



FAS

# La industria militar española, a examen

Para conseguir un Ejército moderno y bien equipado es indudable que se necesita no sólo mucho dinero, sino también una industria militar decuada.

Sin una industria que sea capaz de suministrar en un cierto grado materiales para las constantes necesidades de renovación de los tres Ejércitos, sería preciso un nivel de aportaciones tan elevado que obviamente descompenaría la balanza de pagos de un país; de ahí, y por supuesto para no tener que depender de terceros en caso de conflicto es conveniente potenciar al máximo a las industrias de construcciones militares.

## Tierra: La insuperable dependencia de Estados Unidos

El Ejército de Tierra ha hecho un notable esfuerzo en los dos últimos años en lo que a política de compras de material se refiere, intentando aclimatarse a los condicionamientos de la guerra moderna, y a ello ha contribuido eficazmente la industria nacional.

Efectivamente, de una época en que la disparidad de material era brutal y en que la calidad de las armas estaba en función de la de los materiales sobrantes de la guerra civil y de la segunda guerra mundial, hemos pasado a otra en que las unidades —salvo excepciones— están relativamente bien equipadas y el material es bastante homogéneo.

### Contribución privada

Varias son las empresas que han contribuido a esto: Santa Bárbara, CETME, Pegaso... Hoy se fabrican bajo licencia en Sevilla carros de combate AMX-30, están ya en servicio los primeros vehículos blindados de fabricación nacional (los Pegaso 3.500 y 3.550), se producen todo tipo de vehículos de transporte, tanto convencionales como «todo terreno», en armas ligeras y municiones somos prácticamente autosuficientes...

Sin embargo quedan muchas lagunas: así recientemente el Ejército de Tierra en sus últimos pedidos importantes ha adquirido a Estados Unidos considerables cantidades de artillería autopropulsada y de transportes acorazados (el principal ejemplo son los misiles) la aportación de la industria nacional es todavía muy pequeña.

El problema ciertamente no es que no tengamos la suficiente tecnología, sino que para desarrollar un arma y que sea barata hay que con-

tar con un mercado suficiente; si la exportación tiene dificultades porque otros países la tienen materialmente cubierta, realmente poco queda por hacer.

Sin embargo, el nuevo CETME de 5,56 mm., la creciente actividad de empresas como ENASA, Land Rover/Santana, Motor Ibérica en el campo de los vehículos, las actividades en el sector de equipos electrónicos de Standard, ENOSA... y todas las demás empresas que forman la industria armamentística nacional, permiten entrever que pese a los intereses multinacionales, políticos y económicos, poco a poco se va confirmando un cierto progreso.

## Marina: Mayor grado de construcciones nacionales

La parte de la industria militar española dedicada a las construcciones navales militares puede ser considerada sin duda como la más avanzada.

De hecho se ha salido de los años en que pocos eran los buques producidos en nuestro país, siendo el resto unidades usadas previamente por las Fuerzas Armadas de otros países; el punto extremo de esta situación fue la ayuda americana, que hasta la presente década ha suministrado buques viejos, cuya utilidad podría ser puesta en numerosos casos en entredicho.

Desde el último Tratado (o más bien el primero) entre España y Estados Unidos, la situación ha cambiado y se puede decir que hoy por hoy los buques que causan alta en la Armada son construidos dentro del país (ya sea bajo licencia de otros o de proyecto propio).

El centro neurálgico de las construcciones navales militares es la Empresa Nacional Bazán, que en sus diversas factorías lleva a cabo la producción de navíos, no sólo para España, sino para otros países (corbetas para Portugal, patrulleros para Mauritania, Marruecos, Chile...). Como ejemplos tenemos las corbetas tipo Descubierta, de diseño nacional (que son las mejor equipadas en su clase de la Europa occidental), la serie de patrulleros en construcción, los submarinos tipo Agosta (licencia francesa), las fragatas tipo FFG-7 y el futuro portaaviones (ambos de origen norteamericano, aunque de este último se ha adquirido la patente).

### Faltan equipos

Sin embargo, los materiales que faltan por ser fabrica-

dos son los de siempre: equipos (radares, direcciones de tiro...), aunque algunos son ya montados bajo licencia, y por supuesto, la consabida nula capacidad de producir armas sofisticadas. Y esto es precisamente lo que hace que el porcentaje de nacionalización de las construcciones —ya sean de diseño propio o realizadas bajo licencia extranjera— descienda considerablemente.

Podemos dar unas cifras, que ofrecen una idea de la capacidad real de nuestra industria naval militar: los porcentajes de nacionalización en los buques son desde un 40 por 100 en las fragatas tipo DEG (ya terminadas) o FFG (de futura construcción) a un 100 por 100 en determinados patrulleros; en municiones, el grado de nacionalización es del 90 por 100; en componentes eléctricos, un 80 por 100; en electrónica, un 16 por 100; en vapor, un 85 por 100 de la maquinaria y equipos; en propulsión va desde un 2 por 100 en las FFG hasta un 100 por 100 en las corbetas; en comunicaciones, un 28 por 100; finalmente, en sistemas de mando y control, tan sólo un 7 por 100.

Por último, un grave defecto de la industria naval militar con los retrasos que se alcanzan en la puesta a punto de determinadas unidades.

## Aire: Monopolio

Posiblemente la característica más notable de la industria aeronáutica es el monopolio que por diversas razones representa la empresa Construcciones Aeronáuticas, en la que tiene un alto grado de participación el Instituto Nacional de Industria.

Después de la época dorada que representó los años posteriores de la guerra civil, en la que gran cantidad de los aviones del Ejército del Aire eran fabricados bajo licencia (en su mayor parte alemana) en España, e incluso había proyectos nacionales, vino la época típica de la ayuda americana, en que prácticamente inundó el país de material, unas veces regular y otras malo. Posteriormente llegaría —bastante recientemente— el tiempo en que el Ejército del Aire necesitaría modernizarse con aparatos que los Estados Unidos no querían dar en plan de simple ayuda, y comenzarían a venir los F-5 (fabricados bajo licencia norteamericana por CASA), Mirage III, Mirage F-1...

Mientras tanto, CASA absorbía a la otra importante industria aeronáutica española: Hispano Aviación, que entre sus productos había destacado con el famoso Saeta. Y así hemos llegado al presente momento, en que se fabrican unos pocos aviones para misiones muy determinadas: transporte ligero o entrenamiento.

### Cooperación internacional

Por otro lado, se tiende a una cooperación internacional, y de hecho, cuando se formula un pedido importante para un determinado tipo de avión, son inmediatas las compensaciones industriales a CASA, que, por otro lado, sirven para adquirir nueva tecnología.

En lo que a aviones de combate se refiere, se debería tender a que el aparato que se adquiriera, lo fuera con la condición de que se fabricara bajo licencia en España. En aviones de transporte, se produce con mucho éxito comercial el Aviocar, y

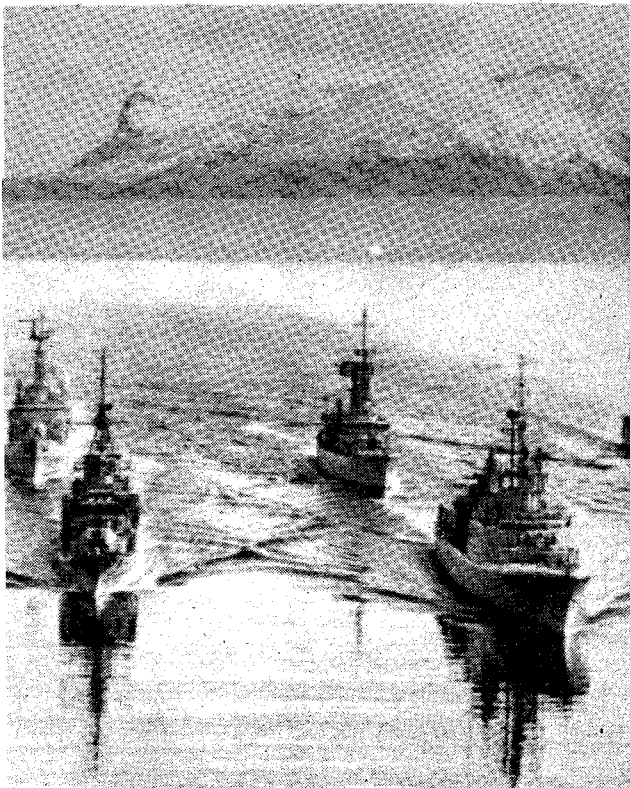
se pueden hacer aparatos mayores —y de hecho ha habido proyectos que posteriormente por razones no muy convincentes se han olvidado; en aviones de entrenamiento está el reactor C-101 (útil también para el ataque) y el proyecto C-102, que compite con uno similar de otra empresa (AISA, del grupo Motor Ibérica), para dotar al Ejército del Aire de un nuevo entrenador básico.

Pero si bien estas construcciones demuestran que ha existido y existe una tecnología suficiente, en la práctica, en el coste total de un proyecto vemos que parte se fuga a otros países en calidad de los instrumentos y motores que los equipan, y que suponen un alto valor en cada aparato.

De hecho la única empresa que ha fabricado motores de aviación en España a un nivel suficientemente importante (EUMASA) fue también absorbida por CASA, cesando prácticamente su actividad de producción.

Si en conjunto existe en España una industria lo relativamente importante, todavía resulta incapaz por diversos motivos de adaptarse a una tecnología lo suficientemente elevada, que es necesaria para todo Ejército moderno.

La única posibilidad de salir de este bache es una clarificación de la política armamentística, tanto a nivel industrial como militar, y buscar unos cauces de comercialización en las áreas de influencia española, única posibilidad para que un determinado producto no sea prohibitivo por su precio, y que incluso puede ser rentable comercialmente.



La industria naval militar española ha exportado unidades