

CESEDEN

¿ QUE MARINA Y PARA QUE DESDE TIEMPO DE PAZ ?

-Por el Almirante JOIRE-NOULENS Jefe
de Estado Mayor de la Armada-

(Traducido de la Revista francesa " DE —
FENSE NATIONALE", julio 1976, por el
Capitán de O.M. del Aire D. Marino GON
ZALEZ PASCUAL)

El artículo a continuación reagrupa en forma global el conjunto de las explicaciones aportadas por el Almirante Joire-Noulens, Jefe de E.M. de la Armada, el 16 de marzo último, a los concurrentes del Instituto de Altos Estudios de Defensa Nacional, respondiendo a las múltiples cuestiones por éstos planteadas. Hemos respetado la forma oral de esta exposición así como el orden en el que han sido abordados los diferentes sujetos sobre los que portaban estas cuestiones: la función primordial de la Marina es la prevención y resolución de las crisis, sus capacidades de intervención, la protección de los accesos marítimos y de las rutas comerciales, el plan naval y la programación de los medios necesarios a las nuevas misiones, las perspectivas abiertas por la propulsión nuclear y las armas nucleares tácticas, y, por último, los problemas de personal, se van tratando sucesivamente en esta exposición.

COMPONENTE PRIMORDIAL DE LA FUERZA DE DISUASION, LA MARINA ES TAMBIEN EL INSTRUMENTO PRIVILEGIADO DE LA CONDUCCION DE LA CRISIS.

La Marina, por su constante permanencia en día mayor parte de los mares, está presente más que cualquier otro Ejército, en los momentos de crisis. Estas pueden surgir hoy en día, en cualquier parte del Mundo, a veces, de forma imprevisible, en particular en las zonas geográficas que antaño bajo el dominio de potencias coloniales. No es por casualidad el que estas crisis afecten más particularmente a dichas regiones, sino que por el contrario es la consecuencia lógica del "bloqueo nuclear" al que han llegado las dos superpotencias, las cuales, no teniendo la posibilidad de enfrentarse con las armas en la mano, usan de una estrategia indirecta y obran por Estados interpuestos, buscando así cada una a su manera, asegurarse en estas zonas marginales una ventaja política, económica o incluso posiciones estratégicas que les permitan controlar amplios espacios terrestres o marítimos.

El mar constituye el campo ideal de maniobra para estas acciones indirectas en las cuales se trata de mostrar su potencia militar que de servirse efectivamente de ella. Esto explica el que asistamos actualmente a una ampliación de las aguas jurisdiccionales y que veamos surgir reivindicaciones sobre inmensas zonas marítimas y amenazada la libertad de navegación por Estrechos o Canales que hasta ahora habían sido considerados como aguas internacionales.

El mar no es solamente una fuente de riqueza, es también el medio privilegiado que permite, por la presencia del pabellón, testificar la potencia política y hacer más fácil la proyección de la ideología que la anima.

La Unión Soviética ha comprendido perfectamente la explotación que de esto podía hacerse y su Marina es en la actualidad el instrumento más eficaz para ello, impresionante por su volumen y también por su calidad.

Por todas estas razones y también por ser una componente esencial de la política de disuasión, la Marina no puede dejar de estar implicada en todas crisis que alcance cierta importancia.

Es verdad que la prevención de tales crisis, su resolución o dicho de otra manera "dirección", es de responsabilidad del poder político, pero la Marina es un medio privilegiado de esta dirección.

Contribución de la Marina a la estrategia general del Gobierno.

Un ejemplo: la acción en el Mediterráneo.

La contribución de la Marina Nacional a la estrategia general del Gobierno, no se limita a este periodo de crisis. Es permanente. La libertad de acción de nuestro país que está ampliamente industrializado, implica en efecto que dispongamos de medios militares a la medida de nuestra voluntad de independencia, que sean su imagen en tiempo de paz y el instrumento en tiempo de crisis. Un ejemplo basta para hacerlo comprender, el de nuestra acción en el Mediterráneo. Pero antes, es necesario hacer dos observaciones de orden geoestratégico. En primer lugar ésta: el punto más alejado de este Mediterráneo con relación a Tolón, no está más a algunas horas de avión y como máximo a cuatro días de navegación a una velocidad

de 18 nudos. Podemos además trasladarnos a cualquier punto del Mediterráneo sin tener que solicitar autorización de sobrevuelo y sin necesidad de bases. Es pues una región en la que podemos intervenir rápidamente. La segunda observación se refiere a las fuerzas en presencia en este Mar. Aquí encontramos permanentemente, de una parte, una cuarentena de buques soviéticos, de los que unos treinta son de combate, entre los cuales doce submarinos clásicos y tres submarinos nucleares de ataque, de otra, una cantidad similar de buques americanos, de los que unos treinta son igualmente de combate (entre ellos, dos portaviones de ataque y 5 SNA). Nuestra Marina, después de su nuevo despliegue en este mar, contará con una veintena de buques de combate, de los que dos son portaaviones y doce de submarinos clásicos.

¿Qué forma de acción pueden revestir las misiones de nuestros buques en el Mediterráneo? De una forma un poco artificial, pues en realidad todas estas misiones se encadenan, se pueden distinguir tres niveles.

Al primer nivel, se trata de asegurar la presencia. Porque está ahí, los buques atestiguan con su presencia, el interés que Francia pone en esta zona. Bien entendido, esta presencia es difusa, pacífica y permanente. ¿Qué podemos esperar de esta presencia? Hacia el exterior, el mismo género de efecto que persigue la escuadra soviética: por medio de escalas, operaciones ocasionales como la campaña de retirada de minas del Canal de Suez que reforzó la imagen de testimonio de nuestro país, por la participación en ejercicios conjuntos con nuestros aliados, por los contactos amistosos establecidos, etc., realizamos una penetración pacífica que es tanto más justificable cuanto que somos ribereños de este mar. Hacia el interior, nuestra presencia permite contribuir de forma substancial y permanente a la información de los responsables políticos y militares franceses sobre la situación en el Mediterráneo. El refuerzo de nuestros medios mejorarán nuestras posibilidades en este campo.

El segundo nivel en el que se sitúa nuestra acción es el de intimidación. Esto no quiere decir que nosotros amenacemos a nadie, sino que nuestra presencia manifiesta que si una crisis toma un giro grave, somos capaces de enviar en muy poco tiempo y al lugar elegido una fuerza aeronaval de una dimensión significativa, articulada alrededor de un portaaviones y una docena de buques modernos, de forma que el Presidente de la República pueda tener una mayor libertad de acción con la que hacer pesar la amenaza de intervención de esta fuerza, en el caso de que nuestros intereses esenciales fuesen gravemente perjudicados.

El tercer nivel es precisamente, el de la intervención por orden del poder político cuando esta se confirme indispensable. Se trata en tal caso para nuestras fuerzas de oponerse a toda clase de extorsiones y de ejercer eventuales represalias.

Estos tres niveles se encadenan e implican, además de la presencia permanente de un cierto volumen de fuerzas, la información continua del poder y una total disponibilidad del mando. La organización de la Marina en tiempo de paz debe responder a estos imperativos si queremos reaccionar sin demora. Tenemos un Comandante en Jefe del Mediterráneo y un Centro de Operaciones Marítimas que opera permanentemente en Tolón desde donde se sigue la situación de todas las unidades navales, ya sean militares o comerciales, francesas o extranjeras. Este Centro tiene un homólogo a nivel del Jefe de Estado Mayor de la Armada, en contacto permanente con el Centro de Operaciones de la Fuerzas Armadas (COA) a nivel de Jefe de Estado Mayor de estas Fuerzas a quién son transmitidas instantáneamente, por medio de una red de comunicaciones modernas televisadas y seguras, las informaciones que éste necesita. Así, desde tiempo de paz la Marina -- dispone de un sistema de comunicaciones en constante funcionamiento, que le permite controlar la situación.

Las fuerzas desplegadas en esta zona, serán próximamente reforzadas por nuestros dos portaaviones, el "Colbert" y las dos fragatas tipo "Suffren", reagrupadas en Tolón y listas para intervenir en el Mediterráneo o en las proximidades del Océano Indico. Los elementos aéreos o marítimos están en posesión de instrucciones generales y particulares relativas a las operaciones que tuvieran que llevar a cabo. Toda una serie de medidas para la incorporación progresiva de fuerzas están planificadas y perfectamente señaladas, y se realizan ejercicios regulares para su puesta a punto.

El instrumento militar marítimo para la dirección de una crisis en esta región existe pues, flexible, disciplinado y entrenado. Tendremos ocasión de volver sobre este punto.

LAS MISIONES DE LA MARINA

Quisiera ahora, hablarles más ampliamente de las misiones de la Marina. Con excepción de la participación en la disuasión estratégica, - que reviste, por supuesto, la prioridad absoluta, y sobre la que no me extenderé, las misiones de la Marina son esquemáticamente:

- la defensa de nuestros accesos marítimos y de nuestras rutas comerciales.
- la acción exterior.

La misión de protección de nuestros accesos marítimos desde nuestras rutas comerciales.

Esta primera misión es naturalmente una misión esencial y específica de la Marina ¿Hasta donde se extiende....? Esto me conduce a hablar de la zona de protección económica de las 200 millas náuticas. ¿Qué representa ésto.....?

Francia, si nos atenemos a la superficie de su territorio (550.000 Km²) ocupa a este respecto el 53 lugar en el Mundo.

Pero si añadimos a esta superficie la correspondiente a la zona económica de 200 millas náuticas alrededor de nuestras costas y de las de todos los territorios donde se ejerce nuestra soberanía, alcanzaría entonces 11 millones de kilómetros cuadrados, situándonos así en el tercer lugar de las potencias costeras. He citado estas cifras para dar una idea de las responsabilidades que podríamos incumbirnos y que estamos ciertamente en la imposibilidad de asegurar totalmente.

El dispositivo de defensa marítimo del territorio cuya acción se ejerce mar adentro y en profundidad, si se adapta efectivamente a la vigilancia de esta zona, no presenta sin embargo un volumen de fuerzas suficiente, tanto más cuanto que algunas de nuestras plataformas continentales se extienden más allá de las 200 millas náuticas; este es el caso de Baja Breaña, al Oeste del Golfo de Gascuña, en Guayana y asimismo en las Kerguelen. En la práctica, esta zona está en gran parte cubierta por lo que nosotros llamamos la zona de acción normal (Z.A.N.) cuya vigilancia está regularmente asegurada por la aviación de reconocimiento marítimo por lo que se refiere a la vigilancia general y por todos los barcos que operan en estas aguas, bien sea a título de esta misión o con ocasión de una particular, de un ejercicio, o incluso de un simple tránsito.

Sin duda va a ser necesario pensar también en la defensa eventual de las instalaciones "offshore" y su vigilancia por medio de visitas de inspección de la gendarmería marítima homólogas a las de la gendarmería departamental de tierra. Los gendarmes marítimos podrían embarcar en buques de guerra, pero para evitar un cierto despilfarro de medios sofisti-

cado, sería preferible comprar buques rústicos pero resistentes, más parecidos en su concepción al bou que al barco de escolta, tanto más cuanto que dentro de algunos años el número de barcos de guerra puede no sea suficiente para asegurar todas las misiones y los servicios civiles de tiempo de paz, numerosos y demasiadas veces silenciados.

La protección de nuestras rutas comerciales es una misión vital para nuestro país -sabemos que el 80% de las importaciones francesas llegan por mar- como lo es también para Europa, que no sobreviviría más de 5 ó 6 semanas si se cortase su tráfico marítimo. A cubierto el territorio nacional por la disuasión nuclear, es en el mar donde una crisis parece la más verosímil, y ésta no dejaría de afectar a nuestras vías de comunicaciones marítimas.

¿Tenemos los medios para mantener nuestras rutas comerciales.....? No consideraremos más, para limitar el problema, que las mediterráneas o circunafricanas de abastecimiento en petróleo. Es probable que una acción contra ellas no apuntaría solamente a nuestros petroleros, si no a todos los de los países importadores de Europa. En este caso la reacción sería multinacional y concertada. No podemos, con nuestras únicas -- fuerzas, asegurar una protección permanente y eficaz de todas las rutas del tráfico petrolífero, en particular, contra una amenaza submarina que podría tomar rápidamente una amplitud considerable. Pero somos y debemos ser capaces de llevar a cabo si es necesario ofensivas locales, bien sea contra unidades de superficie o submarinas, en la zona donde nuestros intereses se viesen implicados; pudiéndolas llevar a cabo en coordinación con -- nuestros aliados, ya que el mar es demasiado grande para que pudiésemos actuar solos. Debemos ser capaces de ejercer, llegado el caso, una acción de represalia tomando como objetivo las fuerzas más vulnerables del adversario y no hay duda, de que cuando dispongamos de submarinos de ataque a propulsión nuclear aumentará nuestra capacidad de represalia.

La protección de nuestras rutas comerciales marítimas necesitan igualmente de un dispositivo aeronaval consistente, que sería por otra parte el mismo que emplearíamos para cumplir las misiones de acción exterior.

Las Misiones de Acción Exterior.

Las misiones de acción exterior se derivan naturalmente de la voluntad del Gobierno de defender nuestros territorios y departamentos de

ultra-mar y de la visión universalista que sirva de marco a nuestra política de independencia. Nos podemos ver obligados a intervenir para salvaguardar nuestros intereses económicos y culturales o para proteger a nuestros súbditos, e incluso para cumplir los compromisos contraídos por acuerdos de defensa. Ninguna de estas eventualidades está cubierta por la disuasión nuclear. Es precisamente el advenimiento de ésta el que, impidiendo todo ataque frontal a través de las fronteras terrestres, suscita las maniobras de la estrategia indirecta que amenazan nuestros intereses fuera del hexágono. Desde este punto de vista, nuestra situación no tiene nada comparable con la de la República Federal Alemana o con la de los Países Bajos. Se tiene más bien, guardando todas las salvedades, a la de los EE. UU. o a la de la Unión Soviética.

En razón de sus caracteres específicos de disponibilidad de fuerzas en el mar, movilidad, libertad de maniobra y capacidad de resistencia en la acción o en la espera, la Marina juega en este tipo de misiones un papel primordial. Es cierto, sin embargo, que nuestras fuerzas siguen necesitando bases en tierra y que tendremos cada vez menos justo: en el momento en que la defensa de nuestros intereses en ultra-mar exija fuerzas cada vez más numerosas.

Una ojeada a las capacidades de intervención.

¿De qué capacidades de intervención disponemos? . Para dar una idea de ellas tomaré como ejemplo una acción apuntando a un objetivo terrestre. Tal tipo de intervención necesita una fuerza de combate articulada alrededor de un portaaviones con sus 40 aeronaves de defensa aérea o de asalto y de 6 a 8 buques de lucha antiaérea o antisubmarina. Implica también la disposición de una fuerza anfibia articulada alrededor de un porta helicópteros con sus helicópteros de transporte y de asalto, un transporte de chalanas con toda su flotilla de barcos, varios buques de desembarco de carros y la agrupación de comandos de la Marina. Una fuerza así, -- puede permitir el desembarco de 2.300 hombres y 250 vehículos entre ellos un escuadrón de AMX 30.

Apoyo logístico de la acción exterior y política de bases.

Para esta clase de acciones, es necesaria una fuerza de apoyo logístico que cuente, al menos, con un petrolero nodriza, un buque de apoyo

logístico, un transporte de carburante y un buque taller. Los elementos -- constitutivos de tal fuerza de intervención, concretamente portaerones, están ya, desde la resolución tomada en 1975, desplegados en el Mediterráneo, preparados y listos, si es necesario, para ganar el Océano Índico.

Los dos principios actuales que inspira nuestra política de bases y nuestro dispositivo de ultra-mar, son:

- primero: utilizar y reparar las instalaciones en tierra, de tal modo que podamos obtener su mayor rendimiento posible, pero sin olvidar que su existencia es precaria.
- segundo: conseguir que nuestras fuerzas dependan menos de las bases terrestres, para lo cual debemos desarrollar el apoyo logístico móvil y aumentar la autonomía de nuestros buques. Este aumento, puede obtenerse en cierto modo, por el paso a la propulsión nuclear y sobre todo por la combinación del diesel y la turbina de gas, el primero suministrando un motor económico y la segunda procurando las velocidades necesarias. Debemos simplificar igualmente, la logística adoptando un carburante único de manera que no tengamos necesidad, unas veces de un transporte de mazut, y otras, de gas-óil; todos nuestros buques irán de ahora en adelante equipados para funcionar con gas-óil.

Debemos también incrementar la aptitud de nuestros buques en ultra-mar, es decir, hacerles, por una parte, lo suficiente confortables para que el personal pueda vivir en ellos durante estancias prolongadas, y por otra, que sean menos sofisticados, más resistentes y de un entretenimiento más fácil.

En fin, último punto, aunque no el menos importante, no es necesario, con los otros Ejércitos, estudiar un programa de satélites militares para sustituir a las estaciones terrestres de ultra-mar que constituyen el entrelazado de la organización mundial inter-ejércitos de nuestras transmisiones.

La acción de la Marina en el Océano Índico.

Nuestro dispositivo en ultra-mar comprende un dispositivo permanente constituido por medios allí asignados (buques estacionarios, bu -

ques de zona y medios aéreos) y un dispositivo ocasional constituido con elementos retirados de la metrópoli.

Tenemos por ejemplo el caso del Océano Indico.

• En el Océano Indico Sur nuestra soberanía se extiende sobre:

- La Reunión.

- Las Islas Esparses (5, de las que 4 están en el Canal de Mozambique)

- Mayotte, y

- Las tierras australes y antárticas francesas.

Mayotte es reivindicada por las Comores y cuatro de las Islas Eparses lo son por Madagascar.

Nuestro dispositivo se apoya desde el Puerto de los Guijarros a la Isla de la Reunión en donde está instalado un puesto de Mando de la Marina y un centro de transmisiones. Comprende dos patrulleros y un Batral (1).

• Nuestra soberanía en el Océano Indico Norte, no se ejercerá, por algún tiempo todavía, más que sobre el Territorio francés de las Afars y de las Issas. Nuestro dispositivo permanente utiliza la infraestructura de Djibouti y comprende tres patrulleros y un "Breguet Atlantic".

• Para el conjunto del Océano Indico, nuestro dispositivo permanente comprende fuerzas marítimas de zona a las órdenes de un Almirante: tres o cuatro avisos-escolta, un petrolero nodriza y un barco-taller de apoyo logístico.

(1).- Barco de transporte ligero concebido especialmente para el transporte y el desembarco de una compañía completa con armas, equipos y vehículos; el Batral puede transportar 180 pasajeros y 280 toneladas de material; velocidad media 13 nudos; autonomía 4.500 millas náuticas.

El dispositivo es regularmente reforzado por los buques destacados de la metrópoli por algunos meses: actualmente, (Marzo, 76) el grupo "Juana de Arco", dos submarinos y su buque de apoyo, un TCD.

Este dispositivo no se verá demasiado perturbado por la independencia del territorio francés de las Afars y las Issas. En realidad, el puerto de Djibouti no ha sido jamás organizado desde el punto de vista de base naval militar como ha podido serlo Bigerta, Diego Suárez o Dakar. La infraestructura industrial es allí inexistente. La pérdida de Djibouti no tendrá graves consecuencias sobre la disponibilidad de nuestros medios en el Océano Índico. Sobre el plano estratégico, nuestra posición podrá mantener por medio de los dispositivos permanentes u ocasionales de que acabamos de hablar.

Necesidad de una logística operativa móvil.

La pérdida progresiva de nuestras bases de ultra-mar y la obligación para nuestros barcos, que serán cada vez más numerosos, de vivir lejos de sus bases metropolitanas, exigen una mayor movilidad de nuestras fuerzas y un incremento de nuestros medios logísticos. La movilidad es el resultado -principalmente- de la autonomía, de la rapidez de desplazamiento de las unidades así como de las facilidades para su abastecimiento y reparación sin tener que recurrir a Brest o a Tolón. No olvidemos que a partir de 1978 no tendremos en ultra-mar más que un solo punto de apoyo digno de este nombre: Papeete. De aquí el imperativo del incremento de nuestra logística operativa móvil. A finales de este año, su capacidad alcanzará 64.000 toneladas distribuidas entre:

- 2 petroleros de abastecimiento.
- 5 buques de apoyo logístico ligeros.
- 1 gran buque-taller el "Julio Verne".

-18 unidades de transporte, que van desde el transporte de asalto de 6.000 toneladas a los vehículos de desembarco de carros (EDIC).

Esto no es todavía suficiente. Para cumplir nuestras misiones nos hacen falta 85.000 toneladas, y sobre todo cuatro petroleros nodrizas como mínimo. Estamos lejos todavía.

¿Conviene recurrir a la propulsión nuclear?

A título de comparación, precisemos que la "Royal Navy" cuyo tonelaje en buques de combate es apenas el doble de la nuestra, posee una flóta de navíos logísticos de más de 320.000 toneladas, o sea al menos cinco veces más que nosotros. Bien es verdad que el presupuesto de la "Navy" alcanza el 30% de las asignaciones destinadas a Defensa de Gran Bretaña.

Ciertamente el ideal sería, desde el punto de vista de la movilidad y de la disponibilidad, recurrir a la propulsión nuclear. Esta, sin embargo, no suprimiría todos los inconvenientes, ya que no es adaptable a todos los tipos de barco. A este respecto, hay que distinguir dos tipos de unidades: los submarinos y los barcos de superficie.

La propulsión nuclear transforma, en efecto, radicalmente las posibilidades de los submarinos y sus condiciones de empleo. Al no verse obligados a recargar sus baterías navegando bajo el agua o en superficie. Son del todo silenciosos. Muy difícil de detectar, pueden operar en agua incontroladas enemigas sin ser molestados y beneficiarse, en caso de empleo, del efecto de sorpresa. Además, al poder disponer de una fuente de energía casi inagotable, adquieren una gran movilidad y de esta forma operar en teatros lejanos sin tener necesidad de ningún apoyo. Sus únicas limitaciones de empleo son la capacidad de carga, particularmente de víveres, y sobre todo, la resistencia de su tripulación. Actualmente se admite por las marinas occidentales que dos meses de patrulla, es una duración límite,

La cuestión es más compleja por lo que se refiere a los barcos de superficie. Su tonelaje es un primer parámetro. Se estima en la actualidad que, teniendo los costes, peso y volumen, un barco de superficie a propulsión nuclear debe tener un tonelaje mínimo de 6 a 7.000 toneladas. Lo que quiere decir que nuestros escoltas serán todavía durante mucho tiempo de propulsión clásica.

El coste es otro. Se puede decir globalmente que el hecho de dotar un barco de propulsión nuclear, aumenta su coste de construcción en un 10% aproximadamente. Incluso esta cifra habría que tomarla con reservas, pues no tiene en cuenta, en particular, los gastos correspondientes al C.E.A. que no son despreciables.

En fin, si la autonomía que confiere la propulsión nuclear es manifiesta -un reactor moderno permite recorrer 800.000 millas náuticas sin necesidad de cambiar el núcleo- no por ello están resueltos todos los pro

blemas, en particular, el apoyo logístico. A título de ejemplo, sin hablar de las municiones, víveres, piezas de recambio y otros materiales el stock de carburantes que lleva un portaaviones a propulsión nuclear como el "Enterprise" no le permite sostener más que 12 días de actividades aéreas intensivas. Desde un cierto punto de vista, es un resultado considerable, pero esto demuestra los límites de la autonomía que puede esperarse de la propulsión nuclear. Tal fuerza seguirá siempre dependiendo de su apoyo logístico.

LOS MEDIOS NECESARIOS Y LA REALIDAD

Quisiera ahora hacer algunas reflexiones a propósito de la insuficiencia de algunos de nuestros medios de combate, flota o aviones.

Por lo que se refiere a nuestros submarinos de ataque, será necesario mantener su número, alrededor de los veinte, pero sustituyendo, a medida de las retiradas de servicio 5 ó 6 submarinos diesel por buques a propulsión nuclear.

En cuanto a nuestras fuerzas de alta mar y de intervención a gran distancia, es cierto que tendríamos más flexibilidad en la acción si dispusiésemos de 4 portaaviones, en lugar de las 13 actualmente en servicio; y aquí tenemos un problema, que nuestros dos portaaviones, "Foch" y "Clemenceau" y nuestro portahelicópteros "Juana de Arco", fueron construidos en el espacio de tres años. Durarán alrededor de los 25 años cada uno y tendrán que ser retirados los tres, casi al mismo tiempo, hacia 1992-1996. Entre los tres, representan unas 70.000 toneladas; ahora bien, se estima como un buen resultado el que un plan a 5 años permitiese construir 60.000 toneladas. Desearía, por mi parte y sin duda podremos establecer este punto dentro de algunos meses (1) que se diese prioridad a un portahelicópteros a propulsión nuclear, más tarde a la sustitución de un portaaviones y, luego, del segundo. De esta forma nos mantendríamos en los 3 ó 4 portaaviones, lo que me parece un mínimo razonable.

(1).- El Almirante Joire-Noulens aludía así al proyecto de ley sobre la programación 1977-1982, que fue votada por el Parlamento.

Alrededor de este núcleo y para combatir eficazmente la triple amenaza submarina, de superficie -ésta cada vez más temible en razón de la proliferación de misiles- y aérea, sería necesario alcanzar el nivel de 30 fragatas o corbetas de los que los 2/3 del tipo ASM y 1/3 de capacidad antiárea importante, todas armadas con misiles contra-superficie. Pero por el momento no disponemos más que 21 de las que la mayoría son an tiguas.

No tenemos barcos pequeños para cumplir el gran número de misiones de tiempo de paz, económicas o no, vigilancia de accesos marítimos, operaciones de servicios públicos, etc., en la metrópoli y en ultramar. Su importancia no dejará de aumentar en tiempo de crisis.

Nos harían falta 35 buques de la clase aviso y sólo disponemos de una veintena. La vigilancia costera, para estar asegurada correctamente, exigiría aproximadamente 30 patrulleros; no tenemos más que unos 20, de los que 16 tendrán que ser sustituidos antes de 1995.

Para terminar con los buques de superficie, diremos que una misión muy importante es la de defensa contra-minas, para la cual nuestra flota es muy insuficiente. Incluso limitada a las inmediaciones de los seis puertos principales de la Mancha, del Atlántico y del Mediterráneo, esta defensa exigiría como mínimo 36 unidades modernas del tipo caza-minas. En la actualidad no tenemos más que 5, y estamos transformando -- otros tantos viejos dragaminas oceánicos y cazaminas modernizando otros 5. Los pequeños dragaminas costeros de que disponemos actualmente tienen un valor operativo muy limitado; ante de 10 años, habrá desaparecido todos para dejar paso, con un cierto retraso al BAM, nuevo barco contra minas construido en cooperación con los belgas y holandeses y que deben responder a nuestras necesidades, siempre y cuando se construya en número suficiente.

Paralelamente, estimamos que el parque de aeronaves deba contar con unos 15 aviones, aproximadamente y 100 helicópteros, con objeto de disponer permanentemente de 100 aviones, 70 embarcados y 30 para el reconocimiento marítimo, y 55 helicópteros en estado operativo.

Si recapitulamos los efectivos en personal necesario para armar estos medios, nuestra Marina, necesitaría 71.000 hombres, o sea 3.000 más que actualmente.

Queda por evaluar el esfuerzo económico necesario para alcanzar el nivel óptimo de nuestras fuerzas, pongamos por ejemplo en el espacio de 10 años. Se puede estimar en 2 ó 13 mil millones de francos las asignaciones anuales presupuestarias, de los que un 60% irían al título V (equipos). Ahora bien, para 1976 hemos obtenido menos de 8 mil millones.

EL PLAN NAVAL Y SUS VICISITUDES

Esto me lleva a hablar del plan naval, llamado "plan azul" que fue objeto en 1972 de un Decreto firmado por el Presidente de la República. En los años anteriores a esta fecha, las misiones de la Marina habían sido revaluadas y los medios necesarios para hacerlas frente se estimaron de modo razonable dentro del contexto de una economía en expansión.

Este plan naval definiría una flota equilibrada de 360.000 toneladas y 120 aviones de combate en estado operativo, 4 portaaviones, 35 buques de tonelaje medio polivalentes, una veintena de submarinos y el apoyo logístico fijo o móvil adecuado.

La crisis económica, la insuficiencia del porcentaje del presupuesto tradicionalmente asignado a la Marina y el aumento de los costos de construcciones de los materiales, hicieron imposible económicamente la realización de este plan para 1985. Por esto, desde el verano de 1976 el Jefe de E. M. de las Fuerzas Armadas prescribía el proseguir la planificación sobre nuevas bases y, dándose cuenta de la importancia de la noción de crisis y el carácter múltiple e imprevisible que podría revestir la amenaza de ésta, subrayaba, de acuerdo con las directivas del Gobierno, la prioridad a dar a nuestra capacidad de intervención en Europa y en el Mediterráneo. El volumen de fuerzas debe mantenerse a un nivel próximo al actual y permitir:

- la seguridad de la FOST (Fuerza Oceánica Estratégica).
- la vigilancia y la defensa de nuestros accesos marítimos.
- el mantenimiento de una capacidad de intervención eficaz en el Mediterráneo solamente.

Si no obstante quedan medios disponibles, debemos:

- conservar una cierta capacidad de acción en ultra-mar.
- participar en la vigilancia de los puntos neurálgicos de nuestro comercio marítimo.

El estudio de estas misiones, sin relación con las que fueron fijadas en 1972, me ha conducido a definir para la Marina un "hueso duro"-- por debajo del cual no podemos caer en ningún caso, so pena de ver a nuestras fuerzas convertidas en ineficaces y poco creíbles. El "hueso duro" está definido por 300.000 toneladas de barcos de combate y 100 aviones también de combate en estado operativo, articulado esencialmente alrededor de:

- 3 portaaeronaves (en lugar de 4 del "plan azul").
- 27 corbetas AA y ASM (en lugar de 35).
- 12 SNA (en lugar de 20 submarinos).
- 85.000 toneladas de buques logísticos operativos.

En el mejor de los casos, es decir, con un presupuesto de Defensa que alcanzase el 20% del presupuesto general en 1982 y siendo la parte de la Marina el 18% del conjunto de la Defensa, aún siguiendo una política obstinada de construcciones nuevas, no podríamos alcanzar este nivel -- hasta los alrededores de 1992-1995, si tenemos en cuenta el gran número de barcos que alcanzarán el límite de edad entre 1982-1985 y el de las cortas asignaciones navales que hemos tenido en el período 1960-1970. En cuanto a los efectivos, éstos no cambiarán mucho, pero su distribución por grado evolucionará: la Marina de los años 1990 contará para el mismo porcentaje de oficiales, o sea, el 6% (con gran diferencia el más pequeño de los tres Ejércitos y de las Marinas de los grandes países) con el 50% de Oficiales -- profesionales en lugar del 30% en 1976, y el 44% procedentes de Suboficiales contra el 55% actualmente.

Se puede prever también que los nuevos barcos, más automatizados, necesitarán menos hombres para su funcionamiento y que la carga de su mantenimiento una vez en el muelle pase a los organismos de apoyo a tierra cuyos efectivos deberán incrementarse.

Por lo que se refiere a la parte industrial de la Marina, el plan de reconstitución del tonelaje para alcanzar el "hueso duro" necesita el lan-

zamiento de 10 a 12.000 toneladas por año, para asegurar -al menos así se puede esperar- un plan de trabajo razonable de los arsenales. Es cierto que su capacidad sería más bien de 18.000 toneladas anuales pero esta utilización a tope implicaría un desarrollo de las exportaciones.

LA MARINA Y EL ARMA NUCLEAR TACTICA

Como se sabe ha sido tomada la decisión de dotar a la Marina del arma nuclear táctica. Se trata, en una primera fase (al precio de menos de 100 MF) de dar al conjunto portaaviones y Super-Etendard la capacidad de empleo del arma nuclear táctica AN 52.

Con una preocupación de racionalización, las armas AN 52 cuya fabricación ha sido decidida, constituirán un stock nacional común administrado por el Ejército del Aire, del cual éste y la Marina retirarán lo necesario para equipar sus fuerzas de acuerdo con las instrucciones del Gobierno (la sola maniobra -real o simulada- de embarque de estas armas a bordo de portaaviones, puede constituir un gesto político).

En una segunda fase, se pretende el desarrollo de misiles a cabeza nuclear, a partir de misiles superficie -superficie o aire-mar, existentes o futuros. Es por supuesto, un asunto de planes y.... finanzas.

Esta capacidad nuclear dará una nueva dimensión a nuestra Marina y la conferirá un carácter disuasivo que transformará las condiciones de su empleo. Esto es evidente ante la eventualidad de una crisis que nos enfrentará directamente a una de las potencias nucleares mayores, cuyas Marinas son más fuertes que la nuestra. Esto sería no menos cierto en el caso en que una potencia de este nivel buscara por medio de la intimidación, obstaculizar una acción de nuestra parte, que nos opusiera a un adversario él mismo desprovisto de armas nucleares. La sola existencia de este armamento táctico puede, en efecto, disuadir a una potencia nuclear de "aumentar la crisis", aportando una ayuda directa a nuestro adversario eventual. Ahora bien, tales crisis, en el contexto de neutralización recíproca de las potencias nucleares por lo que se refiere a sus "santuarios" nacionales, tienen muchas probabilidades de desarrollarse en primer lugar en el mar donde estamos directamente en contacto con las flotas de las grandes potencias.

El empleo de este armamento nuclear táctico de nuestras fuerzas navales, cuyos objetivos normales serían los grandes buques de comba

te del adversario, es, en realidad, el que plantea menos problemas: por ejemplo no se plantea el de los daños colaterales a las poblaciones civiles. Por otra parte, este empleo estará totalmente controlado por el Gobierno, entre las manos del cual representará una baza política aún mayor que militar. Este armamento podrá jugar un papel principal en nuestra estrategia de disuasión permitiendo disponer en el mar, donde nuestra libertad de acción es total, de un medio de aviso altamente significativo dirigido al adversario.

LOS PROBLEMAS DEL PERSONAL

La Marina no conoce ningún problema grave, por lo que se refiere al personal. Los caracteres específicos del servicio que presenta, -- han dado lugar, sin embargo, a varias cuestiones a las que voy a responder.

Se refiere a:

- el porcentaje de reclutas deseables en la Marina,
- la experiencia de fusiones interejércitos,
- la motivación de los cuadros de mando profesionales.

El porcentaje de reclutas deseable.

En primer lugar es necesario señalar las particularidades de empleo de los reclutas en la Marina.

Antes de 1995 la Marina, y esto desde siglos, recurría principalmente al voluntariado y accesoriamente a la incorporación anual de 2.000 inscrito marítimos; sin dejar de pertenecer al contingente, estos inscritos eran gente enterada y ya instruidos en las cosas del Mar. La Marina era pues, en los hechos, un Ejército profesional.

La supresión de la inscripción marítima ha modificado el problema. El volumen de voluntario ha conocido un descenso en razón de la insuficiencia de sueldos. Ha sido necesario recurrir más ampliamente al contingente y la proporción de éste en la Marina, representa actualmente el tercio del personal no profesional.

Es cierto, que una parte de estos reclutas desempeñan servicios que pueden calificarse de auxiliares, pero en su mayoría van destinados a los buques y sea cual fuere su función en los mismos, se sienten perfectamente integrados en la tripulación. Lo prueba el hecho de que si el buque sale para realizar una misión, la mitad de estos reclutas se prestan voluntarios para prolongar su servicio por el tiempo que dure la misión. Más, para la Marina -y esta es la diferencia esencial con los otros Ejércitos- la finalidad del Servicio Nacional se limita a este servicio. No se busca el formar con estos reclutas reservas instruidas pues, en caso de movilización, la cantidad de voluntarios pasados a la reserva, es ampliamente suficiente, en particular en capacitación, para hacer frente a las necesidades.

La Marina opera en realidad en tiempo de paz casi al mismo ritmo que en tiempo de crisis; esto es así al 100% para la FOST, las misiones de acción en el Océano Indico etc.. La movilización tiene por objeto simplemente, de una parte, completar (aproximadamente un 10%) los efectivos de los buques para que estos puedan realizar misiones de mayor duración y, por otra, equipar unidades encargadas de la protección del litoral, de los puertos comerciales o de puntos sensibles.

En definitiva, la proporción actual de un tercio de reclutas sobre el conjunto del personal de la Marina es satisfactorio. Es difícil incrementarla pues la duración del servicio de 12 meses no permite rentabilizar una formación de especialistas y de asegurar la necesaria estabilidad del personal a bordo de los buques.

Es necesario señalar aquí el interés de la proposición de ley de M. de Bennedot, diputado por Finisterre, votada por la Asamblea Nacional y más tarde por el Senado y que ha sido promulgada con el nº 76-339 de 10 de Mayo. Esta ley prevé un servicio adaptado de 18 meses, con ventajas económicas procedentes de las cesiones de servicios que la Marina aporta a otras administraciones o a terceros.

Problemas y límites de la fusión interejércitos.

La motivación original de la política de fusión interejército ha sido quizá el establecimiento de sistemas de disuasión que han planteado -- desde un nuevo prisma los problemas militares, ya se trata de conceptos de empleo de las fuerzas nucleares o de problemas técnicos de armamento. La fusión de los tres antiguos ministerios de Guerra, Marina y Aire, produjo

también la de un cierto número de servicios de forma que respondieran a la necesidad de una organización funcional -y no ya por Ejércitos- de las responsabilidades en el interior de un Ministerio único, en campos tales como las investigaciones y estudios, la administración, la gestión económica, la reglamentación, el control, etc.. De aquí la impresión de un "cambio de rumbo en la historia" hacia la fusión y -horrible neologismo- hacia la "interejercitación" ¿Ha cambiado el rumbo? . Tal es, según creo el sentido de la cuestión.

Es cierto, que algunos han visto en la fusión una panacea, mientras que respondía a un fin preciso. No hay que sistematizar. Las grandes empresas industriales, sin dejar de concentrarse, se dividen ellas mismas en conjuntos muchas veces muy autónomos . En realidad, no puede darse una respuesta única a la cuestión; es necesario analizar el problema a tres niveles distintos considerando sucesivamente los órganos ejecutivos, los Estado Mayores o los órganos de confección y de mando, y, en fin, las Administraciones y los Servicios Centrales.

A nivel de los órganos ejecutivos, la "interejercitación" es, a mi juicio, un mal sistema que conduce a un despilfarro del personal y, además, tiende a acumular los defectos de los tres Ejércitos. El sistema a preconizar es, por el contrario el de la vocación interejércitos, confiándose se la dirección a uno de ellos, y los otros dos vinculados con uno o más oficiales de enlace; este es el caso, por ejemplo del Centro Interejércitos de Educación Física y Deportes, confiado al Ejército de Tierra, y de la Escuela de Aplicación Militar de Energía Atómica encomendada a la Marina.

Por otra parte, la organización interejércitos es en general más rentable cuando responde a una obligación nueva que necesita de una inversión. Por ejemplo, la creación en Papeete, de un Centro de automóviles común cuya dirección está confiada al Ejército de Tierra, ha sido ciertamente preferible a la construcción de tres Centros distintos.

A nivel de Estados Mayores, la reestructuración realizada actualmente en los tres Ejércitos me parece razonable: el Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas es responsable del empleo de las fuerzas y de la planificación general, mientras que el Jefe de Estado Mayor de cada Ejército es responsable de la preparación de las Fuerzas, unidades, personal, doctrina de empleo, etc., de su propio Ejército. Existe sin embargo, un problema por lo que se refiere a la Marina, el del volumen de su representación en el Estado Mayor de las Fuerzas Armadas. Esta representación debe aumentarse puesto que, por primera vez en la historia, la seguridad

del país descansa no ya sobre una masa de soldados situados en las fronteras (que además son las de países amigos) sino sobre los submarinos nucleares que forman un tapiz en el "fondo de los océanos". La Marina dispone solamente de 4.300 Oficiales contra 7.300 del Ejército del Aire y 20.000 de Tierra. En el interior del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas observamos puestos específicos tales como operaciones, planificación, organización, etc., donde la Marina tenía que estar representada en igualdad con los otros dos Ejércitos, y otros de carácter general que podrían asegurarse a prorratio entre los efectivos de cada Ejército.

Por último, el problema es diferente a nivel de la Administración y de los Servicios Centrales. Aquí se impone tres observaciones:

- Todo reagrupamiento por técnica o tipo de actividad no puede hacerse más que por la fragmentación de una parte de cada Ejército. Este ha sido el caso en la fusión de los servicios de Sanidad y de los de Ingenieros de Armamento. Si se va demasiado lejos en este sentido existe el peligro de disociación de cada Ejército.
- El reagrupamiento del personal administrativo de cada Ejército en el seno de los servicios comunes llevaría consigo sin duda alguna una pérdida de interés de este personal por su Ejército de origen, y sobre todo, un riesgo de inadaptación de las estructuras administrativas de cada Ejército, cuya misión específica no sería debidamente desempeñada por personal calificado.

En fin, la toma de decisiones se desplaza de las antiguas estructuras verticales hacia directivas funcionales u horizontales, con el riesgo de ver estas decisiones tomadas no por los responsables del mando, sino -- por organismos exteriores poco sensibilizado a las obligaciones propias de cada Ejército.

Para terminar con este punto, diré que no es posible plantear como axioma el que toda ficción produce automáticamente economía y eficacia. La Comisión de reforma de estructuras que se formó en 1969, presidida por M. Tricot tuvo que reconocer que no estaba en situación de afirmar que las fusiones hubiesen producido ahorro de personal. Realmente, las experiencias de las fusiones efectuadas demuestran que no ha habido tal economía, ya que los gastos son en la actualidad más importante que la suma de

los antiguos, y además no se ha ganado en eficacia a causa de las molestias que estas fusiones arrastra, salvo -y la excepción es importante- para la fuerza nuclear estratégica, donde las organizaciones establecidas han dado lugar a resultados notables. Bien es verdad, que se trataba de una realización nueva.

Las motivaciones de los cuadros de mando profesionales.

La ausencia de expectativa de un conflicto mundial previsible, no perjudica en nada al reclutamiento y a la moral de los cuadros de mando de la Marina. Su acción es en efecto permanente, tanto en tiempo de crisis. Ha sido por lo demás siempre así. La Marina no es solamente un Ejército marítimo cuya finalidad se limitase al conflicto. Es, en primer lugar la expresión permanente de la actividad nacional sobre las tres cuartas partes del globo. El artículo primero del Decreto fijando los Estatutos de los Oficiales de Marina define así su función: "Permanentemente en alta mar y si llega el caso en aguas territoriales extranjeras, estos Oficiales, a la vez militares y marinos, representan a Francia y tienen como misión hacer respetar sus intereses y proteger a sus subditos". De aquí viene lo que no es más que en apariencia una paradoja, es decir, que a medida que vamos teniendo cada vez menos bases en ultra-mar, la Marina es cada vez más el único ejército que asegura una presencia lejana. Este es un factor que sigue jugando un papel importante en la vocación de los jóvenes a quienes se duce la aventura del mar y el deseo de ver mundo.

No hay que desdeñar tampoco la motivación científica y técnica. Es verdad, que es una motivación común a los tres Ejércitos, pero la Marina con su campo de intervención en las tres dimensiones, aérea, en superficie y submarina, ofrece posibilidades más ricas, hasta el punto que en 1975 tuvo que ser creada en el Cuerpo de Oficiales de Marina una particular, orientada más precisamente hacia las técnicas de ingeniería. Por otra parte, la estrategia de disuasión no ha hecho más que fortalecer el papel del marino y hacer más apasionante su profesión, confiriéndole responsabilidades; ya que esta estrategia descansa principalmente sobre los submarinos nucleares, que cuentan cada uno casi con tantos misiles como plataforma del Atbion. Esto se conoce y se hace sentir en el reclutamiento de los cuadros de mando.

Para ingreso en la Escuela Naval, después de un descenso del número de candidatos durante algunos años, su nivel ha vuelto a subir considerablemente en cantidad y calidad desde hace dos años.
