

España y su vocación marítima. De la construcción naval a la náutica de recreo

CHRISTIAN D. VILLANUEVA LÓPEZ

Fundador y director de "Ejércitos. Revista Digital sobre Defensa, Armamento y Fuerzas Armadas"

INTRODUCCIÓN

España ha sido, desde el momento en el que se unieran las coronas de Castilla y Aragón, un actor naval de primer orden, consecuencia lógica de su posición geográfica y de su configuración peninsular. Con notables altibajos desde el siglo XV, ha logrado mantenerse siempre entre las principales potencias navales del Orbe, tanto en términos militares como civiles, un extremo extensible también a la construcción naval. En las últimas décadas, no obstante, ha padecido con dureza los efectos de la reconversión industrial provocada por la competencia asiática, de la falta de una estrategia clara tanto para la construcción naval civil como para la militar o del recurso de los armadores españoles a las banderas de conveniencia, entre otros problemas. Así, a pesar de que sucesivos gobiernos han intentado tomar medidas paliativas, el país se ha ido alejando progresivamente de un mar que es fuente de riqueza –tanto por la pesca como por el comercio o los recursos bajo el lecho marino o las renovables– del que depende nuestra seguridad en mayor medida que nunca.

ESPAÑA Y LA MAR: UNA HISTORIA DE AMOR Y DE OLVIDO

No es ningún secreto que España fue, por varios siglos, una potencia naval de primer orden. Durante mucho tiempo, incluso, la primera potencia naval, ostentando de forma indiscutida su poder a lo largo y ancho del Orbe –a pesar de varapalos como los sufridos por la Gran Armada en 1588– al menos hasta mediados del siglo XVII. Es más, lejos de caer abruptamente en cuanto a capacidades, las armas navales resurgieron con fuerza con la llegada de los borbones al poder tras la guerra de Sucesión española¹. Alcanzar esta posición, sin embargo, no fue fruto de la casualidad.

Por el contrario, durante el tiempo en el que duró este esplendor, a pesar de las derrotas periódicas, la acción de piratas y corsarios, las crisis presupuestarias y demás azares, se mantuvo una importante capacidad constructiva y cierta superioridad tecnológica consecuencia de los avances en la navegación, en las ciencias y en la construcción naval experimentados en la Península ibérica durante los siglos XVI y XVII². Además, el naval no dejó en

SUMARIO

INTRODUCCIÓN

P. 36

ESPAÑA Y LA MAR: UNA HISTORIA DE AMOR Y DE OLVIDO

P. 36

EL CREPÚSCULO DE LOS DIOS

P. 37

BUSCANDO UN LUGAR BAJO EL SOL

P. 38

LOS DESAFÍOS PRESENTES Y FUTUROS

P. 40

CONCLUSIONES

P. 42

ningún momento de constituirse como uno de los sectores clave de la economía hispana, incluyendo actividades como la pesca o todas las relacionadas con el armamento de buques, tanto civiles como militares. Además, durante este largo periodo, y hasta que la catástrofe de 1898 evidenció lo contrario, los buques de factura española estuvieron por lo general muy bien considerados entre sus rivales, tanto en el caso de los galeones como, posteriormente, de los navíos de línea.

Pasado el trago de 1898 y su larga resaca, que se extendió durante las décadas siguientes a pesar de la aprobación del plan naval Maura-Ferrándiz de 1908³, España no volvió a despuntar realmente en el apartado naval hasta la segunda mitad del siglo XX, de forma que en 1964 nuestro país volvía a situarse octava potencia mundial en términos de construcción naval, con un 2,78% de los pedidos. Un porcentaje que creció hasta el 6,7% en 1971, elevándonos a la cuarta posición a nivel global, solo por detrás de Japón, Suecia y Alemania⁴. Fue un tiempo en el que, a la par de la construcción naval civil se desarrolló en gran medida la militar,

coto de la Empresa Nacional Bazán, beneficiada por los acuerdos logrados con Estados Unidos en los años 50, todo lo cual permitió a sus ingenieros acceder a conocimientos, planos y tecnologías que el país no podría haber desarrollado por sí mismo. También se hizo lo propio de la mano de Francia, especialmente en el ámbito submarino, hasta el punto de llegar a considerar durante los años 80 la posibilidad de construir un submarino de combate de propulsión nuclear en el país⁵. Sea como fuere, desde los setenta se inició un notable auge que fue *in crescendo* durante las décadas siguientes, hasta llegar a su cénit en el cambio de siglo.

Desgraciadamente, el ímpetu y las inercias generadas en dicha época se ha agotado ya en buena medida, a la espera de que las decisiones que se tomen hoy puedan revertir la tendencia de cara al futuro. Lo relevante, más allá de lo inmediato, son aquí las tendencias y las lecciones de la historia, pues a lo largo de su dilatada historia, España ha dado la espalda al mar en varias ocasiones, como hiciera durante la segunda mitad del siglo XIX y en buena medida también en la segunda del siglo XX y siempre con malos resultados. Es más, cada vez que el país ha descuidado los elementos del poder naval clásico (es decir, los señalados por Mahan, caso de la demografía, el carácter nacional y las políticas públicas⁶), el efecto ha terminado por dejarse notar en términos de poder relativo dentro del sistema internacional, relegando a nuestro país a posiciones secundarias, como en las épocas citadas. Una lección que no debe perderse de vista en un momento en el que España depende del mar tanto o más que nunca⁷.

EL CREPÚSCULO DE LOS DIOS: LAS FLOTAS PESQUERA Y MERCANTE Y LA CONSTRUCCIÓN VAVAL EN ESPAÑA. 1980-2000

Los años 80, para quienes procedemos de zonas portuarias y



Construcción del programa de submarinos S-80, en Cartagena [Navantia]

tenemos la edad suficiente, fueron años de dificultades sin fin. Una época en muchos sentidos otoñal, en la que asistimos de primera mano al colapso de un sector como el de la pesca de altura. Por poner solo un ejemplo, en Pasajes se pasaron de descargar 107.964,5 toneladas de bacalao en sus distintos formatos en 1967 a apenas 22.550,8 en 1982. El número de empresas más o menos en el mismo periodo se redujo desde las 121 de 1968 a las 40 de 1983⁸. Una situación que no dejaría de empeorar en los años siguientes y que fue radicalmente diferente a la vivida por ejemplo en los 50, cuando la progresiva introducción de buques congeladores permitió a los armadores vascos, que ya dominaban la pesca del bonito en fresco, lanzarse a por los túnidos tropicales, al igual que hizo posible maximizar las posibilidades de la propia flota bacaladera.

Por explicarlo de forma muy gráfica, una tormenta perfecta se abatió sobre los pescadores y armadores españoles, debido a la sobreexplotación de los caladeros, los cambios en la legislación internacional que llevaron a la extensión generalizada de las zonas económicas exclusivas hasta las 200 millas de la línea de costa –algo que España comprobaría a mediados de los 90 de la peor de las maneras con la conocida ‘guerra del fletán’– y, también, a la

ESPAÑA HA DADO LA ESPALDA AL MAR EN VARIAS OCASIONES Y SIEMPRE CON MALOS RESULTADOS, RELEGÁNDOLE A POSICIONES SECUNDARIAS DENTRO DEL SISTEMA INTERNACIONAL

necesidad de acometer fuertes inversiones para renovar una flota envejecida, en un momento en el que los incentivos eran menores y la automatización y perfeccionamiento de los buques permitía lograr capturas significativas con menos unidades y personal⁹.

La situación de la marina mercante no evolucionó de manera muy diferente. De esta forma, si en 1964 el transporte marítimo suponía alrededor del 1% del PIB español, para 1979 este porcentaje se redujo al 0,44 afectado por un número de circunstancias entre las que cabe citar: 1) la desregulación del sector, acelerada con la entrada en la Comunidad Económica Europea (si bien los astilleros continuaron estando protegidos); 2) la crisis de costes de las navieras españolas, cuyas partidas destinadas a salarios aumentaron en gran medida mientras se desplomaban los ingresos debido a la competencia internacional; 3) las erróneas medidas tomadas por el Estado, como las ayudas fiscales y crediticias a las navieras que contrataran nuevo tonelaje y que provocaron una sobrecapacidad importante y, por último; 4) la progresiva difusión de los contenedores navales que facilitaban la mecanización de los puertos disminuyendo la necesidad de mano de obra o el tiempo que cada buque necesitaba para cargar o descargar. No es de extrañar que la participación de la

NI EL DECLIVE RELATIVO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL CIVIL NI EL DEL SECTOR PESQUERO EN ESPAÑA, A PESAR DE SU GRAVEDAD, CULMINARON CON SU DESAPARICIÓN. HA HABIDO UNA CONSOLIDACIÓN DE EMPRESAS PRIVADAS DE PEQUEÑO Y MEDIANO TAMAÑO

flota mercante española en el comercio exterior del país pasara desde su punto álgido¹⁰ en 1976, cuando movía alrededor del 70% de las mercancías que entraban o salían de España a poco más del 20% en 1990¹¹. En paralelo, el número de toneladas de registro bruto de la flota mercante de transporte pasó de alrededor de 7 millones en 1980 a poco más de 1 millón en 1995, dato suficientemente significativo¹².

La situación de la construcción naval civil, a pesar de las ayudas públicas, tampoco evolucionó de manera mucho más favorable. El efecto de la crisis del petróleo de 1973 se dejó sentir, aunque pudo ser paliado. Sin embargo, el sector no pudo hacer frente con la misma solvencia a una nueva subida en los precios del crudo en 1979 que “terminó por destruir la estrategia productiva del naval español y prolongar su crisis durante más de tres lustros” en un momento en el que sobre el sector pesaban el “exceso de capacidad productiva, la debilidad de las tasas de productividad y las insuficiencias tecnológicas”¹³, y sin que los sucesivos planes de reconversión pudiesen revertir la tendencia hacia la destrucción de empleo y el cierre de instalaciones. España, a pesar de ciertos repuntes en las décadas siguientes, nunca volvería a ostentar la posición que llegó a alcanzar a principios de los 70, cuando era el cuarto constructor global por tonelaje, con un 6,7% del total mundial.

De hecho, por el camino se vivieron momentos especialmente complicados, derivados de los intentos de los sucesivos gobiernos por salvar la construcción naval civil mediante los subsidios y a través de la intervención de la SEPI, recurriendo a su unificación durante el cambio de siglo bajo la nueva empresa estatal IZAR, previo saneamiento vía inyección de 60 millones de euros, algo que no gustó en Bruselas y que está en el origen de las posteriores sanciones, las cuales terminaron de poner en jaque al sec-



Mapa de distribución de astilleros y otras instalaciones de Navantia

tor, provocando la escisión de la actual Navantia de la citada IZAR, con el objeto de salvar al menos el núcleo de la construcción naval militar, dado su carácter estratégico para el país¹⁴. Incluso la ‘otra’ construcción naval civil, la que se refiere a los pequeños productores, aquellos especializados en náutica de recreo, sufrió una evolución pareja a la de los grandes, con la progresiva desaparición de algunas de las empresas más ilustres, como Furia Yacht o Monotipo S.A. en los 90.

Únicamente la construcción naval militar pareció seguir –fruto entre otros del contexto geopolítico propio del final de la Guerra Fría y de la decisión de entrar en la OTAN– un camino completamente contrario durante los años 70 y 80, periodo en el que logró alcanzar nuevas alturas, comenzando a descollar como potencia exportadora de buques militares. Buena prueba de ello lo constituye la producción de los buques de la clase João Coutinho o los cuatro de la clase Baptista de Andrade para Portugal, los patrulleros oceánicos de la clase Uribe para México o los cinco de la clase Halcón para Argentina. Además, por las mismas fechas comenzaría un ciclo de modernización por parte de la Armada que llevó a Navantia a diseñar en algunos casos y a construir en todos ellos hasta: 6 fragatas clase Santa María (F-80),

basadas en la clase Oliver Hazard Perry de la US Navy; 4 submarinos clase Galerna (S-70) basados en la clase Agosta de la Marine Nationale; diseñar con base en planos estadounidenses y construir el portaaviones R-11 ‘Príncipe de Asturias’; convertirse en el primero en exportar un portaaviones de nueva construcción con el ‘Chakri Naruebet’; alumbrar junto a los Países Bajos los buques de asalto anfibio de la clase Galicia y el buque de aprovisionamiento de combate (BAC) ‘Patiño’; integrar el sistema de combate AEGIS y el radar AN/SPY-1D en las fragatas F-100; y a culminar el diseño de los cazaminas con casco de fibra de la clase Segura. Además, se continuaría exportando con las fragatas F-310 para Noruega o los submarinos Scorpène –de la mano de la francesa DCNS con destino a Malasia.

BUSCANDO UN LUGAR BAJO EL SOL: ESPAÑA Y EL MAR A PRINCIPIOS DEL SIGLO XXI

Ni el declive relativo de la construcción naval civil ni el del sector pesquero en España, a pesar de su gravedad, culminaron con la desaparición de ninguno de ellos, como tampoco el progresivo deterioro de las cuentas o las ventas al exterior de Navantia han provocado el cierre de la empresa pública. Por el contrario, hemos asistido por ejemplo a cierta con-

solidación de la construcción naval civil, aunque a una escala menor, basada ahora en empresas privadas de pequeño y mediano tamaño y una fuerte apuesta por el valor añadido y la especialización en la fabricación de buques destinados a cometidos como la investigación, la patrulla o la búsqueda y rescate, entre otros. Este es el caso, por ejemplo, de empresas como Astilleros Murueta, Astilleros Zamakona o Astilleros Balenciaga en el País Vasco, todas las cuales han logrado sobrevivir a la crisis del sector gracias a la especialización, lo mismo que ocurre con las gallegas Freire y Armón o con la asturiana Gondán.

De esta forma, el peso del sector en relación con el total mundial se ha estabilizado en los últimos años y, si bien es totalmente descartable que se vuelva a la situación de mediados del siglo pasado, se conserva un núcleo de capacidades notable, siendo además las perspectivas halagüeñas¹⁵. De hecho, España se situó en 2022 como líder mundial en cuanto a construcción de buques pesqueros, siendo además la segunda potencia en cuanto a buques oceanográficos. Lo que es más importante, a pesar de la crisis provocada por la pandemia de COVID-19 y sus efectos sobre el tráfico marítimo, entre ese año y 2022 el sector de la construcción naval aumentó su contratación en un 45%, construyéndose en ese periodo 36 barcos. Todo ello frente a una tendencia global totalmente inversa, ya que el sector se contrajo a ritmo de dos dígitos en ese periodo¹⁶.

En cuanto a la construcción militar, la de bandera –la actual Navantia– ha sufrido distintos contratimientos desde finales del siglo pasado, en buena medida consecuencia de los bandazos de los sucesivos gobiernos en relación con su orientación exterior, lo que ha condicionado la capacidad de prestar apoyo político a las ventas en el exterior, elemento clave cuando hablamos del sector de la defensa¹⁷. No obstante, y pese a que en los últimos



Astilleros Fene en la ría de El Ferrol [Navantia]

NAVANTIA HA SUFRIDO IMPORTANTES CONTRATIENTOS, PERO SU FUTURO PARECE ASEGURADO Y ADEMÁS, POR EL MOMENTO, COMO ENTIDAD INDEPENDIENTE

años la empresa pública ha acumulado sucesivos ejercicios con pérdidas¹⁸ y a que ha sufrido importantes contratimientos, su futuro parece asegurado y además, por el momento, como entidad independiente. Así al menos lo auguran los contratos logrados para construir las nuevas fragatas F-110, los nuevos buques de investigación oceanográfica, el BAM-IS o las corbetas Avante 2200 para Arabia Saudita entre otros. Es más, la empresa ha conseguido en los últimos años consolidar no solo su negocio de construcción sino también el de reparación, al tiempo que penetraba en el sector de las renovables consiguiendo una cartera de pedidos de casi 450 millones de euros para Navantia Seaenergies¹⁹. Además, en los últimos tiempos ha consolidado su relación con Turquía²⁰, ha seguido consolidando sus filiales en Australia o Arabia Saudita y todo ello a la vez que ha explorado opciones de adquisición en el Reino Unido, en donde se ha hecho con los astilleros Harland & Wolff²¹.

En términos más amplios, los últimos años han visto cómo en España se daban distintos pasos destinados a recuperar ‘lo naval’. Así, por un lado, existe desde 2019 –como parte del Marco Estratégico de la Industria– una Agenda Sectorial de la Industria Naval elaborada por el Ministerio de Industria y Turismo, por más que se trate en realidad más de

un documento de presentación del sector que de un verdadero plan estratégico. En este sentido, aporta algunas de las principales métricas del sector, habla sobre los vectores de competitividad o las características del sector de la construcción naval en términos muy genéricos y ofrece un breve resumen de los retos a los que este se enfrenta, sin proponer un plan de acción concreto²².

Por otro lado, y como parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se cuenta desde el 15 de marzo de 2022 con un PERTE naval cuyos objetivos consisten en: 1) mantener la aportación de este sector a la autonomía estratégica industrial; 2) diversificar la actividad hacia las energías renovables marinas; 3) digitalizar la cadena de valor; 4) incrementar la sostenibilidad medioambiental; y 5) mejorar la formación y capacitación de los empleados²³. Para ello, se ha previsto una inversión de 1.460 millones de euros de los que hasta 310 serán a costa del erario público mientras que 1.150 millones procederán de la inversión privada. Se espera que gracias al mismo se logre incrementar la competitividad del sector en un 15%, alcanzando además una tasa de crecimiento anual del 9%.

Así, de cara a su implementación, se contempla canalizar la citada inversión a través de cuatro ejes: 1) tecnologías de nuevas plataformas y arquitecturas;



Barcos pesqueros en la ría de Vigo [Instituto Geográfico Nacional]

2) búsqueda y desarrollo de nuevos sistemas de propulsión eléctrica navales alimentados con fuentes de energía de carácter renovable; 3) desarrollos para nuevos vehículos marinos, tripulados y no tripulados tanto en superficie como submarinos; y 4) tecnologías para el desarrollo de equipamientos y sistemas automatizados para la optimización de operaciones de trasvase de mercancías. Por último, además del PERTE naval también afecta al sector el PERTE agroalimentario, que contempla en su convocatoria de 2024 hasta 20 millones de euros en ayudas a la recuperación económica y la modernización del sector pesquero y acuícola en España, con un enfoque en la sostenibilidad y la eficiencia industrial²⁴.

Además de lo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante preparó en 2024 un informe sobre la “Estrategia Marítima de España 2024-2050”, hecho público poco después de que el Consejo de Seguridad Nacional aprobase la “Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024”, publicada en el BOE del 27 de mayo de 2024²⁵. Es decir, que existe cierta

ESPAÑA DEBE PROFUNDIZAR EN SU RELACIÓN CON EL MAR SI PRETENDE SEGUIR SIENDO UNA POTENCIA, AL MENOS EN SU ENTORNO, LO QUE OBLIGA A UNA APROXIMACIÓN HOLÍSTICA

conciencia entre la clase política acerca de la importancia del mar, aunque esta parece ser desigual, como ocurre con el sector de la acuicultura. Para este último se aprobó un “Plan Estratégico Plurianual 2014-2020” que, no obstante, no ha tenido continuidad directa²⁶, si bien existen una serie de principios orientadores para el periodo 2021-2030 que forman además parte de la Contribución de España a las Directrices Estratégicas para una Acuicultura de la UE más Sostenible y Competitiva 2021-2030 (EsAcui 21-30)²⁷. Además, tampoco se debe olvidar que, a pesar de las competencias nacionales, el apartado marítimo y lo que en él ocurre está en buena medida afectado por decisiones tomadas en Bruselas. Tampoco que las Comunidades Autónomas también ostentan competencias que han sido progresivamente transferidas, lo que las habilita para lanzar sus propios planes como ocurre en el caso de la Comunidad Autónoma Vasca y el “Plan Estratégico de Pesca y Acuicultura EUSKADI 2020”²⁸, el “Plan de Competitividad y Sostenibilidad del Marisqueo en Gali-

cia 2024-2025”²⁹. Planes que, por cierto, hasta ahora estaban contemplados dentro del “Documento de Planificaciones Estratégicas Autonómicas”³⁰ el cual, a su vez, era parte del “Plan Estratégico Plurianual 2014-2020”.

LOS DESAFÍOS PRESENTES Y FUTUROS: DE LA DRÓNICA A LA PESCA SOSTENIBLE Y DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL CIVIL A LA NÁUTICA DE RECREO

A pesar de los pasos dados, España debe profundizar en su relación con el mar si pretende seguir siendo una potencia, al menos en su entorno; objetivo que obliga a una aproximación holística. No se trata, mediado el siglo XXI, de quedarse en parámetros como algunos de los que hemos ido compartiendo, caso del tonelaje botado o de las capturas totales. La mar es, por más que nos pese, todo lo contrario al “ámbito exacto” del que hablaba hace casi un siglo el poeta Pedro Salinas³¹. De hecho, se parece mucho más a cómo el historiador Fernand Braudel nos dibujaba un Mediterráneo que iba mucho más allá de las líneas de costa, extendiéndose muy hacia el interior de los países que bañaba e incluso llevando su influencia hasta muchos otros que ni siquiera habían visto nunca sus impredecibles aguas³². Es más, esto, que quizá a mediados de siglo, cuando el autor francés escribió su obra cumbre, no era tan evidente, se ha dejado sentir desde entonces con una fuerza arrolladora.

No hay más que pensar en la importancia de los cables submarinos³³, tanto de comunicaciones como eléctricos, sin los cuales la economía de buena parte de Europa (y del resto del planeta) no podría funcionar. Lo mismo que ocurre con los ductos submarinos, que conducen hidrocarburos de un país a otro y que son vitales para la actividad económica del mismo modo que el transporte por barco. Igualmente, de unos años a esta parte se ha multiplicado el número de parques eólicos marinos, con muchos de los

mayores del globo situados frente a las costas europeas³⁴. Por otra parte, no conviene olvidar que, dado el agotamiento de los caladeros, la acuicultura se ha convertido en una opción en auge para muchos países costeros, lo que implica efectos sobre el entorno, pero también ciertas vulnerabilidades. La mar, además, es también fuente de riqueza, como lo ha sido siempre tanto por el comercio como por el turismo, otra actividad económica muy relevante y más para nuestro país. De hecho, en relación con esto, aunque España no dispone de puertos capaces de mover el volumen de mercancías que entran y salen de los Países Bajos por Róterdam, ni por Hamburgo en el caso de Alemania, no solo contamos con algunos importantes (Algeciras, Valencia, Barcelona, Cartagena y Bilbao³⁵) en términos de mercancías, sino que otros como el de Barcelona o el de Palma de Mallorca figuran entre los principales del continente por número de cruceristas³⁶.

Dicho lo anterior, cabe también considerar que una relación holística no lo sería verdaderamente si además de considerar todos los sectores, no lo hiciese también con los factores que influyen en la evolución de los mismos, con la vista puesta en la tecnología futura. Así, en el caso del sector naval es obligado prestar una atención especial a la automatización, ya que buena parte de los buques que se construyan en los años venideros verán sus tripulaciones reducidas, recurriendo a elementos como los 'gemelos digitales' y al mantenimiento predictivo ahorrando costes y mejorando la gestión de las flotas. Del mismo modo, muchos de los trabajos que ahora se realizan desde embarcaciones tripuladas serán llevados a cabo casi exclusivamente por máquinas, como ocurre con la inspección de los aerogeneradores o el control de las plataformas navales.

Por supuesto, este desarrollo requerirá de otros paralelos que irán desde las comunicaciones hasta



Salón náutico de Valencia

el empleo de nuevos materiales y métodos de fabricación (como la impresión 3D). En resumen, para que España pueda volver a mirar al mar con todas las de la ley no solo deberán darse pasos destinados a consolidar o proteger lo existente, entendido como los sectores tradicionales, sino que habrá de darse otros con el objetivo de explorar y en su caso favorecer la creación de otros nuevos. Todo ello necesitará, además, del concurso de todas las fuerzas disponibles, incluyendo las empresas, sí, pero también los organismos públicos, la Universidad, los centros de investigación, etc.

Antes de finalizar, es obligado hacer al menos una mención a la náutica deportiva. España es, por la longitud de sus costas y por su clima benigno, un país muy propicio a la navegación, de ahí que sea el destino elegido por numerosos armadores privados y por empresas de chárter. Además, el propio país ha visto cómo con el paso del tiempo el sector ha despuntado, siendo cada vez más los ciudadanos que adquieren, comparten o alquilan veleros o embarcaciones a motor con las que disfrutar de su tiempo libre o competir en regatas; incluso vivir. Sin embargo, dado que en España no existe una Dirección General dedicada a este particular, sino que la náutica recreativa es competencia de la Dirección

General de la Marina Mercante, las exigencias que los armadores privados deben cumplir están absolutamente alejadas de la realidad de muchos otros países de nuestro entorno.

Estos, como ocurre en el caso de Bélgica o Polonia, a pesar de que son considerados por nuestra Administración como 'laxos' por la libertad que conceden a los armadores a la hora de equipar sus embarcaciones o la ausencia de trabas administrativas a la adquisición –o incluso a la construcción artesanal en el caso polaco–, han conseguido que un número creciente de armadores españoles enarbole sus pabellones, buscando liberarse de las trabas legales y del sobrecoste económico que implica la legislación española. Dicho lo cual, si España pretende que sus gentes vivan de cara al mar y no de espaldas a él, quizá sería necesario meditar profundamente sobre la realidad de un sector que genera miles de millones de euros al año, pero del que España apenas se beneficia salvo como destino o punto de paso, siendo prácticamente nulas, por ejemplo, las empresas nacionales dedicadas a la construcción de embarcaciones de recreo en oposición al boyante mercado francés, el alemán o, cada vez más, el polaco.

Más allá de todo lo anterior, relanzar la relación de España con el

**ESPAÑA
ES, POR LA
LONGITUD DE
SUS COSTAS
Y SU CLIMA
BENIGNO,
UN PAÍS MUY
PROPICIO A
LA NÁUTICA
DEPORTIVA,
DE AHÍ
QUE SEA EL
DESTINO
ELEGIDO POR
NUMEROSOS
ARMADORES
PRIVADOS Y
EMPRESAS DE
CHÁRTER**

mar pasará por concienciar a las generaciones presentes y futuras sobre la dependencia que España tiene respecto de este en todos los sentidos. Un objetivo que supera con creces las visiones un tanto ingenuas y simplistas que se ofrecen en los temarios educativos. De hecho, se necesita una estrategia que esté por encima de la actual “Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024”³⁷ y que contemple aspectos distintos de los securitarios, o más exactamente, una aproximación complementaria a la seguridad, destinada a favorecer el crecimiento de todas aquellas actividades económicas relacionadas con el mar y a hacerlo además de forma sostenible, de tal modo que el crecimiento a corto plazo no afecte al que se consiga a medio y largo plazo. Un esfuerzo que necesitaría de la participación no solo de la Dirección de Seguridad Nacional o de los Ministerios de Interior y Defensa, sino también de los de Ciencia, Innovación y Universidades, Industria y Turismo y el de Transportes y Movilidad Sostenible, pero también acuerdos de carácter nacional y a largo plazo, algo que el actual clima político dificulta sobremanera. En definitiva, de hacer de “la mar”, una política de Estado lo más omnicompreensiva posible y, también, en la medida de las posibilidades, inmune a los vaivenes políticos.

CONCLUSIONES

España, por su posición geográfica y por su particular configuración peninsular es un país que no puede ni debe vivir de espaldas al mar. La existencia de importantes rutas marítimas que cruzan sus aguas de responsabilidad, el hecho de controlar dos archipiélagos y distintos enclaves en la costa norteafricana, la importancia creciente de los cables de comunicaciones submarinos, el turismo, las riquezas que esconden el subsuelo marítimo, la relevancia todavía hoy del sector de la pesca o el papel que el mar tiene en relación con las energías renovables son tan solo algunos de los elementos que obligan a mirar hacia él, fuente a la vez de riqueza y de seguridad.

A pesar de este imperativo estratégico, nuestro país no siempre ha vivido volcado hacia el mar, sino que durante distintos periodos los problemas propios de la política interna, la debilidad económica o la incapacidad de responder en tiempo y forma a los avances técnicos o a la competencia (en muchos casos desleal) por parte de otras naciones ha provocado un relativo abandono de ‘lo naval’. Abandono que siempre ha tenido consecuencias mucho más allá de los sectores directamente implicados, como el pesquero o el de la construcción naval, hasta

**ESPAÑA
DEBERÁ
ADEMÁS
PROFUNDIZAR
EN NUEVOS
SECTORES
COMO EL
DE LAS
RENOVABLES
MARÍTIMAS,
LA MINERÍA
SUBMARINA
O LA
ACUICULTURA**

minar la posición internacional española o sus posibilidades de crecimiento.

En la actualidad, superado lo peor del declive de sectores como el de la construcción naval o el pesquero, España vuelve a mirar tímidamente al mar con iniciativas como el PERTE naval o la reciente aprobación de la “Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024”. Es, sin embargo, un esfuerzo incompleto que necesitará de futuras acotaciones y complementos si se pretende competir con garantías en un mundo en cambio acelerado, en el que el mar ofrece algunas de las mejores oportunidades de crecimiento o creación de empleo. Así, se deberá por una parte profundizar en nuevos sectores como el de las renovables marítimas, la minería submarina o la acuicultura, al tiempo que se facilitan las cosas de cara a desarrollar todo el potencial de otros como el de la náutica de recreo y todo ello mientras se pone el acento en la innovación y la adopción de nuevas tecnologías.

Pese a todo, cualquier esfuerzo seguirá estando incompleto si los trabajos no se comienzan por la base, es decir, por fomentar desde las escuelas y los institutos la relación de los españoles con el mar, concienciando a las futuras generaciones de su importancia para nuestro país ●

NOTAS

- 1 Eduard Jiménez Virgili. “La apuesta de los Borbones por el mar; la regeneración de la flota militar española (1704:1756) y el recurso de las maderas”. En *América y el mar*, editado por María del Mar Barrientos Márquez y Alberto J. Gullón Abao, (Cádiz: Editorial UCA, 2019), 55-70.
- 2 Daniel Miguel Nieva Sanz. “Panorama naval ibérico en los siglos XVI y XVII: desarrollo, innovaciones y guerra naval”. *Revista Historia Autónoma*, n.º 15 (2019): 71-91.
- 3 Santiago Acosta Ortega. “El renacimiento de la Armada tras el desastre del 98”. *Revista de Historia Naval*, septiembre de 2023, 9-36. <https://doi.org/10.55553/603sjp16101>
- 4 Christian D. Villanueva-López. “Luces y sombras de la industria naval militar en España”. En *Seguridad Marítima: Una Incertidumbre Permanente*, editado por Fernando Ibáñez, 1º., 139-71. (Barcelona: J. M. Bosch, 2024).
- 5 Christian D. Villanueva-López. *El programa S-80: dos décadas luchando por mantenerse a flote*. Investigación y debate 416. Madrid: Catarata, 2023.

- 5 Josep Baqués Quesada. "Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial". *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, n.º 11 (14 de noviembre de 2018). <https://revista.ieee.es/article/view/166>
- 7 Alfred T. Mahan. *La influencia del poder naval en la historia: 1660-1789*. 1ª. (Madrid: Ministerio de Defensa, 2007).
- 8 María Teresa Tolosa Bernárdez. "La crisis pesquera del puerto de Pasajes". *Lurralde: investigación y espacio*, n.º 7 (1984): 267-85.
- 9 Samuel Jesús Juárez Casado. "La pesca en España: Cambios en los últimos años y perspectivas". *Papeles de Economía Española*, n.º 71 (1997): 2-13.
- 10 En este caso, en referencia a la segunda mitad del s. XX, ya que durante la primera mitad los datos llegaron a ser muy superiores en algunos momentos.
- 11 Jesús M. Valdalisio Gago. "Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX". *Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, n.º 1 (2001): 55-79.
- 12 Gonzalo Sirvent Zaragoza. "La Flota Mercante española". *Cuadernos de Estrategia*, n.º 88 (1997): 115-68.
- 13 José Gómez Alén. "La construcción naval en España, 1950-2019: una introducción general y notas sobre los sistemas constructivos en NAVANTIA/Ferrol". *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, n.º 12 (1 de diciembre de 2019): 63-98.
- 14 Christian D. Villanueva-López. *El programa S-80: dos décadas luchando por mantenerse a flote*. Investigación y debate 416. (Madrid: Catarata, 2023).
- 15 Industrias Pesqueras. "SMM 2022: Radiografía a la industria naval global en 10 puntos", 6 septiembre de 2022. <https://industrias-pesqueras.com/noticia-72017-sec-Naval>
- 16 Andrea Estévez. "La construcción naval en España crece aupada por el sector en Vigo". *Atlántico*, 8 noviembre 2023. <https://www.atlantico.net/articulo/economia/construccion-naval-espana-crece-aupada-sector-vigo/202311080130261006912.html>
- 17 No hay que olvidar que en un plazo relativamente breve se pasó del europeísmo al final de la época de Felipe González a un carácter proatlantista y vez más cercano a Estados Unidos durante las dos legislaturas de José María Aznar para posteriormente retornar a otro europeísmo mucho más simplón y por motivos en ocasiones espurios (en lugar de como consecuencia de un análisis serio de la situación internacional y los intereses patrios) en tiempos de Zapatero. Desde entonces, y a pesar de las diferencias sustanciales entre las administraciones de Rajoy y Sánchez, se ha optado por retornar a cierto equilibrio entre las preferencias proeuropeas y la necesidad de mantener una buena relación con los Estados Unidos.
- 18 Christian D. Villanueva-López. "Luces y sombras de la industria naval militar en España". En *Seguridad marítima: una incertidumbre permanente*, editado por Fernando Ibáñez, 1ª., 139-71. (Barcelona: J. M. Bosch, 2024).
- 19 Sociedad Española de Participaciones Industriales. "NAVANTIA cierra 2023 con aumento de ingresos y contratación: la cartera de pedidos asciende a 8.214 millones". *SEPI*, 12 julio 2024. <https://sepi.es/es/sala-de-prensa/noticias/navantia-cierra-2023-con-aumento-de-ingresos-y-contratacion-la-cartera-de>
- 20 Guillem Colom-Piella. "Turkiye's Defence-industrial Relationships with Other European States". En *IISS*, 2024. <https://www.iiss.org/sv/research-paper/2024/09/turkiyes-defence-industrial-relationships-with-other-european-states/>
- 21 Javier Rodríguez. "Navantia podría comprar el astillero inglés Harland & Wolff, famoso por construir el "Titanic"". *La Voz de Cádiz*, 14 octubre 2024. <https://www.lavozdigital.es/provincia/navantia-comprar-harland-wolff-famosa-propietaria-astillero-20241014184726-ntv.html>
- 22 Ministerio de Industria y Turismo. «Agenda Sectorial de la Industria Naval». Madrid, 2019. <https://industria.gob.es/es-es/Servicios/AgendasSectoriales/Agenda%20sectorial%20de%20la%20industria%20naval/agenda-sectorial-industria-naval.pdf>
- 23 Gobierno de España. "PERTE para la Industria Naval". Resumen Ejecutivo. Madrid, 2022. <https://www.mintur.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/2022/documents/2022%2003%2015%20resumen%20ejecutivo%20perte%20naval.pdf>
- 24 Gobierno de España. "Conoce las ayudas a la industria pesquera y acuícola del Plan de Recuperación", 13 de septiembre de 2024. <https://planderecuperacion.gob.es/noticias/conoce-convocatoria-ayudas-industria-pesquera-acuicola-perte-agroalimentario-Plan-recuperacion-prtr>
- 25 Ministerio de Defensa, Año. "Boletín Oficial del Ministerio de Defensa". *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa*, n.º 107 (31 mayo 024). https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/b/o/bod_20240531_107_al_1.pdf
- 26 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. "Contribución de España a las Directrices estratégicas de la acuicultura UE". Accedido 2 diciembre 2024. <https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/acuicultura/plan-estrategico/estrategia-2021-2030/default.aspx>
- 27 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. "Contribución de España a las Directrices estratégicas de la acuicultura UE". Accedido 2 diciembre 2024. <https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/acuicultura/plan-estrategico/estrategia-2021-2030/default.aspx>
- 28 Gobierno Vasco. "Plan Estratégico de Pesca y Acuicultura EUSKADI 2020", 2020. https://www.euskadi.eus/contenidos/proyecto/plan_pesca_acuicultura2020/es_def/adjuntos/Plan_Estrategico_Pesca_%202020.pdf
- 29 Industrias Pesqueras. "La Xunta da a conocer el Plan de competitividad y sostenibilidad del marisqueo de Galicia de 123 millones de euros para 2024-2025". Accedido 2 diciembre 2024. <https://industriaspesqueras.com/noticia-80827-sec-Portada>
- 30 Gobierno de España. "Documento de Planificaciones Estratégicas Autonómicas", s. f. https://www.mapa.gob.es/es/pesca/temas/acuicultura/planes_autonomicos_peae_mar_2015_marcadores_tcm30-289262.pdf
- 31 Pedro Salinas. *Presagios. Seguro azar. Fábula y signo*. (Madrid: Alianza, 2022).
- 32 Fernando Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. (México: Fondo de Cultura Económica, 2006).
- 33 Augusto Conte de los Ríos. "Geopolítica de los cables submarinos de comunicaciones I". *Revista Ejército*, 20 febrero 2023. <https://www.revistaejercitos.com/articulos/geopolitica-de-los-cables-submarinos-de-comunicaciones-i-su-importancia-para-espana>
- 34 José Antonio Roca. "Los 10 mayores parques eólicos marinos del mundo: Walney Extension da un vuelco a la clasificación". *El Periódico de la Energía*, 9 septiembre 2018. <https://elperiodicodelaenergia.com/los-10-mayores-parques-eolicos-marinos-del-mundo>
- 35 Miguel Jiménez. "Puertos españoles 2023: Los "MÁS"". *Diario del Puerto*, 20 de febrero de 2024. <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/puertos-espanoles-2023-los-mas-KE18587094>
- 36 Statista. "Los 10 puertos mediterráneos con más cruceristas de Europa 2022". *Statista*, 2023. <https://es.statista.com/estadisticas/569169/principales-puertos-europeos-del-mediterraneo-por-numero-de-cruce-ristas>
- 37 Dirección de Seguridad Nacional. "Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024" | DSN. Madrid, 2024. <https://www.dsn.gob.es/es/documento/estrategia-nacional-seguridad-mar%C3%A9-Dtima-2024>