

CESEDEN

PROBLEMAS OPERATIVOS Y ECONOMICOS DE LA MARINA  
NACIONAL FRANCESA

- Por el Almirante JOIRE-NOULENS Jefe de E.M. de la Armada-
- De la Revista francesa "DEFENSE NATIONALE" Octubre de 1975-
- (Traducido por el Capitan de O.M. del Aire D. Mariné GONZALEZ PASCUAL)

El texto que sigue a continuación ha sido extraído de una conferencia pronunciada por el Almirante Joire-Noulens, Jefe de E.M. de la Armada, el 12 de Abril de 1975 en el Instituto de Altos Estudios de la Defensa Nacional (IHEDN). El Almirante mantuvo el carácter y estilo de charla que le son peculiares.

Las tres partes que comprenden esta conferencia, responden a las diferentes preguntas planteadas por el auditorio del I.H.E.D.N., para ser reagrupadas en la exposición cuyos principales pasajes publicamos a continuación.

La primera parte trata de los problemas operativos. El Jefe de E.M. señala en ella algunas de las capacidades de las fuerzas aéreas estratégicas y de las aeronavales, así como ciertos caracteres de la Marina frente a las amenazas o a los desarrollos marítimos particulares que, en el Mundo actual, son fuente de preocupaciones, y expone las medidas tomadas y los dispositivos empleados o previstos por la Marina para hacerlos frente.

La segunda aborda el importante problema de las misiones asignadas a la Marina y a los Ejércitos en el contexto presupuestario actual.

Finalmente, la tercera analiza las consecuencias de estas restricciones, tanto a nivel de material, como en el del personal.

---

- I -

No os abrumaré con la enumeración de las misiones asignadas a la Marina. El tema ya ha sido tratado y vosotros lo conocéis muy bien. - Llamaré vuestra atención sobre dos puntos que me parecen fundamentales.

### La Marina instrumento mayor de la disuasión.-

En primer lugar haremos la salvedad de que la Fuerza Oceánica Estratégica, no es solamente asunto de los submarinos, nucleares o no, sino de toda la Marina. Mi segunda observación se refiere a un cierto número de misiones de las que no se habla jamás y que sin embargo, cuestan tiempo, hombre y dinero. Un pequeño folleto, distribuido recientemente y titulado "Barcos de guerra, misión de paz", resalta el incremento del número de estas misiones que pesan mucho sobre los medios y los créditos para el mantenimiento de la Marina.

Una palabra pues, sobre la capacidad estratégica de las fuerzas aeronavales. Ustedes saben muy bien, que Francia tiene aproximadamente 3.000 Kilómetros de costas y si las fronteras marítimas no han sido amenazadas desde hace 160 años, sabemos que en la era del "jet" y de los misiles, la ruta del polo es muchas veces la más corta, y la "defensa marítima" del territorio debe asegurarse lo más lejos posible de nuestras costas.

Más, en efecto, son en la actualidad los submarinos estratégicos sumergidos en los mares los que aseguran en primer lugar la defensa de nuestro país. De esta forma, la Marina asume, por el empleo de su Fuerza Oceánica Estratégica, un papel primordial en la defensa del conjunto del territorio nacional. Esto fue lo que hizo decir en 1965 al general de Gaulle que "la Marina es hoy día, y por primera vez en su historia, la componente principal de la potencia militar francesa"; verdad que se iría acentuando cada vez más.

Este concepto, donde vemos que la Marina nacional interviene de forma determinante en la defensa de nuestras fronteras, no lo asimilan fácilmente los marinos ni el conjunto de los Ejércitos.

### La Marina instrumento político.-

Quisiera recordar también que desde que nuestro país se ha transformado en una nación ampliamente industrializada, la integridad de sus fronteras no basta ya para asegurar la supervivencia de sus habitantes; la salud de nuestra vida económica exige que dispongamos de una gran libertad de acción -bien sea industrial, comercial o cultural- fuera de nuestras fronteras y, en particular, en el mar.

contrario, si el empleo era continuación de un transporte marítimo, deberíamos limitarnos a la intervención de un solo Cuerpo de Ejército. E incluso para ello sería necesario recurrir a la requisición de una parte de la flota comercial. Finalmente, en caso de transporte por vía aérea, no podríamos emplear más que la 11ª División paracaidista.

Pero es preciso siempre tener presente que al constituir un cuerpo de batalla en torno del arma nuclear táctica, el Gobierno ha hecho ya una elección y no es posible volver atrás.

Desde luego, se puede y se debe modernizar las fuerzas convencionales, sobre todo dándolas una mayor movilidad estratégica. Es cierto que la cadena constituye un freno para esta movilidad; los progresos realizados con las ruedas y con los neumáticos a prueba de pinchazos permiten hoy fabricar vehículos de combate capaces de ir en veinticuatro horas de una frontera francesa a otra, cosa que no pueden hacer los vehículos de cadenas que han de utilizar porta-carros o mejor la vía férrea. Un material nuevo como el AMX 10 RC, que va con ruedas y posee la aptitud todo terreno de un carro, es el vehículo de combate del futuro. Esta es la razón por la que sería de desear que la ficha-programa relativa a este material, elevada al Ministro hace más de ocho meses, recibiera en un próximo futuro, su aprobación.

A este respecto, me parece útil señalar que el objetivo de mecanización de las quince Brigadas actuales está lejos de haberse alcanzado y no lo será antes de 1980. Tenemos pues, todavía la ocasión de prever una u otra de las dos soluciones: ya sea la de 15 Brigadas mecanizadas — más 2 ó 3 brigadas de reconocimiento sobre ruedas, bien sea la de 12 Brigadas mecanizadas con 3 Brigadas motorizadas en vehículos de combate de ruedas. De todas formas, es preciso sin duda aprovechar cualquier ocasión que se presente para aumentar la proporción de vehículos de combate sobre ruedas. Esta es la razón por la cual antes que el AMX 10 C de cadenas yo preferí el AMX 10 RC, que tendrá el mismo cañón, las mismas aptitudes y una movilidad estratégica muy superior. Asimismo, reduje considerablemente el programa AMX 10 P, transporte personal sobre cadenas que, previsto inicialmente en un número de 4.000 unidades, quedó limitado a 1.800, quedando las restantes 2.200, constituidas por vehículos acorazados de vanguardia sobre ruedas: los VAB, cuyo modelo producido por SAVIEM salió vencedor el año pasado sobre su rival Panhard, tras una competencia muy seria.

La movilización, costosa y pesada ¿ no podría suprimirse ? .

Es preciso distinguir tres casos en la movilización, según que se refiera a las fuerzas de maniobra, a las fuerzas del territorio, o a los servicios .

- Para las fuerzas de maniobra: la movilización no es "pesada" ni "costosa", y sí necesaria .

Se trata esencialmente de completar las unidades en activo con los últimos reemplazos licenciados y de constituir algunas unidades de apoyo, así como determinadas formaciones logísticas: de 24 a 48 horas para los llamados a filas, de 3 a 5 días para las unidades movilizadas .

Si creemos a los alemanes, que están adoptando, como se sabe, una estrategia de vanguardia, la sorpresa ya no es posible en razón de los medios modernos de detección . Por consiguiente, aceptemos esta información y esperemos que si estalla un conflicto, podremos tomar las medidas de alerta necesarias en tiempo oportuno . La movilización, por otra parte, ya no empieza el día D . Va precedida por un cierto número de medidas graduales que permiten, en particular, proceder a efectuar llamamientos de reservistas varios días antes de la verdadera movilización . Esta movilización no es tampoco costosa . La parte que supone dentro del presupuesto del Ejército de Tierra es ínfima . Por el contrario, es necesaria . Querer disponer de todos los medios desde tiempo de paz sería muy caro y llevaría, ya sea a una reducción importante e inaceptable del número de las Brigadas, o bien a un alargamiento del servicio que me parece que se sale de toda consideración en la coyuntura actual .

- Para las fuerzas del territorio, el problema es muy distinto ya que nos vemos obligados a cuadruplicar las fuerzas de tiempo de paz aumentándolas de 52.000 a 200.000 hombres . En lo que concierne a la Gendarmería, se trata de aumentar sus efectivos de 60.000 a 170.000 con aportaciones de personal provenientes del Ejército de Tierra . El conjunto de esta movilización representa pues un volumen importante, y en este caso, indispensable . Cuando yo asumí las funciones de Jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra se enumeraban una cincuenta de puntos sensibles prioritarios que afectaban a las fuer--

zas nucleares estratégicas y a su mando. Su número hoy en día se ha duplicado, sin contar unos 600 puntos sensibles de interés nacional. A razón de ~~dos~~ compañías por punto sensible prioritario, no nos sobraba nada con 77 regimientos de Infantería divisionaria que son regimientos de reserva y con 14 regimientos desdoblados de los regimientos de Infantería de las fuerzas del territorio o constituidos por las escuelas. Respecto a la ~~Gendarmería~~, ésta no conseguiría cumplir sus misiones sino triplicarse sus efectivos. Para proteger a la F.N. Estratégica y salvaguardar su credibilidad, al igual que para garantizar la cobertura general, la movilización es pues, en esta ocasión indispensable.

En lo que concierne a los Servicios (Sanidad, Carburantes, Intendencia y Material), las necesidades en tiempo de guerra vendrán a ser de unos 115.000 hombres.

Si estuvieran al completo de sus efectivos desde tiempo de paz, serían realmente subempleados -esto es evidente para el Servicio de Sanidad, y lo es también para los demás Servicios. Por ello, nosotros no utilizamos de modo permanente más que 40.000 personas; el complemento ha de buscarse en la movilización; el llamamiento del último reemplazo licenciado no sería suficiente, si se tienen en cuenta la calificación y el número de especialistas que se necesitan.

Contentarse con estas 40.000 personas significaría crear un callejón sin salida para el tratamiento y la evacuación sanitaria de los heridos, la reparación del material, y a admitir que el conflicto no iba a durar más que algunas horas, lo que no es evidente.

Sin embargo, estamos estudiando una disminución muy seria del llamamiento en la movilización de algunos Servicios, utilizando la requisición de grandes empresas de obras públicas -lo que nos evitaría la movilización de regimientos de reserva, por ejemplo, de zapadores, que son muy caros en material y entretenimiento- y la requisita de instalaciones civiles de Sanidad Pública, cosa que nos ahorraría movilizar hospitales de campaña cuyo mantenimiento, es también muy oneroso.

Finalmente, la futura organización del Mando Territorial y Operativo habrá de permitir a la 6ª Región apoyar más fácilmente al 1º y 2º Cuerpos de Ejército desde el punto de vista logístico en la movilización.

¿Están bien adaptadas las estructuras de Mando? .

Cada día está más arraigada la idea de reducir a tres el número actual de los cuatro escalones de Mando: Ejército, Cuerpo de Ejército , División y Brigada. Nuestros estudios sobre esta cuestión han llevado a las mismas conclusiones de los ingleses y de los alemanes. Dicha reducción - permitiría acelerar los procesos de información y de decisión, cosa que es importante en la era nuclear. Por el contrario se prestaría menos a la articulación de medios zapadores, de transporte y de logística, y provocaría el aumento de peso bien de las grandes unidades básicas, o bien de los elementos orgánicos de Cuerpo de Ejército. Pero sobre todo, nuestros medios de transmisiones, concebidos hace tiempo desde el punto de vista de su alcance y despliegue con vistas a la articulación actual, no lo permiten. Es preciso pues, esperar la adopción del sistema RITA (red integrada de Transmisiones del Ejército de Tierra), que entrará en servicio después de su experimentación hacia los años 1980-82, antes de abordar esta reducción, cuya necesidad no obstante ya ha sido admitida.

Por el contrario, es preciso desde ahora mismo, proceder a la fusión de los Mandos Operativos y Territoriales, como le decía hace poco, por razones de eficacia y de economía.

-----

¿No constituye el reemplazo una traba para la movilidad de nuestras fuerzas y también una servidumbre para una intervención exterior?

La movilidad parece tener aquí el significado de disponibilidad con vistas a la intervención en el exterior de los territorios franceses.

La disponibilidad va ligada al nivel de instrucción del personal y de entrenamiento de las Unidades. Es cierto que un regimiento de soldados de reemplazo -salvo que se prevean un incremento sustancial de los Ejércitos- no puede tener la misma disponibilidad que un regimiento de personal voluntario.

Asimismo, es evidente que la libertad del Gobierno es mayor a la hora de emplear rápidamente fuera del territorio francés más fuerzas - constituidas por personal voluntario. Esta es la razón que nos ha llevado a conservar la Legión Extranjera y especialmente su agrupación operativa (G O.L.E.), con tres regimientos de voluntarios, más el equivalente de una

sar de los acuerdos existe un cierto riesgo de chantaje político. En el mes de marzo último todos los movimientos de barcos y aeronaves quedaron detenidos durante un mes en Diego Suarez. Actitud que debe hacernos reflexionar.

- La Reunión no ofrece más que ligeras posibilidades de apoyo logístico marítimo. No cuenta con dársenas.

- Djibuti es una base minúscula.

- Las Comores, por último, se han hecho independientes.

Existe pues un problema de bases y de apoyos a resolver en el Océano Indico. ¿Cómo....? En la actualidad disponemos de barcos nodrizas, barcos talleres y enviaremos allí otro más perfeccionado, que nos permitirá mantener el núcleo de fuerzas que tenemos allí.

- En Dakar, la base ya no es francesa, aunque aseguramos una cierta asistencia a nuestros amigos senegaleses. Mediante un acuerdo previo, podemos hacer uso de la dársena. Además, continuamos reparando barcos en aquél punto, a petición del Gobierno senegalés, por razones de mano de obra.

#### Prioridad al Mediterráneo.-

En el Mediterráneo, como se sabe, hemos modificado nuestro dispositivo. Por dos razones. Una de orden operativo, la otra, de orden logístico e industrial.

La primera se refiere, como hemos señalado, a la delicada situación de la zona mediterránea. Las únicas fuerzas importantes que navegan por aquellos lugares no son ribereñas: la flota soviética y la americana. Teniendo en cuenta que la amenaza aérea es mayor en el Mediterráneo que en cualquier otra parte, se ha estimado conveniente y necesario modificar el despliegue de algunas de nuestras unidades. Así, de aquí a 1976 los portaviones "Foch" y "Clemenceau" volverán de nuevo a Tolón, al igual que un número de barcos especializados en la defensa antiaérea, como por ejemplo el crucero antiaéreo "Colbert" y las dos fragatas "Suffren" y "Dusquesne".

La razón de orden operativo, era suficiente por sí sola. La segunda, es de orden logístico e industrial. Con el incremento de la Fuerza --Oceánica Estratégica, el arsenal de Brest había sobrepasado los límites de



carga, y como posteriormente ha de recibir a los submarinos nucleares de ataque, nos ha llevado a tener que prever un poco el futuro.

Sin querer abrumarles en cifras, bastará recordar que el entretimiento de la flota, anualmente, representa casi quince millones de horas de las cuales, doce millones entre Brest y Tolón (ocho en Brest y 4 en Tolón). El nuevo despliegue permitirá restablecer en gran parte el equilibrio. Ha habido por una vez - lo que es bastante raro - concomitancia entre la necesidad operativa y la necesidad logística e industrial.

Este desplazamiento de fuerzas, ha suscitado algunas dificultades. En primer lugar, ha planteado el problema del personal. Una vez se haya alcanzado de nuevo el equilibrio, supondrá en definitiva unos 3.000 marinos, y con ellos, 2.000 familias. Desde que se sabe que los portaviones van a regresar a Tolón, los alquileres han aumentado ya en un 25%. Por otra parte, es difícil para la mujer encontrar un puesto de trabajo, lo que complica más aún el problema socialmente. Estos problemas, sin ser insuperables, me han llevado a crear un grupo de trabajo presidido por un Contralmirante, encargado de estas cuestiones, quien me da cuenta de las soluciones adoptadas a medida que se van sucediendo.

#### Las consecuencias de la crisis petrolífera.-

Para terminar con los problemas vinculados con la actividad operativa de la Marina, considero necesario tener en cuenta las dificultades engendradas por la crisis del petróleo.

Esta crisis, ha tenido para los Ejércitos, y en particular para la Marina, varias consecuencias. En primer lugar, el encarecimiento de los combustibles y carburantes. Después, el Gobierno para mantener un equilibrio en la balanza comercial satisfactoria, se ha visto obligado a imponer reducciones drásticas en los consumos de las fuerzas. En fin, tenemos un problema de stocks, que en particular para la Marina. Como podemos vernos comprometidos, principalmente en tiempo de crisis, sin que haya la menor noticia de premovilización, de requisición, etc., estamos obligados a mantener stocks muy importantes en fuel-oil y en gas-oil.

Es tentador en extremo en este período de penuria no "tocar" - estos stocks, para evitar que nuestros barcos permanezcan atracados en los muelles. Pero ésto no entra en mis cálculos, ya que sería destruir, a mi juicio, toda la credibilidad de la disponibilidad de elementos aeromárítmicos de los que soy responsable.

¿ Como distribuir esta penuria...? . Ciertos sectores se verán poco afectados, ya que es de todo punto imposible disminuir las asignaciones y, naturalmente, irá en detrimento de los otros. Se dará prioridad a la Fuerza Oceánica Estratégica, la cual será atendida en todo cuanto necesite. Al decir esto, no pienso solamente en el uranio de los reactores, sino a todo lo que se refiere al entrenamiento de estos barcos, vigilancia de zonas de patrullamiento, etc.

La segunda prioridad será para todo lo relativo a la presencia naval en Ultramar y en ciertas zonas claves de nuestras comunicaciones. Por una decisión ministerial se ordena el envío de un portaviones o una fragata al Océano Indico, pero los miles de toneladas de combustibles necesarios no son compensados, lo que agrava el asunto.

Por último, hay misiones sobre las cuales no se pueden hacer economías: de servicio público, vigilancia de pesca, salvamento en el mar, limpieza de canales de acceso a los puertos comerciales (todavía se están retirando minas de la última guerra), hidrografía, oceanografía, etc. Estas son misiones indispensables. Para realizar las necesarias economías, ha sido reducido el entrenamiento básico, no demasiado, felizmente. La instrucción superior ha sido, en particular, la que ha cargado con el peso de la operación, y si por desgracia esta crisis durase muchos años, podría llegar a contribuir a la disminución del valor operativo, no individual de nuestras unidades, sino la calidad de empleo conjunto de las mismas, ya que pocas veces se encuentran agrupadas para tomar parte en ejercicios de gran envergadura.

La crisis del petróleo no deja de tener influencia sobre la moral de las tripulaciones. En todas las Marinas del mundo, los disturbios, cuando han ocurrido, se han apoyado sobre dos hechos: el primero, la mala calidad de los alimentos. Recordemos el caso del "Potemkine". ¡A Dios gracias! nuestros hombres comen bien. Por lo tanto, por éste lado ninguna preocupación. El segundo, los barcos que no navegan y que permanecen siempre en el muelle. Desde que el barco sale a la mar, los problemas de moral desaparecen.

Además, una reducción de actividades implica una disminución del número de escalas en el extranjero (Volverán sobre este punto para el Servicio Nacional). Estas escalas son un gran atractivo para los marinos, y muy especialmente, para los de reclutamiento forzoso.

### Los problemas presupuestarios. -

Voy a examinar ahora, algunos aspectos relativos a los problemas presupuestarios, concretamente a la proporción del presupuesto y a la relación presupuesto-porcentaje del Producto Nacional Bruto (PNB).

El futuro inmediato no autoriza al optimismo. El presente, es el presupuesto de 1975; y el que se anuncia para 1976 no es mucho más prometedor. En la hipótesis de seguir por debajo del 3% del PNB, es decir, con el presupuesto actual del 2,92% y en el marco de una distribución proporcional entre los tres Ejércitos, habría que ir pensando en una nueva revisión de nuestra política de defensa:

En la actualidad, no tenemos la posibilidad de acabar la totalidad de las operaciones emprendidas en el 3er. Plan; y siuviésemos que manteniéramos, durante cinco años, al mismo nivel de los presupuestos actuales, nos veríamos obligados, para nuestra planificación a graves opciones, o bien al abandono de nuestros portaviones, o a una disminución de nuestros medios de fuerzas de superficie, lo que conduciría irremediamente a un desequilibrio total y, a partir de aquí, sería el fin de la Fuerza Oceánica - Estrategia.

Por lo que a mi respecta, como Jefe del E.M. de la Marina, el principal problema no es el de saber si la parte correspondiente a Tierra y Aire será superior o inferior al 3%, lo que me interesa conocer es el importe de los créditos asignados a la Marina.

Corresponde al Ministro, asistido del Jefe de E.M. de las fuerzas Armadas de una forma más directa en lo sucesivo, ya que éste tiene a partir de ahora un papel de árbitro, fijar las orientaciones en función de las misiones que considera de competencia para la Marina.

Uno de vuestros grupos me ha preguntado si yo había pensado proponer un aumento de la parte del Producto Nacional Bruto; ésto no entra dentro de mis atribuciones, que consisten solamente en evaluar las cantidades que la Marina necesita en función de las misiones que recibo -y no soy yo quien las fija-. Ustedes saben que se ha establecido un sistema de 3PB. Se han hecho estudios de coste-eficacia con el Centro de Prospectiva y Evaluación fijándose presupuestos de funcionamientos. Contamos con me

dios para elegir con claridad; elección que se hará quizás necesaria bajo la presión presupuestaria. Pero todos estos medios no nos proporcionarán soluciones milagrosas. Elegir, implica siempre abandonos. La elección me parece ser hoy la del peso relativo de la estrategia directa y de la indirecta. Rodeada de aliados y no pudiendo ser atacada por tierra, salvo en caso de guerra mundial, Francia "volens nolens", vería en este caso extremo - confundidos y defendidos sus intereses, por uno de los bloques. Esto por lo que se refiere a la estrategia directa. La estrategia indirecta, es la competición mundial, vital y cotidiana tanto para nosotros como para el resto de Europa, en donde no podemos contar con nadie para sostenernos y ayudarnos a asegurar nuestra independencia. Pienso, que la elección gubernamental deberá tener muy en cuenta estos límites, pues no puede hacerse todo a la vez.

- III -

Para terminar, quisiera hablar de las consecuencias de nuestras dificultades "presupuestarias" que son numerosas; en primer lugar sobre el plano material.

El Plan Naval. -

Sigo con algunas de sus preguntas: ¿Qué pasa con el Plan Naval....?. ¿Cómo se ha elaborado....?. Sencillamente, basándose en los estudios realizados por el Centro de Prospectiva y Evaluación, que ha imaginado para cada uno de los Ejércitos todas las misiones concebibles.

El Ministro de entonces, M. Debré, señaló las misiones para la Marina. Partiendo de este punto se determinaron los medios. Finalmente se llegó a una factura. El ciclo se había cerrado, Dado que la factura -- era demasiado alta, se disminuyeron las misiones, después se volvieron a evaluar los medios, luego se calculó de nuevo la factura..... y así sucesivamente. Así fue como se elaboró el Plan Naval.

Al mismo tiempo, los otros Ejércitos elaboraron igualmente un plan a largo plazo, de forma que a la hora actual hay tres planes a largo plazo. El Plan de la Marina, a diferencia de los otros, recibió su nombre de pila; ésto no impide que si se colocan los tres planes unos detrás del otro, sería necesario un presupuesto corriente aproximadamente al 4,25% del PNB, lo que es ilusorio actualmente.

Para el presupuesto de 1975, la situación es mala, aunque no catastrófica. Se aplaza, se demora, van con seis meses de retraso las nuevas construcciones de corbetas, se abandona un aviso, dos patrulleros rápidos.....

En cambio, lo que me parece más grave en el presupuesto de este año es que los créditos de mantenimiento han sido reducidos. No que yo me considere fracasado, sino y sobre todo porque comemos nuestro capital. Los barcos están desatendidos y no estamos lejos, a veces, de los límites de seguridad.

¿ Cuales son los medios de que dispone el Jefe de E.M. para tratar de atenuar las variaciones en las construcciones nuevas...?. Esto viene a plantear la cuestión del plan de desarme de los buques. Como ustedes saben, la vida media de un barco es, por lo general, de 25 años. Al final de este periodo es necesario reemplazarlos por barcos nuevos. Existe sin embargo, un pequeño margen: 23, 25 ó 27 años. El criterio sobre el que se juega es el del valor militar del buque. Hay barcos que se estropean más rápidamente que otros. Depende de su categoría. Existe también la situación de los efectivos, según sean insuficientes o no. Finalmente tenemos -- también el costo de entretenimiento que, como para un automóvil, va en aumento a medida que pasan los años.

Habíamos previsto un plan de escalonamiento de desarme de buques. Es evidente que nos veremos obligados a revisarlo de nuevo para tratar de conservar un potencial poco más o menos constante. No podremos mantenerlo durante mucho tiempo, pues la vida media de nuestros barcos es elevada. ¿Por qué....?. Porque fue entre los años 50 y 60, cuando se renovó una gran parte de nuestra flota, gracias, sobre todo, al Plan Marshall. Llegamos pues actualmente al término de la vida de muchos barcos de aquella época. En 1985, los últimos de entre ellos, habrán terminado su carrera.

Más aún, en estos últimos diez años, nuestra construcción de barcos de superficie ha sido reducida, debido a la prioridad concebida a la construcción de la Fuerza Oceánica Estratégica.

A la vista de este vencimiento de 1985, es más que necesario decidir desde ahora y enderezar la situación, pues en caso contrario, la caída será vertical.

Otras consecuencias vinculadas con las restricciones presupuestarias: las dificultades relativas al personal.

### Problemas de efectivos. -

Con este título me ha sido planteada la pregunta de saber, por qué razones teníamos un portaviones armado como portahelicópteros en lugar de utilizar nuestros dos portaviones a su plena capacidad. Como ocurre muchas veces, no existe más que una sola razón.

Hasta Enero de 1974, teníamos dos portaviones y dos portahelicópteros, estos eran el "Arromanches" y el "Juana de Arco". Este último, a causa de su cometido como barco-escuela, no está directamente disponible para necesidades operativas. De suerte que no teníamos ningún portahelicópteros. Sin realzar el valor operativo de este tipo de buque, señalemos que el portahelicópteros es extremadamente interesante para ser empleado en tiempo de crisis y en particular en acciones exteriores; ésta es la razón por la cual a pesar de la penuria presupuestaria, se ha inscrito en el presupuesto de 1976 la construcción de nuestro portahelicópteros a propulsión nuclear.

Entre tanto, nos hemos visto obligados a crear el tándem portaviones-portahelicópteros; el "Foch" y el "Clemenceau" están armados alternativamente en una y otra versión.

La otra razón, es, que la transformación en portahelicópteros nos permite economizar aproximadamente 500 hombres, y sobre todo, un cierto número de especialistas cada vez más solicitados para el armamento de los nuevos barcos, cuya complejidad aumenta de día en día.

Por lo que se refiere al "Juana de Arco" tenemos la intención el año que viene, de orientar sus actividades en sentido operativo, confiándole una misión de presencia de tres meses de duración en el Océano Indico. Esto no será obstáculo para que los "guardias-marinas" puedan realizar al mismo tiempo su instrucción.

### La Movilización en la Marina. -

Ustedes me han pedido que les hable sobre este punto. El principio de movilización en Francia -y ustedes lo saben muy bien, continúa in-

variable desde hace más de cien años- se resumen a grandes rasgos en lo siguiente: llegado el momento se moviliza alistando al máximo de población disponible, a ser posible instruída, para enviarlos a las fronteras a detener al invasor.

¿Cómo se plantea el problema por lo que se refiere a la Marina ....?. Hasta 1955, seguía siendo prácticamente un ejército profesional: -- 2.000 llamados a filas inscritos. Lo que ya representaba reservas plétóricas. Así la Marina creó durante las dos últimas guerras formaciones en tierra: artilleros-marinos, regimientos de infantería de marina, etc.

Desde 1955, los soldados de reclutamiento que vienen a la Marina se aproximan a 20.000, de suerte que nuestras reservas actuales son de 140.000 hombres -y pronto será 200.000-. Ahora bien, los barcos están armados permanentemente a efectivos casi completos. 20.000 reservistas podrían reforzar los servicios no de armas de tiempo de paz: semáforos, control naval, policía marítima, etc. Serían necesarios 18.000 destinados de defensa. Para el resto, actualmente se están llevando a cabo estudios con objeto de que el gran número que no podemos utilizar puedan ser aprovechados por los otros Ejércitos, si tienen donde emplearlos, o dedicarlos a trabajos útiles para la Nación.

#### La movilidad de los marinos.-

Si volvemos a los problemas del personal en servicio activo, empezaría por recordar una gran preocupación como es la movilidad del personal. Las condiciones han cambiado; entre otras, el número de mujeres que trabajan ha ido en aumento. De cada dos mujeres casadas, una trabaja. Se concibe el temor a los traslados. A esta búsqueda de la estabilidad en el empleo, hay que añadir un deseo cada vez mayor por acceder a la propiedad, y como los alquileres son difíciles se llega a situaciones sociales muy desagradables. Llegamos a preguntarnos si no convendría volver a lo que existía antes de la guerra, una Marina del Poniente y otra del Levante.

#### El reclutamiento y la formación de Oficiales.-

Durante estos últimos años, han ocurrido una gran cantidad de transformaciones en nuestro país. Creo que la situación se estabilizará en los próximos 5 ó 10 años.

Antiguamente, todos los Oficiales de Marina procedían de la Escuela Naval. Esto planteaba serios problemas a la hora de establecer una

lista de aptitud para el ascenso al generalato, a razón de 6 ó 7 años, entre los Capitanes de Navío, de los que el 99% salían de la Escuela Naval. Analizadas nuestras necesidades hemos llegado a la conclusión de lo que conviene hacer: distribuir el número de Oficiales entre los alumnos de la Escuela Naval (reclutamiento directo) y los de la Escuela Militar de la Flota (reclutamiento semi-directo). Además, tenemos necesidad de un tercer cuerpo, como era el de los Oficiales de Tripulación, ahora a extinguir, y reemplazado, por razones de equiparación interejércitos, por el de oficiales técnicos, Este año se suprime, aunque sería muy conveniente volver a crear este cuerpo de oficiales especializados que tanta falta nos hace.

Queremos tener un 38 % de Oficiales procedentes de la Escuela Naval (contra el 61% actual), del 25 al 45% de Oficiales procedentes del cuerpo de tripulaciones, lo que representa una parte importante en la promoción social, hecha posible por la constante elevación del nivel cultural y técnico. Por último, el número de ORSA (Oficiales de Reserva en situación de Actividad contratados) debe pasar del 3 al 17%.

Por lo que respecta a la calidad del reclutamiento de alumnos de la Escuela Naval, yo diría simplemente, que después de las dificultades habidas hacia 1970, el reclutamiento actual es satisfactorio, con 400 aspirantes para 60 plazas.

### El problema del reclutamiento forzoso. -

Tenemos en la actualidad 18.000 soldados de reclutamiento forzoso. Estos constituyen del 40 al 50% de nuestras tripulaciones. Lo único que sentimos, es que se licencian pronto. Su calidad es buena. Yo estuve embarcado últimamente durante una jornada en un portaviones en los mares del Océano Indico. La cubierta de vuelos estaba servida por soldados del reclutamiento forzoso y, a decir verdad, cumplían como los veteranos. Debo añadir que de los 400 soldados forzosos del "Clemenceau" 133 habían prolongado la duración de su servicio para poder efectuar la totalidad de la campaña en el Océano Indico.

Lo que podemos desear para los 8.000 ó 9.000 soldados de reclutamiento forzoso que sirven en nuestros barcos, sería no transformarlos en reenganchados, sino llevarlos al convencimiento de prolongar su servicio más allá de los 12 meses. Pagándoles más, claro está, después de la duración legal del servicio y proporcionándoles una verdadera formación profesional. Creo que a este precio, tendríamos voluntarios.



Para la decena de miles de hombres restantes, hay unos 2.000 para los cuales deseo simplemente su sustitución por personal civil. Resulta poco rentable tener un recluta arrastrando la escoba todo el año. Ya se que hay que barrer, pero ésto es tarea de asistentes y no de soldados.

Para los otros 8.000, sea cual sea la duración de su servicio, quedan tareas para las cuales hay que emplear al individuo de acuerdo con sus capacidades, por pequeñas que sean. Estas tareas son principalmente de auxilio, no de combate.

### El problema de los voluntarios. -

Termino, hablándoles del alistamiento voluntario. Mientras que en otros Ejércitos el número de voluntarios ha disminuído en los últimos años, nosotros llegamos con unos 6.000 por año a un nivel relativamente constante para cubrir nuestras necesidades.

Lo malo del problema es que son demasiados los voluntarios, a los que luego hay que despedir. ¿Por qué...?. Porque la pirámide estructural del cuerpo de tripulaciones de la flota se adapta mal y está caducada. Esta correspondía a una Marina de hace 50 años, en la que todo el mundo admitía que un cabo de marina de 1ª clase, es decir un cabo primero con 10 años de servicio tuviera una borla roja en la gorra y saliera siempre de uniforme. Mientras que en la actualidad hacemos un Sargento en 18 meses o en 20 en el Ejército del Aire y en el de Tierra.

Por comparación, nuestra estructura es, por lo tanto, mala. Tenemos el 50 % de Oficiales-marineros (procedentes de tropa) para el 50% de las tripulaciones en activo. Queremos que la proporción de Oficiales-marineros alcance el 70%. La proporción es del 78% para el Ejército del Aire francés y el 80 % para la Marina americana.

Las ventajas serán evidentes. En primer lugar tendremos más aspirante gracias al atractivo de un ascenso más rápido. Luego, como estamos obligados a licenciar, al cabo de 4 años de 4.000 de los 6.000 voluntarios, ya que no hay plazas en los cuadros de mando más que para dos mil de entre ellos, llegaremos con esta nueva estructura a conservar de 3.500 a 4.000 de ellos. Por consecuencia la estabilidad se mejorará y los gastos de formación que pesan sobre las escuelas disminuirán. Quiero señalar que a la hora actual tenemos un 20% de nuestro personal en las Escuelas.

Este exámen general sobre la Marina, es evidentemente incompleto. Pero hoy se trataba solamente de responder a las preguntas que ustedes me habían formulado. Habiéndolas reagrupado por grandes temas, espero haber respondido a ellas.

---