noruega (7). (Ver tabla II).

(3) SAMPSON, H. Bloor, M.: *when jack gets out the box: the problems of regulating a global industry*, 2007, Sociology, 41, 3, pp. 551-569.

(4) PINIELLA F., RASERO, J. C., ARAGONÉS, J.: *Maritime safety control instruments in the era of the globalisation*, 2005, Journal of Maritime Research, 2,2.

(5) GT acrónimo de *Gross Tonnage*, conforme se define en el Convenio Internacional de Londres de 23 de junio de 1969, de Arqueo de Buques. En el que el GT es proporcional al volumen de los espacios cerrados del barco, calculado por la fórmula $GT = K * V$. siendo $K = 0,2 + 0,02 \log V$. siendo $V =$ el volumen de los espacios cerrados del buque.

(6) Economía del Sector Marítimo, Instituto Marítimo Español, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, 2009, p. 125.

(7) Idem.

**TABLA I: ESTRUCTURA POR TAMAÑOS DE CRUCEROS,
1 de enero de 2008 (8)**

GT	Núm. Buques GT Crucero	En Miles	% GT
Hasta 5.000	228	283,5	2,12
5.000-10.000	29	460	3,43
10.000-15.000	19	236,2	1,76
15.000-20.000	22	369,1	2,75
20.000-30.000	32	793	5,92
30.000-40.000	21	711,7	5,31
40.000-50.000	17	762,9	5,69
50.000-60.000	16	881	6,57
60.000-70.000	9	594	4,44
70.000-80.000	30	2.218,4	16,55
80.000-90.000	15	1.256,1	9,37
90.000-100.000	19	1.737,6	12,97
Más de 100.000	28	3.333,1	24,87
TOTAL	485	13.401	100

El reducido abanico de banderas es consecuencia de la desregulación del negocio marítimo, que ha propiciado la rápida evolución de los Registros abiertos (9) y el nacimiento de un mercado global de contratación de dotaciones a través de una red de agencias de embarque, donde los armadores buscan la mano de obra más barata permitida por las legislaciones de los países establecidos como tales registros abiertos.

(8) Idem.

(9) Los Registros Abiertos o banderas de conveniencia son países (muchos de ellos sin tradición marítima) que buscando atraer la matriculación de los buques, les conceden exenciones fiscales o donde las regulaciones sobre inspecciones laborales o de seguridad social de los trabajadores son mucho más laxas.

Las compañías de cruceros y sus corporaciones

El mundo del crucero se ha globalizado, existiendo tres grandes operadores que aglutinan el 80 por 100 del GT de la flota mundial de cruceros de más de 1.000 unidades de arqueo (10).

El grupo o corporación número uno del mundo es el grupo Carnival Corporation & PLC, de Estados Unidos, seguido del grupo Royal Caribbean International de Noruega, en un tercer lugar está el *Star Cruises* de Malasia y en un cuarto lugar se encuentra la *Mediterranean Shipping Cruises* de Suiza. (Ver tabla II: «Relación de las compañías de crucero del mundo»).

Para entender cómo se estructuran estos grupos y como ejecutan su labor en el mundo del crucero, debemos conocer la diversidad de actores que interviene en el tráfico marítimo globalizado:

- Por Armador (o Naviero) se debe entender a *la persona física o jurídica que es titular del ejercicio de la navegación de un buque, es decir, de hacerlo navegar por cuenta y riesgo propio* (11).

Armar un buque significa dotarlo de todo lo necesario para que pueda navegar, pero no es armador el que sólo desarrolla dicha tarea, sino que es necesario que el armador tenga la titularidad del uso del buque, su tenencia y el consiguiente derecho al nombramiento del Capitán, independientemente de que sea o no el propietario del buque, y haya o no contribuido a su aprovisionamiento y preparación para el viaje, tenga o no, interés en la especulación económica del buque. Por lo tanto, propietario y armador pueden no coincidir.

Nuestro Código de Comercio de 1885 y las leyes mercantiles son bastante confusas en lo que se refieren a definir al armador y propietario, así encontramos en el artículo 586.2 que dice: *la persona encargada de avituallar o representar al buque en el puerto en el que se halle*. El 595.2 expresa que: *el naviero representará la propiedad del buque y podrá, en nombre propio con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio*. de 22 de diciembre de 1949, de unificación de reglas para los conocimientos de embarque, en su artículo 3 dice: *se entenderá por naviero, el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo, y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto en que éste se halle armador el que lo toma en arriendo por tiempo determinado o viajes para explotarlo, corriendo por su cuenta el pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo*. Algunos autores han buscado conciliar la

(10) SILOS RODRÍGUEZ, José María: *Los efectos de la globalización en las estructuras del transporte marítimo* Tesis Doctoral, Facultad de Ciencias Náuticas de de Cádiz, marzo de 2011, p. 65.

(11) Instituto Marítimo Español, op. cit. p. 126.

diversidad de criterios que utiliza el Código de Comercio, y adaptarlo a la realidad del negocio marítimo:

1.º el armador-propietario, sería el titular registral del derecho de propiedad del buque, que al mismo tiempo lo pone en navegación, es decir lo explota personalmente, no es armador por ser propietario.

2.º el armador-gerente sería la persona designada por los copropietarios que los representa judicial y extrajudicialmente en todo lo concerniente a la explotación del buque, obligándolos a la parte que cada uno tiene en el buque por sus hechos y actos. En este caso, la expedición o aventura marítima corre por cuenta y riesgo de los copropietarios, que dotado de un poder general ejerce el comercio marítimo por cuenta de su principal.

3.º el artículo 10 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de de Puertos del Estado y de, define *empresa naviera o empresario la persona jurídica o física que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.*

Por último, en la práctica marítima internacional se entiende por empresa armadora aquella que debe realizar todos los actos necesarios para «armar» un buque (dotación, pertrechos, avituallamiento, etc., para que éste se encuentre en condiciones de efectuar una navegación segura, en tanto una empresa naviera es la que explota comercialmente un buque, a la primera le correspondería la gestión técnica a la segunda la gestión comercial. La gestión técnica comprende las siguientes funciones:

- *Manning o Crewing*: contratación de la tripulación y gestión de la misma, condiciones laborales, seguridad social, reconocimientos médicos, prevención de riesgos laborales, etcétera.
- *Gestión Técnica*: mantenimiento, inspección, reparaciones, certificados obligatorios conforme a la normativa internacional (SOLAS, MARPOL, ISM, ISPS, etcétera.).
- Aprovechamiento y avituallamiento: suministro de combustible, pertrechos, agua, pago de tasas portuarias, T-0, T-1.
- Administración: contabilidad, facturación y seguros.

La gestión comercial exige las siguientes tareas:

- Contratos de explotación del buque: documentación del transporte, fletes...
- Contratación de agentes comerciales: consignatarios, empresas de estiba, etcétera.
- Documentación de comercio exterior: aduanas, créditos, etcétera.

Históricamente era normal que ambas figuras, gestión técnica y gestión comercial coincidieran en la misma persona física o jurídica, pero durante el siglo XX y XXI se han ido consolidando estas figuras contractuales. Vamos a analizar como resultan dichas figuras según los distintos tipos de contratos de explotación del buque.

Si se suscribe un contrato de arrendamiento de buques, el propietario del buque (el arrendador) cede al arrendatario el goce y disfrute por un plazo de tiempo a cambio de una renta. El arrendador queda desvinculado de la explotación del buque que es efectuada por el arrendatario, que se convierte en el verdadero «Naviero». Este contrato se denomina *bareboat charter*, pues, se cede sin armar ni equipar, se cede la plena posesión del barco que supone el uso y disfrute del mismo. El capitán y la dotación son nombrados y contratados por el arrendatario.

También puede darse que el buque se arrendase armado y equipado, es decir, con su dotación, en este caso, además de la cesión de la posesión del buque, se produce una subrogación del arrendatario en los contratos de trabajo que mantenía el propietario con la dotación del buque, que pasa a ser dependiente a todos los efectos del mismo.

En un *fletamento por tiempo* no se produce el desplazamiento de la posesión, la capacidad del fletador de dar órdenes al capitán se reduce a un ámbito limitado, como puerto de destino, régimen de velocidad, etc. en este tipo de contrato el buque está a disposición del fletador por un tiempo cierto, durante el cual el fletante se compromete a realizar los viajes que su fletador le vaya indicando y embarcando la carga o el pasaje que éste le ordene. El fletador corre con los gastos de viaje del buque. Los Costes Variables de la navegación (combustible, tasas portuarias, operaciones de carga/estiba/desestiba/descarga). El fletador puede dar órdenes al capitán en todo lo relativo a los viajes que debe dar el buque.

En el *fletamento por viaje*, el fletante se compromete a poner su buque a disposición del fletador, a cambio de un precio denominado flete, con el objeto de transportar las mercancías o pasajeros en un determinado viaje.

Por ejemplo, la compañía de navegación de buques de crucero «X» fleta por tiempo a un Tour Operador «Y» un buque de pasaje por un año. La naviera debe tener el buque con su tripulación y debidamente avituallado, y el Tour Operador le indicará al capitán los puertos y lugares que deben visitar, además le ordenará todo lo referente a la velocidad del buque, lugar de recogida del pasaje, etcétera.

El fletamento por viaje en un buque de pasaje suele contratarse cuando una naviera tiene previsto un crucero y repentinamente se encuentra con un problema de fuerza mayor, incendio, avería, varada, colisión, etc, que le obliga a contratar en el mercado internacional un fletamento por un viaje, hasta que ponga en línea su buque. Pero con la globalización del tráfico marítimo y

la expansión de esa actividad, y la búsqueda constante de la minimización de costes, se ha producido la aparición de otras formas jurídicas en el *Shipping*, como son las denominadas agencias de *Manning* y *Management*.

Agencias de Manning son determinadas empresas que son subcontratadas por los titulares de la explotación del buque (propietarios, navieros, arrendatarios) para gestionar la tripulación.

Agencias de Management son subcontratadas por los titulares de la explotación del buque (propietarios, navieros, arrendatarios) para desempeñar algunas o todas las funciones técnicas (mantenimiento, inspección, reparaciones, certificaciones obligatorias, etcétera.). Las ventajas que se procuran con estas agencias son:

- Reducción de costes. Las agencias de Management, por su mayor volumen de negocio suelen conseguir mejores precios que las armadoras por un determinado servicio o bien. Las empresas de *Manning* suelen reducir los costes de los salarios de las dotaciones, y realizan una selección de personal en el ámbito internacional.
- Mayor flexibilidad para ajustar la flota y la estructura organizativa o de personal a la demanda y oferta de cada momento.
- Posibilidad de contratar a extranjeros en condiciones no nacionales.
- Determinados incentivos fiscales y sociales.

A modo de resumen, en la explotación de un buque podemos encontrarnos con una complicada estructura internacional, en la cual el propietario de un buque tiene una nacionalidad, el buque está registrado en otro Estado, gestionado por una empresa radicada en otro Estado diferente, los tripulantes son de distintas nacionalidades y su contratación la realiza una agencia de *manning* radicada en cualquier país de conveniencia.

Manning Agent:

(India, Filipinas) → Dotación (India, filipinas) → Bandera (Bahamas).

Management Agency:

(India) → Buque → Fletador (alemán).

Propietario buque:

(Dinamarca) → Fletamento → Agente del fletador (Brasil).

El carácter internacional de este negocio y la utilización de los registros abiertos ha hecho que sea posible una estructura empresarial muy característi-

ca del negocio marítimo. La estructura se apoya en el concepto de Sociedad Anónima o de responsabilidad limitada para proteger los intereses del naviero o armador:

- El armador beneficiario: es la persona física o jurídica que tiene el control final y que recibe las ganancias que produce el buque. Puede estar situado en su país o en territorios como Suiza o Mónaco.
- Compañías de un único buque: se establecen varias compañías instrumentales generalmente domiciliadas en un país de registro abierto, siendo la finalidad de cada una de ellas ser armadora de un único buque. Esto protege los demás buques y otros bienes del armador beneficiario de demandas judiciales que involucren a uno de sus buques.
- Empresa *holding*: constituida bajo una jurisdicción fiscal favorable para armar y operar buques. Sus activos son las acciones de las compañías de un único buque y sus propias acciones se encuentran en manos del armador beneficiario.
- Compañías de gestión: la gestión diaria de los buques la realiza otra compañía creada con este propósito. En general estará radicada en un centro marítimo como Londres, Hong Kong, Rotterdam.

Consideraciones finales

La industria de los cruceros, que nació de una reconversión de los buques de transportes de pasajeros hacia el transporte de turistas, ha sabido evolucionar al alza demostrando una gran capacidad de adaptación, hasta tal punto que como tal industria ha crecido en medio de la crisis económica. En el caso de Europa y de España en particular, este sorprendente hecho demuestra como el turismo constituye uno de los motores de la economía europea y más acusadamente de la nacional.

Sin lugar a dudas, la adaptabilidad de la industria de crucero ha sido propiciada por el carácter global del tráfico marítimo que ha permitido cambiar el modelo de negocio y ha sabido tomar ventaja de la desregulación del tráfico marítimo, lo cual se ha manifestado en una estructura empresarial muy característica que se apoya en el concepto de Sociedad anónima o responsabilidad limitada para proteger los intereses del naviero o armador.

Los tres grandes operadores que aglutinan más del 80 por 100 del tonelaje se encuentran en Estados Unidos, radicada en el caribe, Noruega, Malasia y Suiza, siendo el caribe y el mediterráneo las zonas donde se concentra la mayor actividad y negocio del tráfico de cruceros.

En consecuencia, parece lógico que España que cuenta con grandes puertos de cruceros, a nivel mundial: Barcelona, Valencia, Málaga, Las Palmas y

Málaga, también contase con una gran compañía de cruceros, como la tiene Italia y buscase mayor protagonismo e influencia en la industria de cruceros a nivel europeo y global.

TABLA II: RELACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS DE CRUCERO DEL MUNDO

El mundo del crucero está gestionado por compañías y éstas a su vez se agrupan en corporaciones o *holdings*, a continuación se detalla un listado de todas las compañías que están operando buques de cruceros en el mundo.

NOMBRE	ESTADO	OFICINA CENTRAL	OBSERVACIÓN
AIDA Cruises	Operativo	Alemania	Propiedad de Carnival Corporation & plc
AmaWaterways	Operativo	Estados Unidos	Cruceros fluviales en Europa, Asia y África
American Cruise Lines	Operativo	Estados Unidos	Con base en Guilford, Connecticut, opera seis buques
AvalonWaterways	Operativo	Estados Unidos	Cruceros fluviales en Europa, Asia, África y Sudamérica
Azamara Club Cruises	Operativo	Estados Unidos	Propiedad de Royal Caribbean Cruises Ltd.
Birka Line	Operativo	Finlandia	Subsidiaria de Rederiaktiebolaget Eckerö, operado por <i>Birka Paradise</i>
Carnival Cruise Lines	Operativo	Estados Unidos	Propiedad de Carnival Corporation & plc
CDF Croisières de France	Operativo	Francia	Propiedad de Royal Caribbean Cruises Ltd.
CDF Croisières de France	Operativo	Francia	Propiedad de Royal Caribbean Cruises Ltd.
Celebration Cruise Line	Operativo	Estados Unidos	Opera MS <i>Bahamas Celebration</i>
Celebrity Cruises	Operativo	Estados Unidos	Propiedad de Royal Caribbean Cruises Ltd.
Compagnie du Ponant	Operativo	Francia	Con base en Marseille, opera yacht cruises
Costa Cruises	Operativo	Italia	Propiedad de Carnival Corporation & plc
Cruise & Maritime Voyages	Operativo	Reino Unido	Comenzó con Cruise & Maritime Services International, después German con base Transocean Tours después fue declarado en quiebra

ASPECTOS TÉCNICOS, JURÍDICOS Y ECONÓMICOS DE LOS CRUCEROS

Crystal Cruises	Operativo	Japón	
Cunard Line	Operativo	Reino Unido	Propiedad de Carnival Corporation & plc
Disney Cruise Line	Operativo	Estados Unidos	
European Waterways	Operativo	Reino Unido	River cruises
Fred. Olsen Cruise Lines	Operativo	Reino Unido	
Hapag-Lloyd Cruises	Operativo	Alemania	
Holland America Line	Operativo	Estados Unidos	Propiedad de Carnival
Line		(originally Netherlands)	Corporation & plc
Hurtigruten	Operativo	Noruega	También comercializado por Norwegian Coastal Express
Iberocruceros	Operativo	España	Propiedad de Carnival Corporation & plc and Orizonia Corporation
Kristina Cruises	Operativo	Finlandia	
Louis Cruise	Operativo	Cyprus	
The Majestic Line	Operativo	Escocia	
Mano Maritime	Operativo	Israel	
MSC Cruises	Operativo	Suiza	
Norwegian Cruise Line	Operativo	USA (originally Norway)	Copropietario Star Cruises
Oceania Cruises	Operativo	Estados Unidos	
Orion Expedition Cruises	Operativo	Australia	
P&O Cruises	Operativo	Reino Unido	Propiedad de Carnival Corporation & plc
P&O Cruises Australia	Operativo	Australia	Propiedad de Carnival Corporation & plc
Paul Gauguin Cruises	Operativo	Estados Unidos	

Peter Deilmann Cruises	Operativo	Alemania	
Phoenix Reisen	Operativo	Alemania	
Polar Star Expeditions	Operativo	Canadá	
Princess Cruises	Operativo	Estados Unidos	Propiedad de Carnival Corporation & plc
Pullmantur Cruises	Operativo	España	Propiedad de Royal Caribbean Cruises Ltd.
Quark Expeditions	Operativo	Estados Unidos	
Regent Seven Sea Cruises	Operativo	Estados Unidos	Anteriormente Radisson Seven Seas Cruises
Royal Caribbean International	Operativo	USA (originally Norway)	Propiedad de Royal Caribbean Cruises Ltd.
Saga Cruises	Operativo	Reino Unido	
Seabourn Cruise Line	Operativo	Estados Unidos	Propiedad de Carnival Corporation & plc
Silversea Cruises	Operativo	Estados Unidos/ Italia	
Star Cruises	Operativo	Malasia	
Swan Hellenic	Operativo	Reino Unido	
Thomson Cruises	Operativo	Reino Unido	
Transocean Tours	Operativo	Alemania	
TUI Cruises	Operativo	Alemania	Propiedad de Royal Caribbean Cruises Ltd.
Uniworld River Cruises	Operativo	Estados Unidos	
Uniworld River Cruises	Operativo	Estados Unidos	
Un-Cruise Adventures	Operativo	Estados Unidos	
Viking Cruises	Operativo	Estados Unidos	
Windstar Cruises	Operativo	Estados Unidos	

IV JORNADA INSTITUCIONAL DE PENSAMIENTO NAVAL. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y SUS REPERCUSIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES

Ramón Márquez Montero
Capitán de navío (RR)

Introducción

Al escribir este artículo pretendo comunicar al lector en general como se desarrolló el acto institucional a que se refiere y además hacer partícipes, de las ideas que surgieron durante su desarrollo, a aquellos que por no vivir en Madrid se quedan al margen de las actividades que aquí se realizan, como destacó uno de los ponentes de la III Jornada celebrada el año pasado.

Como ya se ha hecho habitual, el 24 de septiembre se celebró la IV Jornada Institucional de Pensamiento Naval organizada por la Escuela de Guerra Naval por medio del Foro de Pensamiento Naval y enmarcada en el conjunto de actividades de la IV Semana Naval de Madrid. Esta vez el evento tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada.

El acto fue inaugurado por el vicealmirante jefe de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada D. José Luis Urcelay Verdugo, en representación del almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada, D. Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, que se incorporó a las conclusiones y clausuró la Jornada.

Se abordó el tema de la *construcción naval y sus implicaciones económicas y sociales* para lo que se contó con la colaboración de tres ponentes de reconocido prestigio.

Don Manuel Moreu Munaiz (presidente del Instituto de la Ingeniería de España), abordó el tema de la construcción naval y sus perspectivas de futuro.

Don Arturo González Romero (director general de la Fundación INNOVAMAR), presentó las repercusiones económicas y al crecimiento del PIB del sector.

Por último D. Juan de Dios Ruano Gómez (doctor en Ciencias Políticas y Sociología y diputado por La Coruña) expuso unas reflexiones de las implica-



ciones sociales en las principales zonas geográficas donde se ubican las instalaciones relacionadas con la construcción naval.

Desarrollo del acto

Introducción

Para comenzar el acto, el vicealmirante Urcelay después de dar la bienvenida y agradecer su asistencia a todos los presentes y de forma especial a los ponentes, hizo una introducción al tema de la jornada en la que resaltó los siguientes aspectos:

- Las excelentes cualidades alcanzadas por el sector de la construcción naval española.
- El hecho de que a pesar de la crisis económica ha sabido mantener el alto nivel tecnológico alcanzado, que ha permitido a la Armada ser lo que es, cumplir con la misión asignada y tener un elevado reconocimiento internacional.
- Haber tenido la audacia de explorar nuevos mercados para la exportación de sus productos por medio de la innovación tecnológica y empresarial.
- Manifestó la esperanza de que lo peor de la crisis haya pasado y la confianza en que el sector será capaz de adaptarse al nuevo entorno

empresarial que se está diseñando en la Unión Europea, y de mantener el éxito en el mercado global en competencia con los países más desarrollados y competitivos.

Acto seguido, el moderador, capitán de navío (RR) D. Ramón Márquez Montero (coordinador del Foro de Pensamiento Naval) explicó con unas breves palabras la participación de la Escuela de Guerra Naval, y del Foro de Pensamiento Naval en las sucesivas Semanas Navales celebradas en Madrid y como estos actos se enmarcan dentro de las actividades que viene celebrando el foro desde su creación en el año 2009.

A continuación presentó a los ponentes e hizo una breve exposición de sus respectivos *curriculum vitae*.

PONENCIA DEL DR. MANUEL MOREU

El Dr. Moreu inició su ponencia con un relato en el que explicó la importancia que han tenido, a lo largo de la historia, la navegación, el tráfico marítimo y su protección, en la creación de los imperios, el desarrollo de las naciones y la expansión de las culturas. En este largo camino, fue necesario que la construcción naval se adaptase de forma progresiva y continua a la constante evolución de las necesidades de las sociedades por medio del descubrimiento de nuevas técnicas, materiales, formas de navegar, transporte y manipulación de las mercancías y el mantenimiento del necesario dominio del mar amén de la gestión del comercio marítimo.

Esta continua evolución en la búsqueda de la eficiencia del transporte, con la reducción de la duración de los viajes, el incremento en la seguridad obliga a un constante proceso de innovación tecnológica y empresarial que hace que los buques en general y en particular en los de guerra constituyan un indicador del nivel tecnológico y empresarial de un país.

Asimismo se resaltó, que el tráfico marítimo y, por ende, la construcción naval han ido creciendo en importancia a pesar de la aparición del ferrocarril, el tráfico por carretera y el aéreo.

Se destacó que hace 100 años, el 80 por 100 de la flota mundial se construía en Europa, hace 40 años ya había disminuido al 50 por 100 y hoy en día se acerca tan solo al 15 por 100. Esto da una idea de la pérdida de peso relativo que ha tenido la construcción naval europea en estos 100 años que llevamos de desarrollo de la industria naval.

Por otra parte, el suministro de los equipos, la gestión de la flota y la operación de muchas mercancías presentan un reparto más proporcionado, pero también disminuye con los años, aproximadamente el 30 por 100 de los equipos que montan los buques que navegan por el mundo están fabricados en Europa o por empresas europeas, y aproximadamente 1/3 de las flotas del

mundo están gestionadas por armadores europeos, pero estas proporciones disminuyen de forma progresiva.

Ante esta situación cabe preguntarse si Europa puede prescindir de la construcción naval mercante, o debe recuperar cota de mercado a toda costa.

Estados Unidos tiene resuelta su ecuación, ya que al mantener la construcción de la flota de cabotaje en sus astilleros, preserva la capacidad tecnológica que le permite poder hacer frente a un necesario resurgimiento de su construcción naval en cualquier momento. En la Europa de los *mercaderes* se busca el interés de cada uno. Unos lo hacen notablemente mejor que otros. ¿Para que vamos a construir buques en Europa si podemos hacerlo en otros países con un coste muy inferior? El mismo razonamiento lo podríamos hacer con relación a los alimentos, por ejemplo con la carne. ¿Para que vamos a consumir carne de ganado criado en Europa, si podemos conseguirlo más barato importándolo de otros países como Argentina o países en desarrollo?, ¿Para que vamos a producir grano si lo podemos traer de Brasil más barato?

Cualquier cosa en la que pensemos, es indudable que la podemos hacer más barata en otro sitio, por ejemplo, las hortalizas en las que España es tan competitiva, si nos trasladamos a producirla en Marruecos sin duda ninguna se abaratarían los costes, y sobre todo si utilizamos abonos, fertilizantes y pesticidas que no se permiten en la Unión Europea.

En cualquier sector empresarial o industrial por buenos que seamos en él o en el que creamos ser buenos, puede tener clarísimamente una competencia prácticamente imposible de asumir si se compara con productos importados desde algún lugar de fuera de la Unión con lo que se vería suprimido o eliminado del mercado si el factor de costes fuera el único que se aplicase.

No obstante y como ocurre en muchos otros sectores, se considera que no debemos perder la capacidad de construcción naval sino que antes bien se debería incrementar por medio de la aplicación de otros factores de tipo político y estratégico a la hora de decidir frente a las importaciones.

La denuncia Holandesa de nuestros *Tax Lease* (1) nos ha mantenido sin construcción naval durante 4 años. ¡Y vamos a por el 5º año casi parados! Mientras tanto, Holanda no ha parado de incrementar su capacidad de Construcción Naval a costa de contratos que podían haber sido realizados por la industria de construcción naval española.

En otro orden de cosas, Europa ¡por fin! ha decidido la necesidad de incrementar el contenido industrial, con un objetivo de alcanzar el 20% del PIB en el 2020.

(1) El *Tax lease* es el sistema español de arrendamiento fiscal aplicable a las empresas navieras desde 2002 (SEAF). Este sistema permitía que las empresas de transporte marítimo adquirieran buques en España con un descuento de entre un 20 por 100 y un 30 por 100. Para saber más se puede consultar un esclarecedor artículo de *El Mundo* en la siguiente dirección de internet: <http://www.elmundo.es/elmundo/2013/07/18/economia/1374132705.html>

En España, actualmente nos encontramos con que la industria genera solamente un 13 por 100 del PIB por lo que tenemos que incrementar un 7 por 100 lo que supone 70.000 millones de euros de incremento de la facturación industrial.

Para nosotros, eso supone un incremento industrial del 35 por 100, con 1 millón de nuevos puestos de trabajo directos y además los correspondientes empleos indirectos.

Tenemos el sector naval parado a la espera de los créditos, avales, garantías, etc. y en parte a la resolución de los posibles riesgos residuales de la denuncia del *Tax Lease*.

Además nuestras infraestructuras se encuentran en localizaciones estratégicas abiertas a dos mares (Mediterráneo y Atlántico) y por medio de ellos a tres continentes, Europa, África y América.

Se dispone de las instalaciones adecuadas.

Nuestra climatología es la más adecuada de Europa para este sector.

Las empresas de subcontratas, aunque han sufrido tremendamente, pueden recuperarse.

Además, se cuenta con personal cualificado.

Por otra parte las instalaciones se encuentran en ubicaciones en zonas con el máximo paro y es necesario recuperar puestos de trabajo.

Con todo eso... ¿Que nos falta? ¿Por qué no estamos ya en marcha?

Pues ... hay que decir que, a partir del 1 de enero del 2015, Navantia podrá contratar sin restricciones y utilizar todas sus infraestructuras.

Muy pocos Astilleros privados han sido capaces de capear el temporal de la denuncia Holandesa, saliendo indemnes. La mayoría han sufrido un proceso de suspensión de pagos.

Dentro del renacimiento industrial que está impulsando la Unión Europea la construcción naval es un sector estratégico.

Lógicamente no podemos pensar en recuperar el tercer puesto en la construcción naval mundial que tuvimos, pero si tenemos que conseguir una razonable posición dentro de Europa y del Mundo, y generar trabajo y riqueza.

Por tipos de buques debemos pensar en la construcción de unidades singulares con alto nivel de innovación tecnológica y gran calidad en los diferentes tipos de buques y otras plataformas.

Las grandes series están reservadas a los astilleros asiáticos coreanos o chinos ya que son imbatibles en precio dado que construyen los barcos incluso a un precio inferior a la suma de los precios de los equipos y materiales. Es curioso que para la Unión Europea eso no se considere *dumping* (2) ya que se trata de fabricantes exteriores a la unión y está autorizada su compra.

(2) *Dumping: Existe dumping cuando las ventas se realizan a precios inferiores a los fijados por la misma empresa en el propio mercado, cuando esos precios son distintos a los de los*

El *Offshore*, la pesca, la investigación, ferris, cabotaje, náutica deportiva y de recreo, etc. son áreas del máximo interés.

Recuperar la actividad de construcción mercante, offshore, pesca, etc. ayudará a mantener nuestra elevada tecnología militar, exportando unidades navales militares por todo el mundo.

La sinergia Naval/Mercante ha sido y es necesaria.

La masa crítica del sector es aún más necesaria todavía. Si no tenemos capacidad de producción concentrada en unas zonas, no podemos ser competitivos.

La combinación de usos militar y mercante genera sinergias tecnológicamente y en la conformación de la masa crítica.

Nuestro reto tiene que ser alcanzar una cuota relevante de la capacidad europea, donde muchos de nuestros competidores presentan unas estructuras de costes menos favorables.

Sin duda, el Renacimiento Industrial propugnado desde Bruselas por el Director de Industria Daniel Calleja y su Comisario Tajani, ayudarán a incrementar este sector.

Europa debe defendernos de las prácticas de *dumping* realizadas en el lejano oriente, en lugar de únicamente cebarse en las denuncias entre sus miembros.

Entre las medidas en curso del Ministerio de Industria para el Fortalecimiento Industrial destaca la construcción naval como uno de los sectores de gran recorrido.

En nuestra apuesta por la exportación, para salir de la crisis, se echan en falta las Navieras que mitiguen nuestro elevadísimo déficit de la balanza de fletes y que faciliten la distribución de nuestros productos por todo el mundo.

No resulta, en absoluto, imposible pensar que podamos optar al 20 por 100 de la capacidad europea y que a su vez, ésta crezca del 15 al 20 por 100 de la capacidad mundial.

Esto nos permitiría triplicar nuestra aportación de los años previos a la denuncia de Holanda y más de 10 veces la actividad actual.

La industria naval es hoy una industria de síntesis, donde el 70-80 por 100 del valor corresponde al suministro de materiales y equipos, lo cual nos da una idea del potencial exportador al que dará lugar.

diversos mercados de exportación o cuando son inferiores al precio de fábrica. Definición realizada por el Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles.

El sector del mar

Inicialmente, habló de la dimensión del sector marino-marítimo para luego descender a la construcción naval y terminar con detalles sobre la productividad y el I + D + i.

Señaló que nos encontramos ante una oportunidad muy especial en el ámbito europeo y en general del conjunto de los países industrializados ya que han decidido aprovechar la potencialidad y la capacidad que el mar y los ámbitos marino-marítimos ofrecen para la recuperación del crecimiento económico.

En primer lugar, en el ámbito de la Unión Europea, mencionó hitos importantes en los dos últimos años. El desarrollo de lo que se ha denominado Política Marítima Integrada mediante la que se persigue la gestión integral de los espacios y recursos marítimos, utilizándola principalmente como base para la cooperación entre los países al objeto de lograr las sinergias necesarias para el aprovechamiento de oportunidades y hacer frente a los retos que ello nos presenta.

A partir de esta política marítima se ha desarrollado la *Estrategia del Crecimiento Azul* (3) que consiste en fijar la importancia que la ciencia y la información pueden tener para la recuperación del crecimiento económico de Europa, y reconocer la contribución del mundo marítimo al crecimiento económico a través de la ciencia. Esta estrategia está en marcha dentro del marco más general de la *Estrategia Europa 2020*.

Dentro de estas estrategias, la Unión Europea se ha propuesto mantener el liderazgo mundial en las tecnologías marítimas, de acuerdo con lo adoptado en la *cumbre de Roma* y en la *declaración de Limasol*. Este liderazgo ya se tiene en muchos sectores, como en el transporte marítimo, se pretende recuperar en la construcción naval ya que ha ido perdiendo durante la crisis, y se pretende alcanzar en otros nuevos como por ejemplo, la biología marina, las energías marítimas oceánicas o la tecnología de extracción de minerales etcétera.

Estas estrategias europeas constituyen una gran oportunidad para España.

Por otra parte, en el ámbito del mundo más industrializado, la OCDE, se ha lanzado desde hace algo más de un año con un proyecto muy importante dentro del marco industrial en el aprovechamiento de los mares y océanos

(3) Se pueden ver los detalles de esta estrategia en la página *web* de la Dirección General de Asuntos Marítimos de la Unión Europea.

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_es.htm

para el desarrollo económico de los países de la OCDE. En particular, se está realizando desde hace un año en los seis posibles sectores de alto potencial tecnológico: la energía azul, los recursos minerales marinos, la extracción *offshore* en aguas profundas, la biotecnología azul, el turismo marítimo, costero y de crucero y la acuicultura. Estos estudios se están realizando por grupos de 7 u 8 países que son los interesados en aprovechar, desarrollar y contribuir con su información al mejor desarrollo y aprovechamiento de este alto potencial.

España se está especializando en turismo marítimo, costero y de cruceros junto con la acuicultura.

La contribución del sector del mar al PIB nacional ha pasado del 2,76 por 100 en 2009 al 3,15 millones de euros en 2013, con lo que se ha superado la cifra del 3 por 100 que normalmente se manejaba en los cálculos generales anteriores de la crisis, en un momento en el que el PIB ha caído en magnitudes absolutas.

Ha habido un crecimiento importante en varios subsectores como los puertos o el turismo marítimo.

Comparación entre los datos de 2009 y 2013

En la comparación que se muestra en el Cuadro 1 se aprecia que aunque ha habido una caída del PIB, debido principalmente a la caída de la construcción y del sector bancario y de seguros, en el caso del sector del mar ha habido un incremento sustancial de 26.873 millones de euros a 29.203 millones de euros porque dentro del sector del mar hay subsectores como la pesca, el transporte marítimo y otros, que han crecido de forma significativa.

Comparación con otros sectores

Si comparamos el tamaño de los diferentes sectores que componen la economía española, se puede apreciar que el sector del mar está próximo al de la banca que ha caído prácticamente 1/3 y al de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones (TICS).

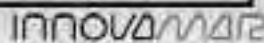
El empleo

Con relación al empleo se ha pasado de una contribución al total de empleo de los diferentes sectores del 2,27 por 100 en 2009 al 2,37 por 100 en 2013. En el conjunto de la economía ha habido una pérdida de empleo de 20,3 millones a 17,8 millones de puestos de trabajo, pero por el contrario la aporta-

Estudio de rentabilidad del sector del mar en España
 Economía y Empleo 2013
 Comparación de los datos de 2009 y 2013

Actividad económica (CIECA)	2013	% actividad sobre España	2009	% actividad sobre España
Agricultura y ganadería	28750	2,0	28000	2,4
Industria y energía	10290	17,8	10000	18,8
Construcción	73200	7,8	70000	13,0
Comercio, transporte y turismo	281770	29,0	270000	30,0
Salud y servicios sociales	37000	4,0	40000	4,0
Finanzas y seguros	9270	3,9	8000	6,0
Actividades inmobiliarias	70000	0,4	65000	0,4
Actividades profesionales, científicas y técnicas	70000	7,8	70000	7,4
Administración pública, defensa, educación y cultura	170700	10,3	170000	10,1
Otros y no especificados	30000	3,8	30000	3,8
Sector del mar	20000	0,1	20000	2,70
Total (PIB)	930000		920000	

Fuente: IRE, Estadística de España, datos por sectores productivos.
 Nota: No está contemplado en los sectores y actividades incluidas del sector del mar o 2013. La suma sigue no es igual a 100 por redondeo estadístico.


 Innovamar
 Instituto Tecnológico de Investigación y Desarrollo del Sector del Mar

Cuadro núm. 1. Comparación de los datos de 2009 y 2013.

ción del sector del mar al conjunto del empleo ha crecido, esto significa que la destrucción de empleo en el sector del mar ha sido inferior a la media del conjunto de los sectores.

Se puede concluir de este análisis que el sector del mar es más estable que el resto por lo que si se aprovecha el empuje que se está dando desde la Unión Europea y la OCDE se presenta una buena oportunidad de lograr un crecimiento económico y de puestos de trabajo estables.

En cuanto al impacto económico con relación al conjunto de Europa, España está en el tercer puesto y muy por encima de la media de los países. Aunque aún no se ha actualizado el dato en relación al conjunto de España para 2013, en 2009 era de 6,9 por 100 del PIB y del 6,47 en puestos de trabajo.

Por otra parte, se puede afirmar también que el sector del mar tiene un factor multiplicador de 2,5, es decir que por cada euro que se invierte en el sector del mar se obtiene un rendimiento de 2,5 euros.

La construcción naval en general

En el cuadro núm. 2 se incluye una serie de datos tomados de la contabilidad del INI, al estudiarlos, conviene tener en cuenta que debido a las diferencias entre los métodos de contabilidad empleados por diferentes organismos o instituciones puede haber ligeras diferencias con los suministrados por otras fuentes.

Se puede apreciar que la aportación al PIB nacional de la construcción naval y la industria auxiliar en 2009 era del 0,41 por 100 y en 2013 del 0,47 por 100 con lo que a pesar de la crisis este dato porcentual de la aportación al PIB ha crecido casi media décima a pesar de haber descendido en valor absoluto, lo que muestra que este sector es más estable que otros.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y LA INDUSTRIA AUXILIAR 2009-2013			
	Valor añadido bruto Mill.€ 2013	% sector/total sector mar 2013	% sector/total vab España 2013
Construcción naval	1040	3,54	0,14
Industria auxiliar	3004	11,46	0,30
Construcción naval+industria auxiliar	4404	15	0,47
Sector mar millones	29257		3,15
VAB millones	93288		100,00
	Valor añadido bruto Mill.€ 2009	% sector/total sector mar 2009	% sector/total vab España 2009
Construcción naval	644	3,14	0,09
Industria auxiliar	3090	11,50	0,32
Construcción naval+industria auxiliar	3943	15	0,41
Sector mar millones	26073		2,75
VAB millones	97200		100,00

Fuente: Contabilidad Nacional del INE, agregados por ramas, Cuadernos Económicos del Mar, Innovar y Elaboración propia.

Cuadro núm. 2. Comparación de los datos de la construcción naval y auxiliar de 2009 y 2013.

La contribución al PIB del conjunto del sector del mar ha crecido en este periodo del 2,75 por 100 al 3,15 por 100.

La construcción naval militar

La construcción naval militar en comparación con la construcción naval en general, constituye una cantidad superior al 50 por 100 del valor añadido bruto (VAB), superior al 55 por 100 en los casos de la producción efectiva y a proveedores y casi del 70 por 100 con relación al empleo.

	Construcción naval 2013	Construcción naval militar 2013	Construcción naval militar/total c.n.
Producción efectiva (facturación)	3466	1865	53,7
Valor añadido bruto	1040	542	52,1
Proveedores	2426	1422	58,6
Empleo	7567	5146	68

Fuente: INE, Cuadernos Económicos del Mar, Innovamar y Elaboración propia

Castells Rovira, A. (2012) "Impacto económico de la industria naval militar en la Economía Española". Revista General de la Marina, agosto-septiembre.

Cuadro núm. 3. Comparación de la Construcción naval militar con el total de la construcción naval.

Si se analizan los efectos multiplicadores, de acuerdo con los estudios realizados por la Fundación Innovamar, se observa que:

- Por cada euro de gasto en valor añadido bruto (VAB) en la Construcción Naval, se generan en la economía 4,7 euros, y 4 en el caso de la Construcción Naval Militar, que es muy superior al de la mayoría del resto de los sectores los cuales se encuentran aproximadamente en torno al 1,8 por 100.
- Por cada empleo en la Construcción Naval se crean 2,5 puestos de trabajo en el entorno y 3,8 en el caso de la Construcción Naval Militar.

- Como resumen de un análisis profundo de la incidencia de la Construcción Naval Militar en el conjunto de la Construcción Naval y en la economía nacional se pueden extraer las siguientes conclusiones (4):
 - *La construcción naval militar ocupa un papel determinante en el sector de la construcción naval española y, en general, en el conjunto de la economía española.*
 - *Su relevancia queda constatada, en primer lugar, por su aportación económica en términos de facturación, que representa más del 56 por 100 de la producción efectiva total del sector de la construcción naval.*
 - *Asimismo, es destacable su importancia en términos de empleo, puesto que se ocupan en el sector el 68 por 100 de los trabajadores de la construcción naval, un 0,03 por 100 de la población ocupada española.*
 - Además, su efecto arrastre sobre el empleo de sectores clientes y proveedores es muy importante, con un *multiplicador de 3,8, superior al promedio del 2,5* registrado en la construcción naval de manera conjunta.
 - *Más de la mitad del VAB generado por la construcción naval proviene de la actividad del subsector militar, un total de 440 millones de euros, que representan el 0,05 por 100 del VAB español agregado.*
 - Su impacto directo en el VAB conlleva un importante efecto arrastre en otros sectores, *multiplicándose por 4 el efecto total que produce en el conjunto de la economía, de 1.760 millones de euros.*

La innovación (I + D + i) como herramienta de competitividad

Para finalizar la intervención se trató este asunto por su especial relevancia en el caso de la construcción naval si se quiere ser líderes en este sector, como apuesta la Unión Europea.

(4) Estas conclusiones se han tomado del artículo del ponente, GONZÁLEZ ROMERO, A.: *Impacto económico de la Industria naval militar en la Economía Española*, REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre 2012.

En primer lugar se expusieron unas consideraciones de carácter general tomados del documento «R&D and Productivity Growth» de la Oficina Presupuestaria del Congreso de los EE UU de 2005 (5).

Existe una relación *directa y positiva* entre el gasto en I + D + i y el aumento de la productividad, y entre el gasto en I + D + i y la riqueza/PIB *per cápita*.

El impacto positivo de la I + D + i privada sobre el crecimiento de la productividad puede estimarse entre 0,3 y 0,5 puntos porcentuales.

Durante el periodo 1961-2000 se pueden atribuir a la I + D 0,38 puntos porcentuales del crecimiento registrado en el PIB real.

El gasto en I + D podría ser la causa de aproximadamente la mitad del crecimiento de la productividad del trabajo, y casi $\frac{3}{4}$ del crecimiento de la productividad para el total de los sectores, durante el periodo posterior a 1950.

En general la rentabilidad de las inversiones privadas en I + D es entre dos y tres veces mayor que la rentabilidad de las inversiones en capital físico.



Cuadro núm. 4. Inversión en Ciencia en función de la riqueza de diferentes países.

(5) Se puede encontrar el documento en la siguiente dirección:
<http://www.cbo.gov/sites/default/files/cbofiles/ftpdocs/64xx/doc6482/06-17-r-d.pdf>

En el cuadro se pueden apreciar claramente dos grupos de países, un grupo en el que se encuentran los países más ricos desde Suiza hasta el Reino Unido y después otro grupo de países encabezado por España e Italia. Si mostrásemos un gráfico histórico podríamos ver como España ha avanzado lentamente aproximadamente en la dirección marcada por la recta (destacada en negro) en un intento de aproximarse al grupo de los países que invierten más en ciencia e investigación a medida que ha ido creciendo la riqueza indicada por la *renta per cápita*.

Es muy interesante ver el estudio realizado por la Universidad de Cantabria que viene a decir que la inversión pública en I + D + i pierde peso a medida que aumenta la riqueza de un país mientras que aumenta la inversión privada.



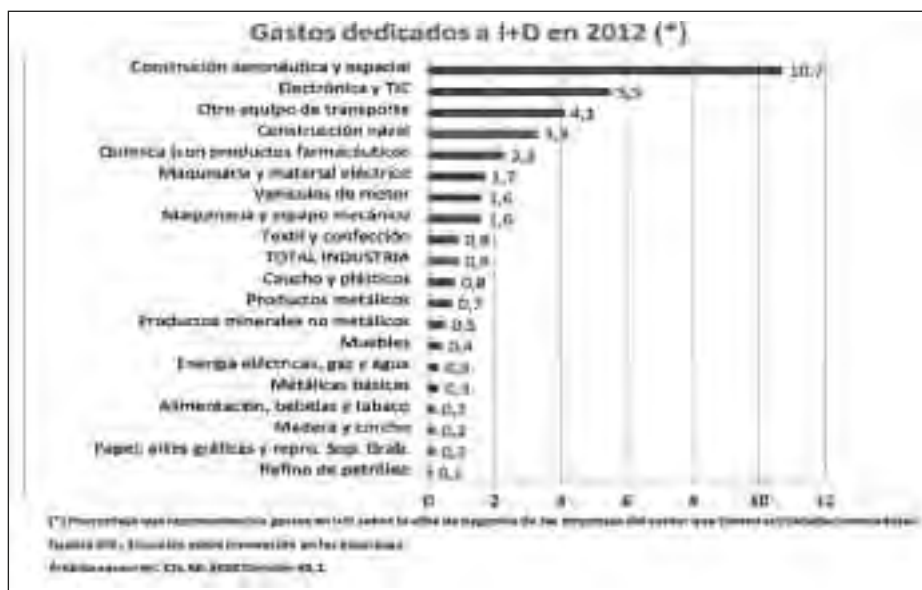
Cuadro núm. 5. Evolución de la inversión con relación al PIB.

El estudio se puede resumir en estas tres sentencias:

- En países o economías con bajos niveles de PIB por habitante tiene mucha importancia la inversión pública.
- En países o economías con elevados niveles de PIB por habitante tiene un peso proporcionalmente mayor la inversión privada.
- Un incremento de la inversión pública en economías con un elevado PIB por habitante puede ocasionar un «efecto sustitución».

Otro aspecto interesante en relación con las inversiones en I + D + i se puede apreciar en el estudio realizado por el INI con relación a las empresas innovadoras y se aprecia que en el caso de la construcción naval se ha llegado a invertir en 2010 hasta el 3,3 por 100, en al animo de presentar en el mercado nuevos tipos de buques o plataformas especiales y singulares que sean compe-

tivas. Si comparamos el sector naval con otros sectores se obtienen los datos que se muestran en la imagen del cuadro núm. 6.



Cuadro núm. 6. Comparación de las inversiones en I + D + i entre los diferentes sectores.

Se puede apreciar que el sector de la construcción naval se encuentra en 4º lugar inmediatamente por encima del sector de la química y por encima de sectores tan significativos el de la maquinaria o el automóvil y es superado por los sectores innovadores por excelencia como son las TICs y la aeronáutica.

Esto es así porque el camino que está siguiendo el sector naval consiste en tratar de convertirse en líderes en tecnología, que es lo que se está impulsando desde Europa y en la gran mayoría de los casos con muy poca ayuda porque en el aspecto fiscal no se reconoce la investigación en la construcción naval, por lo que en general el sector tiene más dificultades que facilidades para mantener su desarrollo.

Innovar ha tratado de convertirse en agencia de evaluación de los proyectos que desarrolla el sector. En cerca de cuatro años se han evaluado 461 proyectos como organismo independiente reconocido por la Unión Europea para realizar la evaluación de los proyectos bajo la certificación ISO 9001: 2000 para remitir los informes necesarios para la solicitud de ayudas. Esto ha requerido mantener un proceso de formación continua y específica de

los evaluadores. Posteriormente, desde el año 2006 se ha empezado a evaluar proyectos de innovación relacionados con la Directiva Europea de promoción de la innovación en la construcción naval, para optar a las ayudas de la Unión Europea, por lo que se han evaluado 175 proyectos entre 2006 y 2011 con una inversión en innovación cercana a los 900 Millones de euros y desde el 2012 el Ministerio de Industria viene encargando la evaluación de proyectos en el ámbito de I + D con 38 proyectos evaluados y una inversión en torno a nueve millones de euros. También se ha puesto en marcha el Sello Naval de Acreditación de Calidad.

Para terminar, se enumeraron toda una serie de tipos de buques y plataformas con grandes posibilidades de innovación como son:

- *Una nueva clase de remolcadores.* Varios astilleros españoles se han especializado en este tipo de buques con características innovadoras:
 - Solución a problemas de estabilidad direccional;
 - Desarrollo de una nueva generación de remolcadores para cumplimiento de nuevas normativas y con amplia polivalencia.
 - Diseños especiales para asistencia a grandes buques (tipo *New Panamax*)

- *Buques polivalentes de apoyo a plataformas Offshore y Parques Eólicos.* La industria Offshore es uno de los grandes nichos de especialización de los Astilleros.
Se desarrollan buques de una gran polivalencia de misiones relacionadas con la operación para las plataformas petrolíferas y su apoyo. Son prototipos muy competitivos e innovadores.
Se ha construido el mayor buque de alta velocidad para suministro y transporte de personal a plataformas y buques multipropósito de apoyo offshore.
El diseño de buques de apoyo a parques eólicos marinos es un gran nicho de mercado con vistas a los próximos años
- *Buques Militares.* Se tiene gran experiencia en este mercado con proyectos de nuevos buques como el submarino *S-80*, el LHD *Juan Carlos I*, Buques de Acción Marítima (BAM), Buque de Aprovisionamiento de Combate (BAC), se ha adquirido una referencia en fragatas etcétera.
Así como de tecnologías a incorporar en ellos, en particular en el ámbito de propulsión con *pila de combustible* o en la integración de sistemas.
- *Dragas y extracción de minerales.* Numerosos proyectos que añaden innovaciones sustanciales en el sistema de propulsión, sistema de succión y tratamiento de áridos, sistemas de compensación de oleaje,

capacidad de cántara (6) adaptada a necesidades concretas, auto-mantenimiento del equipo de dragado y operación continua.

Se ha construido la mayor draga de succión del mundo en ese momento.

- *Buques pesqueros*. Es un nicho de mercado de requerimientos cada vez más exigentes, entre otros, debido al transporte de pescado vivo (carga de gran valor) y al desarrollo de la acuicultura.

Nueva generación de buques optimizados en:

Capacidad de carga, así como en número de bodegas e independencia de servicio entre ellas;

Polivalencia en cuanto a especies a transportar;

Calidad de vida a bordo, eficiencia energética y reducción de emisiones, conforme a las nuevas exigencias.

- *Energías Marinas*. Colaboración con diversas entidades del sector en diversos proyectos de diseño y construcción de distintos artefactos generadores que aprovechen las energías marinas: olas; eólica, corrientes marinas y gradiente térmico.

- *Gas Natural Licuado (LNG)*: Debido a los nuevos requerimientos de carácter medioambiental que se establecerán a partir de 2015 en las zonas ECA (Áreas de Control de Emisiones), España y su Industria está llevando a cabo un verdadero esfuerzo en situarse a la vanguardia en dichas tecnologías, que tienen relación, entre otras, con lo siguiente:

- Reconversión de la flota actual para que incorporen una propulsión *dual*, que sea capaz de quemar también LNG.
- Nuevas construcciones de buques propulsados por LNG (con las particularidades y problemática diferentes de proyecto en cada tipo de buque).
- Bunkering de LNG *Ship To Ship-Small Scale*. (Debido a su carácter estratégico para España).

- *Desarrollo de nuevas tecnologías:*

- *Hélices:*

- Optimización de hélices muy cargadas para ferris convencionales rápidos. (CEHIPAR)

(6) La *cántara* en una draga es el espacio dedicado a depositar lo extraído del fondo del mar. Normalmente, las dragas cuentan con un sistema que permite que el agua que se recoge por la draga vuelva al mar con lo que en la *cántara* solamente se depositan la arena, piedras u otros materiales acumulados en el fondo marino.

- Tipo de hélice CLT (*Contracted Loaded Tip*), de diseño español, tiene un mayor rendimiento propulsivo: un importante ahorro de combustible, entre un 7 y un 12 por 100 menos de consumo a igualdad de velocidad y a igualdad de potencia propulsora, aumentar la velocidad del buque entre 0,3 y 0,6 nudos.
- *Buques silenciosos:*
 - *Gestión Integral de Vibraciones y Ruidos (TSI)*: Tecnología aplicada en buques que se han convertido en referentes tecnológicos de «Buques Silenciosos»; uno de ellos, el *Ramón Margalef*, uno de los buques más silenciosos de la Flota Europea.
 - Diversos proyectos de diseño de buques se adelantan a los requerimientos de las diversas Normativas futuras en relación con los ruidos y vibraciones.
 - Proyecto de búsqueda de aislamientos específicos que permitan utilizar hélices convencionales en lugar de las denominadas «super-silence», sin que vaya en detrimento de sus características de baja firma acústica y vibraciones.
- *Otras tecnologías:*
 - Incorporación y adaptación de plantas propulsoras más eficientes, híbridas, con posibilidad de trabajar de manera óptima a muy diferentes regímenes, etc.
 - Sistemas alternativos y complementarios de propulsión.

Con relación a la innovación, en resumen, es necesario destacar que la industria española de construcción naval es capaz de adaptar su *know how* a las necesidades de cada armador y de cada proyecto. Lo que permite especializarse en nichos en los que haya más exigencia de innovación tecnológica de mayor nivel y especialización.

PONENCIA DEL DR. JUAN DE DIOS RUANO

El ponente, como sociólogo, compartió algunas reflexiones sobre las repercusiones sociales de la construcción naval.

La primera de ellas es que a pesar de la importancia del tema no he encontrado un documento público que haga una referencia directa al mismo y que lo recoja en toda su amplitud y profundidad.

Sin embargo, para los sociólogos, este dato, es decir que un asunto sea importante y que no exista un documento público del mismo no revela que la Administración no tenga interés, sino más bien lo contrario.

Es decir, que en estos casos los sociólogos, por formación o por deformación, tienden a pensar que lo que ocurre es que tiene tanto interés el tema que se supone que existirán, no uno sino diversos documentos, sobre el mismo asunto y que además serán distintas las personas o entidades que dispongan de los mismos y con una difusión más o menos limitada.

Esto como es natural no lo decía como político sino como sociólogo educado y que educamos -desde hace décadas- a nuestros estudiantes de Sociología en la lectura de los que llamábamos y se siguen conociendo como los filósofos de la sospecha (Marx, Freud y Nietzsche).

En todo caso, lo que sí es público y notorio es que en España la construcción naval emplea directamente a unos 8.000 trabajadores (3.000 en los astilleros privados y 5.000 en los públicos), además de generar otros 17.000 empleos en la Industria auxiliar y en la subcontratación de mano de obra que trabaja en las propias instalaciones y para los suministradores. En definitiva, en total la construcción naval en España emplearía según estas fuentes en torno a las 25.000 personas.

Otras fuentes estiman que serían unas 38.000 personas el conjunto de trabajadores vinculados a la construcción naval ya que estas otras fuentes incluyen estimaciones adicionales sobre los empleos inducidos por esta actividad.

Desde el punto de vista de las zonas afectadas se trata además de una actividad situada en unos claros núcleos territoriales, unos núcleos territoriales que por lo que al sector naval público se refiere coincidirían fundamentalmente con las poblaciones de Ferrol, Cádiz y Cartagena.

Como nota a pie de página, añadiríamos que en el ámbito de la construcción naval privada habría que destacar de manera notable a Vigo, que conjuntamente con la Ría de Ferrol, vienen a constituir en la actualidad el lugar de máxima concentración de la mayor parte del 45 por 100 de los pequeños y medianos astilleros existentes en el Estado Español, y que son, por tanto, gallegos.

No obstante, en lo que se refiere a la construcción naval pública, Ferrol es sin duda un territorio crucial en el contexto español. Llegado a este punto, considero obligado recordar al ilustre marino Jorge Juan porque, como la mayor parte del auditorio conocía, los arsenales de Ferrol, Cartagena y Cádiz fueron diseñados por este ilustre marino al que se le conocía fuera de España como «el Sabio Español» y dentro de España como «El Euclides de Novelda».

Fijadas estas tres localidades españolas Ferrol, Cádiz y Cartagena como los núcleos territoriales estratégicos en la construcción naval pública, a la primera reflexión sociológica que compartió el ponente (la procedente de los filósofos de la sospecha según la cual: «el que no exista un documento público sobre un

tema tan crucial como puedan ser las «Repercusiones Sociales de la Construcción Naval» no es indicador de escaso interés sino bien al contrario podemos presumir positivamente que lo que existe es una pluralidad de informes de difusión restringida.

La segunda reflexión sociológica de las tres que trasladó el ponente, tiene que ver con un porcentaje crítico.

Este porcentaje crítico es del 5 por 100 de una población cualquiera y que adquiere por sí mismo, el colectivo que lo integra, el papel de un analizador social para esa población general en la cual se inserta. Se trata de un número, el 5%, que manifiesta que, aquella parte de la población que alcance un cinco por ciento con unas características identitarias comunes, no se disuelve en el conjunto general sino que, por el contrario, constituye un colectivo con singularidades destacables que debe ser atendido con políticas específicas.

Pues bien, para explicar la importancia de la construcción naval en estas tres áreas territoriales de Ferrol, Cartagena y Cádiz conviene señalar las cifras que un investigador gallego, Xosé Miguel Mahía, ha trabajado en materia de impacto de la Industria Naval en España.

En concreto, estos datos expresan someramente una visión comparativa entre tres áreas metropolitanas: la zona Fene-Ferrol, Cartagena y la Bahía de Cádiz en diciembre del 2013.

Impacto de la industria Naval en España

Centro	Empleo Directo	Empleo Indirecto	Empleo Total	Habitantes del área metropolitana	% de Impacto del Naval en la población	Impacto del PIB
Fene-Ferrol	470	11.000	11.470	221.000	5,2%	2,8%
Cartagena	900	5.000	5.900	441.000	1,3%	-
Bahía de Cádiz	1.000	10.000	11.000	611.000	1,8%	1,8% ^{**}

* Muy bajo, se dedica más a labores agrícolas que industriales
 ** Englobando petroquímica, naval y aeronáutica

Cuadro núm. 7. Impacto de la industria naval en la población.

De donde podemos deducir que el porcentaje de población vinculada a la industria naval, o lo que el investigador Xosé Manuel Mahía denomina el impacto del Naval en la población, hace que Ferrol se constituya en un área con un potente analizador social y político de características propias, susceptible para los sociólogos de una capacidad de este colectivo para liderar y

extender cualquier comportamiento social relativo a la manera en que este colectivo de personas vinculadas al naval entiende las situaciones sociales, políticas y económicas que les afectan y con capacidad además para expandir y confrontar esos comportamientos, actitudes, sentimientos o emociones al conjunto de la población en la que radica.

Finalmente, y una vez determinado el carácter de compendio en que se constituye Ferrol a efectos de considerarlo como un ámbito clave para el estudio de las repercusiones sociales de la construcción naval, una tercera y última reflexión sociológica. Esta es una reflexión sociológica que tiene que ver con el carácter crucial que la «Voluntad Política» desempeña a la hora de afrontar las repercusiones sociales de la construcción naval.

Una voluntad política que es capaz de determinar áreas geográficas, regímenes de gestión administrativa, de fiscalidad, de comercio y de cambios demográficos cuando por razones históricas y estratégicas así se requiere.

Precisamente en la misma semana de esta conferencia se acababa, se acababa de inaugurar en Madrid, a pocos metros del Cuartel General de la Armada, un monumento merecidísimo al ilustre marino Jorge Juan y Santacilia. Pudiendo decirse con toda justicia que era una de las mejores mentes de la Armada de su tiempo, y para el caso que nos ocupa, quien diseñó e implementó el Arsenal de Ferrol y con él, el origen de toda la industria naval que desde el siglo XVIII da vida a aquellas tierras y a nuestras gentes.

El Sr. Ruano como portavoz de cultura, invitó a leer y disfrutar las novelas del marino Sartine, escritas por el historiador Juan Granados, quien tiene una ponencia presentada en un Congreso Internacional sobre el Ferrol de Jorge Juan que eligió el ponente como hilo conductor para ilustrar la actualidad, referenciándola a esas pormenorizadas consecuencias sociales que la construcción naval ya en el XVIII tenían.

Por razones geográficas y de proyección política de España ya en el siglo XVI Ferrol era una base naval de primera magnitud para las armadas de Felipe II, pero su localización y bondad tiene que ver no sólo con las características topográficas sino con la geografía política o geopolítica que hacía de ese lugar de España un lugar de proyección exterior y de abrigo interior de la flota española.

Con todo, el carácter crucial de la Voluntad Política en materia de construcción naval puede ejemplificarse en el hecho de que el propio Granados señale que «El mayor impulso otorgado a las obras del astillero de Ferrol y la nueva población de La Magdalena, se materializó justamente durante los años de mayor auge de ‘lo Gubernativo’, bajo los auspicios del marqués de la Ensenada». Y distingue el propio historiador la palabra Gubernativo como determinante de lo que el Sr. Ruano denominó «Voluntad Política».

Desde el punto de vista demográfico, que es también un aspecto reseñable de las repercusiones sociales, la construcción naval tiene una importancia crucial y es la variable explicativa en el caso de Ferrol donde puede verse en

su historia con meridiana claridad. Así, en 1760 Ferrol tenía 327 vecinos y para poder comparar les diré que en esa misma fecha Santiago de Compostela tenía 4.504. Sin embargo, en 1787, es decir, apenas un cuarto de siglo más tarde, Ferrol tenía 24.993 habitantes y Santiago de Compostela sólo 15.584. Lo que es lo mismo, en veinticinco años aproximadamente Ferrol multiplica por más de setenta y cinco veces su población frente a Santiago que tan sólo la multiplica por tres y media veces (que es el factor medio de multiplicación poblacional en los municipios gallegos de entonces).

Otro tanto puede decirse del comercio, ya que los materiales para la construcción naval tuvieron que importarse en su práctica totalidad desde la madera a la jarcía, según recoge Juan Granados.

Respecto al urbanismo, la construcción de viviendas, la ordenación del territorio, la administración local puede decirse de igual modo hasta el punto de que como afirma Granados «Una vez que la zona cayó dentro de la óptica estratégica de la Corona (...) el concejo de Ferrol que hasta entonces había vivido lánguidamente el ‘dolce farniente’, se ve intervenido por la Corona, su presidente y corregidor será un letrado de confianza de las instancias de Marina».

En definitiva, concluyó el ponente, la construcción naval afecta de manera significativa a la vida social, a la convivencia, a la mentalidad de una población y a su propio desarrollo histórico se ha ilustrado brevemente en el caso de Ferrol, que es un caso modélico para el estudio de las repercusiones sociales de la construcción naval por ser un laboratorio social natural por cuanto que está integrada por un colectivo de personas vinculadas a dicha actividad superior al cinco por ciento de sus habitantes.

Ideas más importantes surgidas durante el coloquio

Si hace 10 años ya teníamos un nivel muy inferior al que se había mantenido históricamente por capacidad humana y técnica, ahora se ha dividido por tres a consecuencia de la crisis del *Tax Lease*.

Otro factor que ha influido en la pérdida del sector de la construcción naval es sin duda el recalentamiento económico que hemos tenido como consecuencia del boom inmobiliario que disparó los costes de forma escalofriante ya que multiplicó por 3 el valor de la mano de obra de manera completamente artificial. Este es un tema del que no se había tratado y que se considera sería tremendamente importante analizar.

Por otra parte se habló de cifras de un 3 por 100 del PIB, pero realmente esa cifra es muy baja, ya que supone unos 1.000 Millones de euros al año y cuando podría ser diez veces superior si se hubiese mantenido al nivel que se tuvo con anterioridad, con una generación de empleo que ya no serían de 25.000 personas entre el de astilleros y subcontratas sino que

se podría estar hablando de 75.000 o de 100.000 y entonces estaríamos hablando del 8 o 10 por 100 lo cual sería una cifra realmente importante dentro de España, mientras que hoy es irrisorio incluidas las zonas donde tiene más valor.

No hay que olvidar que se está hablando de cifras de personas empleadas pero no de producción, ya que aquellas pueden estar paradas y recibir su compensación económica y entonces figurar en las estadísticas como empleadas pero en la realidad sin producir, siendo esa proporción terrorífica.

Si fuésemos capaces de volver a construir de una manera competitiva frente a nuestros competidores directos que son Noruega, Alemania, Holanda o Francia, eso provocaría un incremento en la población dedicada a la construcción naval mercante del entorno de unas diez veces, lo cual tendría un efecto en la construcción naval militar tremendamente favorable.

Al mismo tiempo se comentó la necesidad de continuar con la construcción naval militar que a pesar de los costosísimos precios de las unidades favorecen la exportación a países que necesitan flota debido a las exigencias del nuevo equilibrio mundial con el correspondiente retorno de beneficios.

Nos podemos preguntar si la población es consciente de la importancia de la proyección al mar de nuestro país. Prácticamente desde los acontecimientos de 1898 la población española se desentendió del mar como consecuencia de la pérdida de los territorios de ultramar y eso evidentemente generó un malestar y una mentalidad negativa hasta el punto de que entonces se creó, de la mano de D. Antonio Maura, el anuario naval español para potenciar la conciencia marítima que entendía debían tener los españoles, por tanto, se cree que no se ha hecho todavía lo suficiente para eso pero sí se aprecian signos positivos. Al ser, el Sr. Ruano, portavoz de la Comisión de Cultura del Congreso de los Diputados y además miembro de la Comisión de Defensa, ha podido hacer una comparación sobre las visitas medias en la Red para las intervenciones como portavoz de cultura, que son 200 visitas, mientras que las que hace, sobre defensa, por ejemplo sobre Blas de Lezo, superan las 2000, lo que quiere decir que hay una población muy sensible a estas cuestiones y puede ir mejorando.

Se comentó la conveniencia de no considerar, a efectos de impuestos, a las embarcaciones de recreo como artículos de lujo, así como hacer ver en el ámbito del Ministerio de Hacienda, la bondad de las inversiones realizadas en el sector de la construcción naval.

Se resaltó la importancia que tiene para la Armada el disponer de una industria naval tan capaz como la que tenemos, en especial el caso de NAVANTIA y el hecho de que haya sido posible trabajar juntos ha permitido sacar adelante programas tan exitosos en el mercado internacional como han sido las F-100 o el LHD *Juan Carlos I* y ahora se está trabajando de forma similar en otro programa que esperemos tenga un éxito similar, como es la futura fragata F-110.

Sin embargo, en el ámbito europeo «surge como un Guadiana» que se repite periódicamente, la amenaza de una consolidación de la oferta que llevaría a nuestra industria a integrarla con la de otros países que tienen una dimensión mucho mayor y que tienen unas posibilidades en el ámbito internacional mucho mayores, con lo que se podría romper ese binomio que ha sido tan exitoso.

Ante esta situación es necesario preguntarse los efectos económicos y sociales que podría tener una integración de este tipo.

La integración europea ya tiene un ejemplo clarísimo en la parte aeronáutica, y desde muchos puntos de vista ha sido un éxito, aunque desde otros no lo ha sido tanto, pues las decisiones, al final, no se toman desde un punto de vista económico. Si lo que hubiera buscado EADS a la hora de disponer los centros de diseño hubiera venido a España hubiese sido mucho mejor pues nuestros ingenieros aeronáuticos son muy buenos y el coste sería bastante inferior al de los alemanes o franceses. Sin embargo, no ha sido así y las empresas hacen unas ofertas maravillosas y se llevan fuera a los ingenieros españoles que ya no regresan.

En teoría estamos en una Europa en la que las decisiones deben tener fundamentos económicos, pero la realidad va por otros derroteros.

De acuerdo con las opiniones dadas por los ponentes, la construcción naval tiene unos efectos muy positivos desde los puntos de vista económico y social. No obstante, el último contrato que se firmó con NAVANTIA por parte de la Armada fue en 2006, por lo que cabe preguntarse si algo se está haciendo mal.

El asunto es muy complejo ya que intervienen muchos factores que son muy difíciles de prever. Por ejemplo, hace cinco años, con la construcción naval en Vigo a pleno rendimiento y la exportación del 99 por 100 de sus buques, hubo una huelga del metal en la provincia de Pontevedra. Ésta paró la construcción naval durante meses, las autoridades no hicieron absolutamente nada. Los astilleros querían trabajar pero los piquetes entraban y, ante el riesgo de que destrozaran parte de las instalaciones, los trabajadores se iban.

En las elecciones regionales había ganado un partido que era diferente al que pertenecía al alcalde por lo que éste en los primeros días de la huelga podría manifestar alegría, pero después de 6 meses ya pensaba otras cosas. Por otra parte, los piquetes no eran de la zona, eran profesionales en parar empresas. La huelga se terminó porque llegaron las vacaciones de verano y los piquetistas se fueron. Se puede concluir, que 200 piquetistas profesionales pararon el sector de forma salvaje y causaron el cierre por quiebra de varias empresas, entre los destrozos que hicieron, la pérdida de contratos por incumplimiento de los plazos y la desconfianza que esta situación creó en los posibles clientes. Oficialmente no se hizo nada por evitarlo y la policía comenzó a intervenir cuando ya era tarde.

Por otra parte, son los sindicatos locales los que hacen reaccionar al gobierno pero siempre tarde, con lo que inicialmente se pierden contratos que se podrían haber logrado aunque fuera aceptando pérdidas en torno al 1 por 100 pero después, cuando la situación es desesperada, se aceptan nuevos contratos con pérdidas superiores al 30 por 100 sufragadas con dinero público.

La realidad es que el mundo de la política laboral es complicadísima ya que es un sector en el que los sindicatos se han hecho fuertes y eso, aunque tiene una parte buena en defensa de los trabajadores, también tiene una parte mala si no se obra con prudencia y sabiduría ya que el resultado final en muchas ocasiones es contrario a la economía y en consecuencia para el sector social afectado.

Cuando se habla de que estas grandes instalaciones podrían tener otros usos, la única vía hoy en día podría ser el modelo de la empresa «Dragados offshore» (7) que tiene en Puerto Real unas instalaciones en las que pueden trabajar de forma permanente un grupo reducido de personas pero que cuando tiene un proyecto en marcha, subcontrata por horas al personal necesario. El problema es que cuando se encadenan varios proyectos que requieren continuar los contratos de mano de obra, el magistrado informa que no es posible estar realizando contratos temporales de forma continua y que los trabajadores tienen que entrar en plantilla.

En el año 1978 cuando terminó la crisis del petróleo la construcción naval se quedó sin contratos, en Europa se estaban reduciendo las plantillas en los astilleros, por el contrario, en España se decidió que en lugar de permitir flexibilizar para dar trabajo a la mitad de los trabajadores que era lo único que podía soportarse, se obligó a contratar a las personas de las subcontratas con lo que todos los astilleros se quedaron en quiebra.

Es un sistema muy complejo, con muchísimos problemas y soluciones variadas, pero quizás hace falta realizar un análisis a fondo para saber, porque en la mayoría de los casos nosotros mismos adoptamos las peores soluciones.

Hay que tener también presente que el sector de la construcción naval actual se deriva de un proceso de reconversión y eso hace que en general tenga arraigados ciertos males relativos al tema de las ayudas. Este marco cuesta tiempo en irlo modificando hasta que desaparezcan las ayudas y esto afecta negativamente, incluso a la gestión económica de las propias empresas.

Es necesario disponer de un sistema eficiente para que se equilibren las necesidades reales de ayudas a los astilleros y tenga en cuenta las exigencias

(7) Empresa «Dragados Offshore». <http://www.dragadosoffshore.com/index.asp>

Su *Misión* es convertirse en la mayor empresa Offshore en nuestras zonas de implantación e influencia, de manera que seamos un motor económico para las áreas geográficas donde nos ubiquemos, dotándolos de un desarrollo y oportunidades económicas, al tiempo que la empresa asegure su desarrollo sostenible que le garantice un gran presente pero también un gran futuro en nuestros mercados cada vez más competitivos y globalizados.

europas en materia competencia, como es el caso del *Tax lease*. Este marco de ayudas debe estar orientado a favorecer la competitividad de las industrias en lugar de ayudas al funcionamiento.

Esto obliga a los ministerios afectados a ser muy delicados en estos procesos y a medir la intervención política. Por ejemplo, ya se intentó apoyar a los astilleros de Sevilla y Huelva mediante su privatización pero debido a la mala gestión quebraron, con las correspondientes consecuencias económicas y sociales. Por el contrario, en Asturias se han realizado procesos similares con resultados completamente diferentes y el sector local está creciendo y prosperando.

Habría que orientar estas ayudas a incentivar la innovación y la tecnología en aquellos astilleros que sean capaces de construir un tipo de buques «singulares», así como potenciar las otras especialidades mencionadas durante las ponencias.

El tipo de ayudas prestadas hasta muy recientemente ha sido, en parte, el causante de que se produzca un cierto colapso en la construcción naval y ante los malos resultados, el gobierno decidió que se apoyasen, en su lugar, otros sectores industriales como el del automóvil.

Conclusiones

Los buques en general, y los de guerra en particular, constituyen un indicador del nivel tecnológico y empresarial de un país. La construcción naval es por tanto uno de los mejores exponentes de la MARCA ESPAÑA.

La sinergia del empleo de la Marina Mercante y la Armada, y especialmente entre la Armada y la industria naval militar ha sido, es y continuará siendo muy importante para el desarrollo del comercio marítimo y del país. Constituye por lo tanto un valor estratégico nacional.

Europa en su estrategia 2020 reconoce que no puede prescindir de la construcción naval y se ha desarrollado la «Estrategia de Crecimiento Azul» para impulsar el crecimiento, sustentado en el aprovechamiento integral del sector del mar para mantener el liderazgo mundial en el competitivo mercado global.

Es imprescindible aprovechar el impulso que se está lanzando desde la Unión Europea en el marco de la Política Marítima Integrada. Para ello hace falta estrechar la colaboración público-privada para aprovechar todas las ayudas que se están dando desde la Unión Europea en apoyo a proyectos de innovación tecnológica y empresarial.

También se considera necesaria la colaboración público privada para regular y distribuir los fondos destinados a impulsar la innovación para tratar de equilibrar el crecimiento y desarrollo de los diferentes subsectores del sector del mar.

Se estima que entre los países europeos deberíamos centrarnos, más en hacer frente a la invasión de las empresas orientales que no están sometidas a

la estricta normativa europea, que en las denuncias internas.

Por sectores, debemos enfocar los esfuerzos en el desarrollo de productos singulares, marcados por la innovación y alto grado de especialización, en los que no tenemos la competencia del lejano oriente que está más enfocada a las grandes series de buques.

España debería aspirar a ser líder en construcción naval para mantener la estabilidad de los puestos de trabajo y la prosperidad de las zonas costeras, ya que tenemos la capacidad y la oportunidad que nos brinda el empuje que se está dando al sector desde Europa.

El sector español del mar, a pesar de estar en un nivel muy bajo, es el tercero de Europa solamente por detrás de los Países Bajos y el Reino Unido.

La contribución del sector marítimo al PIB nacional, a pesar de la crisis económica, ha seguido creciendo y la cifra de un 3 por 100, que en principio se había previsto alcanzar, ha sido superada con creces, en 2013 era del 5 por 100 y con los impulsos adecuados podría llegar a superar el 8 o 10 por 100.

La contribución a la creación de empleo ha subido al 2,36 por 100 en 2013 cuando veníamos del 2,27 por 100 en 2009, lo que indica que el sector se ha comportado durante la crisis de forma menos negativa que la mayoría de sectores de la economía nacional por lo que el empleo que crea es más estable.

Desde el punto de vista sociológico se ha mencionado la importancia que ha tenido y tiene la construcción naval en la creación y desarrollo de la sociedad en las zonas donde se ha establecido, se ha destacado al caso de Ferrol en el que el porcentaje de población dependiente de la construcción naval y sus derivados llega a ser del 8 por 100 superando el nivel crítico del 5 por 100 de influencia en lo social.

El sector de la construcción naval es muy complejo y en él surgen muchos problemas. Se estima que la solución a estos problemas del sector no siempre se realiza con criterios de economía y eficiencia por lo que no siempre es la más adecuada y se ha llegado a incurrir en errores de competencia con otros países de la Unión Europea (caso del *Tax lease*) o a producir efectos contrarios a los que se perseguían por merma de la productividad.

Se considera que si se aprovechan las oportunidades que brinda el marco industrial que se está creando en la Unión Europea y los estímulos económicos con los que pretende impulsar el crecimiento del sector marítimo, por medio de su Estrategia de Crecimiento Azul, podremos ver un luminoso rayo de esperanza que alumbrará el futuro.

