

SUIZA Y LA MAR

Bruno CARPANETO
Agregado de Defensa, Militar, Naval y
Aéreo Adjunto, Embajada de Suiza

Hay puertas sobre la mar que se abren con palabras.

Rafael Alberti.



O es necesario abrir un atlas o una obra de geopolítica para comprender que Europa nace del mar. Más allá de la filología y de las leyendas griegas, a cualquier habitante del centro de Europa le basta con recorrer unas 200 millas aproximadamente para acceder a él. Y desde su origen, en las montañas, todos los ríos van a parar a la mar...

Suiza no es una excepción, ya que desde el año 1400 d. de C. se beneficia de los manantiales del Rin y del Ródano (1), de un territorio en el que se entrecruzan las rutas comerciales y los intercambios entre el sur y España, Italia, Flandes y el norte de Alemania, que se va abriendo progresivamente al mar. De hecho, se pueden ya encontrar los famosos combatientes suizos en las iconografías de la batalla de Lepanto (2).

A pesar de todo va a ser necesario esperar la llegada del siglo XIX para que los comerciantes suizos (3) pidan formalmente a las autoridades helvéticas la creación de un pabellón para sus navíos mercantes. Hasta ese momento, los navíos en manos suizas operaban bajo el pabellón de su puerto de amarre. Pero las autoridades de la época no se interesaban demasiado por esta problemática, que les parecía lejana, y pregonaban su escepticismo. Un pabellón mercante no iba, ciertamente, a mejorar la suerte de los suizos emigrados ni la de la tripulación suiza embarcada. Las representaciones diplomáticas consuladas fueron de esta misma opinión.

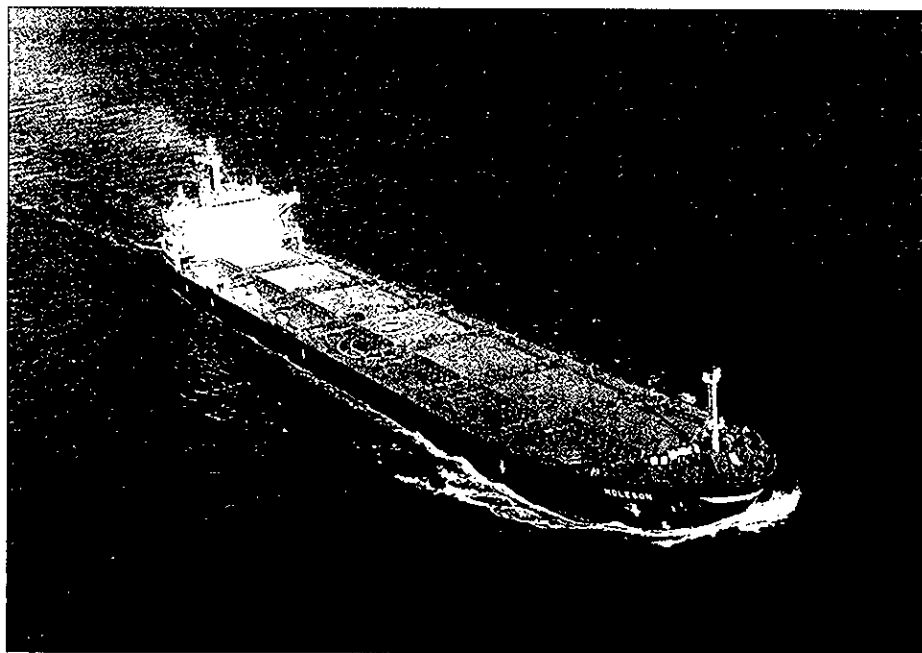
La Primera Guerra Mundial

La llegada de la Gran Guerra cambiará la percepción de las cosas. Suiza, debido a su neutralidad, se encuentra entonces aislada en medio de los belige-

(1) Hay que pasar por más de 157 esclusas para llegar a Marsella en barco desde Berna (1.200 km).

(2) 1571 d. de C.

(3) El primero, James Funk (el nombre significa radio en alemán), emigrado a Estados Unidos, consiguió que el Consejo federal le dejara dirigir el departamento militar con el fin de crear y reconocer un pabellón marítimo suizo.



Buque suizo *Moleson*.

rantes. Los recursos propios son casi inexistentes y el precio del flete aumenta de forma catastrófica. A pesar de los esfuerzos, Suiza no consigue negociar acuerdos *charter* de relevancia. En marzo de 1917, el Consejo federal crea una autoridad central (4) encargada de gestionar las importaciones y las exportaciones, en particular los bienes de primera necesidad, y de encauzarlos posteriormente desde los puertos neutrales. Al principio, esta tarea es llevada a cabo por los americanos, que enarbolan pabellones suizos en la proa de sus navíos. Pero la entrada de los Estados Unidos en la guerra abrevia este dispositivo y, a pesar de llevar a cabo varias tentativas, ninguna flota sería capaz de ver la luz (5).

La Segunda Guerra Mundial

Durante la Segunda Guerra Mundial, Suiza se ve obligada a participar en un juego diplomático sin igual, nadando entre dos aguas, intentado contentar a

(4) KTA (Krieg Transport Amt).

(5) La Belgian Shipping Company sólo duró algunos meses en 1919.

la vez a las potencias del eje que la rodean y a los aliados. Es entonces cuando, con carácter urgente, el profesor Robert Haas, de Basilea, prepara, en treinta días, un proyecto de ley que se convertirá en la «Ley marítima federal de 9 de abril de 1941».

A causa del conflicto, la adquisición de barcos es igualmente ardua. Finalmente, una quincena de barcos podrá operar bajo pabellón suizo (6). Algunos son atacados por los alemanes o por los aliados y hundidos (7). Una sociedad marítima, la Maritime Suisse, fundada por Gottlieb Duttweiler y Marc Bloch, se implica en asuntos de espionaje y se convierte así en la tapadera de operaciones especiales (8) llevadas a cabo desde la internacional Ginebra.

Al finalizar la guerra, la flota suiza sólo cuenta con nueve unidades. El 23 de septiembre de 1953 las cámaras federales aprueban el «Decreto federal sobre la navegación marítima bajo pabellón suizo», con el fin de mantener una flota más importante bajo este mismo pabellón.

El sesenta aniversario de la flota más moderna

Con una considerable importancia político-económica (9), si bien ya no se trata de garantizar el aprovisionamiento del país en mercancías vitales, esta flota posee actualmente alrededor de dos docenas de barcos que ondean el pabellón suizo, con una capacidad de transporte de 800.000 toneladas. El 30 de agosto de 2001 se celebró su sesenta aniversario (10) en el museo suizo de Transportes en Lucerna.

Las sociedades suizas de armamento marítimo son tanto contratistas como prestatarias de servicios, y Suiza ofrece a las sociedades marítimas ventajas importantes, tales como una legislación apropiada, financiación y un sistema de telecomunicaciones adecuado. Sin costas ni puerto de mar, Suiza es particularmente dependiente de un mercado libre. Es por este motivo por lo que Suiza «sostiene activamente los esfuerzos internacionales dirigidos a combatir y a eliminar las medidas proteccionistas de los Estados costeros» (11).

Así pues, los únicos productos que los navíos suizos no transportan son petróleo y armas.

(6) Decreto federal de 9 de abril de 1941, insignia rectangular (2:3), cruz blanca (plata) sobre fondo rojo (gules).

(7) *SS Maloja*, *SS Chasseral*, *SS Albula*, *SS Generoso*.

(8) Archivos federales: Berna, E4320 (B) 1975/40, Bd.107, expediente C.8.1781.

(9) La Oficina Federal de la Navegación Marítima depende del Departamento de Asuntos Exteriores.

(10) Sesenta aniversario de la navegación marítima bajo pabellón nacional.

(11) Comunicado de prensa federal del 30-08-01.



Buque suizo Corviglia.

La navegación marítima suiza en cifras

Seis armadores; 15 barcos contenedores a granel (*bulk carriers*); seis barcos multiuso (*combi freighters*); tres navíos cisterna (*tankers*); 319 marineros; 27 suizos (8,5 por 100) en navíos suizos; cuatro capitanes; cinco suboficiales de a bordo de 48 y cuatro maquinistas de 53.

¿Una marina militar?

Al ser un país de montañas y de lagos, Suiza no dispone, evidentemente, de una Marina propiamente dicha en el seno de sus Fuerzas Armadas, aunque lanchas motoras rápidas mantengan la seguridad de las zonas fronterizas lacustres con Alemania (12), Francia (13) e Italia (14) como complemento al servicio de aduanas.

Estas motoras (15) forman parte de unidades del Cuerpo de Ingenieros, al igual que los jefes de embarcadero, y están englobadas dentro de las fuerzas

(12) Lago de Constanza o Bodense.

(13) Lago Lemán o lago de Ginebra.

(14) Lago de Lugano.

(15) Canoas patrulla 80.

terrestres. Sirven de complemento a las diversas canoas neumáticas, barcos de travesía o canoas de reconocimiento que surcan los numerosos cauces del país.

La investigación marina

Mucho antes que el profesor Jacques Piccard y su célebre batiscafo *Trieste* descubrieron la fosa de las Marianas, ya en el año 1882, las autoridades suizas se interesaron por la zoología y la biología marina y se creó una comisión federal para las estaciones Roscoff (F) y Nápoles (I). Esta Comisión de Oceanografía y de Limnología (COL) de la Academia Suiza de Ciencias Naturales permite actualmente a los estudiantes e investigadores suizos formarse y participar en programas internacionales de investigación. Uno de los programas más importantes es el ODP (16) (Ocean Drilling Program), que se desarrolla bajo forma de campañas a bordo del barco de exploración submarina internacional *Joides Resolution*.



Buque suizo *General Guisan*.

Las carreras en alta mar

Los navegantes suizos surcan los mares del globo y suman buenos resultados en las numerosas pruebas internacionales de vela en las que participan. Tanto Pierre Fehlmann, en la famosa Transat o la Withbread, como Laurent Bourgnon, en la Route du Rhum, Bernard Gallay, Dominique Wavre y Bernard Stamm, en el Vendée Globe Challenge, o tantos otros timoneles formados en los difíciles lagos suizos, llevan a cabo toda clase de hazañas.

De las montañas al mar no hay nada más que un paso, un abrir y cerrar de ojos. Estos dos elementos nos hacen tomar conciencia de nuestras flaquezas, nos hacen ser más humildes pero también más fuertes, nos hacen avanzar sin reparar en obstáculos.

(16) Consortium ECOD European Science Foundation Consortium for Ocean Drilling.