



**ARMADA ESPAÑOLA**



**ESCUELA DE GUERRA NAVAL**



**CUADERNOS  
DE PENSAMIENTO NAVAL**

| <b>ÍNDICE</b>   | <b>Págs.</b> |
|---|--------------|
| <b>Presentación</b>   |              |
| Tomás Bolívar Piñeiro<br>Contralmirante<br>Director de la Escuela de Guerra Naval .....           | 3            |
| <b>La soledad del líder en la toma de decisiones. Una perspectiva naval</b>                       |              |
| Ángel M. Tello Valero<br>Vicealmirante (R).....   | 5            |
| <b>Doctrinas navales y estratégicas</b>   |              |
| Julio Albert Ferrero<br>Vicealmirante (R) .....   | 19           |
| <b>El estrecho de Gibraltar en su entorno geoestratégico</b>                                      |              |
| Ricardo Alvarez-Maldonado<br>Vicealmirante (R) .....  | 39           |
| <b>Constituciones griegas. Lo naval en la antigüedad</b>  |              |
| Jesús Mariño Rodríguez<br>Capitán de navío (R) .....  | 65           |
| <b>España ante el mar en los comienzos del siglo XXI</b>  |              |
| Marcelino González Fernández<br>Capitán de navío (R) .....  | 75           |
| <b>Mentalidad naval e Historia naval</b>  |              |
| José M. Gutierrez de la Cámara Señán<br>Capitán de Navío (R) .....                                | 93           |
| <b>Hacia una Fuerza de Acción Marítima del Estado y hasta dónde puede o debe llegar la Armada</b> |              |
| Aurelio Fernández Diz<br>Capitán de navío (R).....  | 101          |

*NOTA: Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. Su publicación en este Cuaderno de Pensamiento Naval no debe entenderse como identificación de este Cuaderno ni de ningún organismo oficial con el pensamiento de sus autores.*



Depósito legal: M. 1.605-1958  
ISSN 0034-9569  
NIPO: 076-09-014-4 (edición en papel)  
NIPO: 076-09-015-X (edición en línea)

# PRESENTACIÓN

Tomás BOLÍBAR PIÑEIRO

Es un hecho constatado que el tradicional concepto de «don de mando», tan bien conocido y aceptado en el ámbito militar, está siendo progresivamente sustituido por el de liderazgo, mucho más general y adaptado principalmente a las necesidades y a los procesos de gestión de las grandes empresas. Por este motivo, una perspectiva naval sobre el liderazgo, entendido éste como sinónimo del *leadership* inglés, no es ajena al interés y a los propósitos de este *Cuaderno de Pensamiento Naval*.

Por otro lado, la Estrategia también está directamente relacionada con el pensamiento naval. La mar y la tierra han condicionado siempre la estrategia y por eso es bueno hacer el esfuerzo de enlazar las doctrinas estratégicas tradicionales con el pensamiento estratégico actual. Además, como ya es una tradición en la Armada, se reconoce que el estrecho de Gibraltar es la piedra angular en la que debe descansar cualquier forma de estrategia naval en España. Estrategia naval y geoestrategia, siempre de permanente actualidad y siempre necesitadas de análisis continuo y sistemático, como puede comprobar el lector en esta primera edición de los *Cuadernos de Pensamiento Naval* del año 2009.

Tampoco es nada nuevo afirmar que para comprender el presente es necesario estudiar el pasado. La realidad es que somos herencia de la Historia y, por tanto, es bueno escudriñar y poner la lupa en la lejana Grecia para tratar de ver cómo la mar, y todo lo relacionado con ella, se fue haciendo dueña del saber, de la preocupación y de la inquietud del hombre que piensa, que hace filosofía, pero también del hombre que guerrea y del que comercia.

Y el pensamiento naval, sabemos hoy, pasó por España igual que la mentalidad naval pasó por la Historia. Y ambos dejaron tanta huella en el pensamiento y en las actitudes de nuestros gobernantes que sin duda marcaron la forma de relacionarse con sus vecinos y la manera con que hicieron frente a los retos impuestos por una situación internacional muchas veces nada pacífica. Y parece conveniente dejar constancia de ello en este *Cuaderno*.

Por último, se reflexiona sobre uno de los temas de más palpitante actualidad, como lo es la Seguridad Marítima. Considero importante tratar de conocer con la mayor exactitud posible cómo se deben de afrontar y neutralizar los riesgos que, por mar, pueden poner en serio peligro la seguridad o el bienestar de los españoles.

Mucho agradezco la colaboración de los autores, al mismo tiempo que ofrezco estas mismas páginas a todos aquellos que se sientan inclinados a colaborar, matizar, puntualizar o intervenir en la consideración de tan importantes cuestiones para la Armada y para España.



# LA SOLEDAD DEL LÍDER EN LA TOMA DE DECISIONES. UNA PERSPECTIVA NAVAL

Ángel M. TELLO VALERO  
Vicealmirante (R)

*Han existido excelentes líderes que nunca supieron qué principios aplicaron, ni qué cualidades precisaron. Otros, por el contrario, conocían las teorías sobre el liderazgo y nunca tuvieron éxito. También tenemos destacados estudiosos, expertos en los temas del liderazgo, que nunca ejercieron el mando y que, sin embargo, son autoridades en la materia.*

## Introducción

Las reflexiones anteriores sólo pretenden poner de manifiesto lo paradójico que puede resultar el tema que nos ocupa, sobre el que caben diversos puntos de vista, distintas apreciaciones y sensibilidades, que suscita una enorme atención y sobre el que, además, está casi todo escrito. Basta con asomarnos a *Internet*, teclear *leadership* y seremos capaces de encontrar una ingente información. Asimismo, disponemos de una nutrida bibliografía en centenares de libros, artículos y monografías que versan sobre el liderazgo.

Este interés por descubrir y ofrecer de un modo fácilmente asequible las esencias del liderazgo nos recuerda los afanes de otras épocas históricas en el hallazgo de prodigiosos talismanes que, de alguna forma, propiciaran la excelencia del ser humano con sólo un relativo esfuerzo. Ésta no va a ser en ningún caso la actitud requerida por alguien que pretenda ejercer un cabal liderazgo, ya que se trata de un «oficio» que requiere enormes dosis de entrega, generosidad, habilidades, sabiduría y autoperfeccionamiento agotadoramente exigentes. No hay que olvidar que el modelo más sublime de liderazgo, el del personaje que más ha influido en la historia de la humanidad, tenía origen divino.

En este trabajo dedicaré una primera parte a exponer mi personal aproximación a la esencia del liderazgo. Trataré de poner de manifiesto en qué consiste ser líder mediante una metodología encaminada a desentrañar tres aspectos básicos de liderazgo: qué debe *ser*, qué debe *saber* y qué debe *hacer*

el líder. Terminaré con algunas consideraciones sobre la soledad del líder y un apunte sobre la perspectiva naval del liderazgo que dará una idea de la peculiaridad del mando en la mar.

Si el ejercicio de un eficiente liderazgo constituye siempre una deseable aspiración en todos los niveles directivos de cualquier actividad humana, en el caso de la institución militar deberá ser uno de sus objetivos primordiales, tanto por la trascendencia de su misión como por la suprema exigencia que encierra.

### La esencia del liderazgo

#### *El perfil de un líder*

Para hacer un análisis del concepto de liderazgo, trataré de identificar algunas de sus características diferenciadoras, examinando cómo se conduce el líder en comparación con el mero gestor o director. Se han ordenado en tres grupos de acuerdo con su relación a:

- Cómo es un líder, es decir, el conjunto de cualidades que reúne.
- Qué hace en relación con las tareas y objetivos a lograr.
- Cómo forja las relaciones humanas.

|                   | <u>GESTORES</u>  | <u>LÍDERES</u>  |
|-------------------|--|---|
| <b>CUALIDADES</b> | Reaccionan al cambio.<br>Observan las normas convencionales.<br>Evitan riesgos.<br>Piensan de forma lineal.<br>Su autoridad se basa en el puesto jerárquico ocupado en la organización.    | Se anticipan al cambio.<br>Actúan de forma original no siempre convencional.<br>Asumen riesgos.<br>Piensan de forma global.<br>Su autoridad emana del reconocimiento otorgado por sus seguidores. |
| <b>OBJETIVOS</b>  | Promulgan directrices ambiciosas.<br>Exigen eficiencia en el trabajo.<br>Organizan a las personas y sistemas para cumplir objetivos.<br>Dan órdenes y controlan.<br>Se adaptan al entorno. | Proponen objetivos sugestivos.<br>Persuaden para que la gente cumpla con agrado las tareas asignadas.<br>Inspiran compromiso con la misión.<br>Comunican y convencen.<br>Influyen en el entorno.  |

**GESTORES**

**LÍDERES**

**RELACIONES HUMANAS**

Tratan de convencer a la gente.  
 Consiguen que la gente haga lo que tenga que hacer.  
 Su aspiración es el mejor funcionamiento de la organización.  
 Son eficientes con los sistemas.  
 Inspiran inquietud.

Convencen y motivan a la gente.  
 Consiguen que la gente haga con agrado lo que tiene que hacer.  
 Construye un entramado de relaciones humanas que facilitan el funcionamiento de la organización.  
 Son eficaces con las personas.  
 Inspiran confianza.

*Habilidades del líder*

Establecido el perfil que conforma el liderazgo, examinemos ahora la naturaleza de las habilidades ejercidas por el líder en cada uno de los tres grupos anteriores para tratar de averiguar lo siguiente:

- Qué hace el líder.
- Para qué lo hace.
- Cómo lo hace.

| PERFIL                                     | QUÉ   | PARA QUÉ   | CÓMO  |
|--|---|--|---|
| <b>CUALIDADES</b><br>(es + sabe)           | Poseer cualidades y sabiduría.                        | Disponer de ascendiente, autoridad y competencia.          | Proceso continuo de formación, perfeccionamiento, entrega y vocación. |
| <b>OBJETIVOS</b><br>(sabe + sabe)          | Proponer metas sugeridas.                             | Alcanzar objetivos contando con el compromiso de su gente. | Motivando a su gente.   |
| <b>RELACIONES HUMANAS</b><br>(hace + sabe) | Establecer un sólido entramado de relaciones humanas. | Construir un grupo cohesionado y competente.               | Fortaleciendo la moral del grupo.                                     |
|  |   | Los individuos se encuentren satisfechos.                  | Identificando y satisfaciendo las necesidades de los individuos.      |



El cuadro precedente pone de manifiesto que la naturaleza de las habilidades que debe ejercer el líder procede de dos categorías diferenciadas. Las primeras estarán basadas en su propia valía, en su propio perfil de cualidades (es y sabe).

Las restantes habilidades requerirán, sin embargo, que el líder actúe (hace y sabe). Tendrá que orientar sus esfuerzos para persuadir a la gente para que cumplimente sus tareas con agrado, así como construir un sólido entramado de relaciones humanas. Para ello precisará desplegar el conjunto de sus habilidades en tres áreas de actuación, a las que, en adelante, nos referiremos como:

- Área O (objetivos), que englobará el conjunto de actuaciones que el líder lleva a cabo para alcanzar objetivos contando con el compromiso de su gente, así como para inculcarles la necesaria motivación.
- Área M (moral), que abarcará cuantas acciones se precisen en aras a construir un grupo de gente cohesionado y con una sólida moral.
- Área I (individuos), que contendrá los esfuerzos que el líder realiza para identificar y dar satisfacción a las legítimas necesidades de los individuos.

Las tres áreas se interrelacionan porque cada acción que se tome en una de ellas tendrá influencia en las otras. Baste pensar, por ejemplo, que si en beneficio del descanso se reduce la jornada laboral, podría repercutir en las tareas a realizar. Por ello, parece razonable que las actuaciones se acometan de forma equilibrada en las tres áreas.

Resulta imprescindible que dichas actuaciones gocen siempre de la necesaria oportunidad y acierto, y que estén presididas por la sabiduría del líder en todo momento.

Es importante señalar que si el líder llega a atesorar una estimable cantidad de cualidades, será capaz de imprimir un formidable valor añadido y un efecto multiplicador a cada uno de los esfuerzos aplicados en las distintas áreas.

Por el contrario, alguien que no alcance el umbral mínimo de sabiduría y cualidades pudiera llegar a tener efectos contraproducentes al implementar acciones inapropiadas e inoportunas.

Podríamos concluir afirmando que las cualidades y sabiduría del líder son el soporte y garantía del conjunto de habilidades que se pone en juego en este proceso.

La figura siguiente pretende ilustrar lo dicho hasta ahora. Que la eficacia en el ejercicio de las habilidades que suministra el líder en cada una de las áreas se basa en el valor de sus cualidades y sabiduría, constituyendo su más sólido soporte. Por el contrario, su eventual quiebra puede dar lugar a que se desmoronen los esfuerzos empleados en el proceso.



### *El liderazgo militar*

Hemos visto que el liderazgo es la capacidad o arte de influir en los demás para que se afanen en conseguir las metas propuestas. La influencia que un líder es capaz de ejercer se utiliza para inclinar voluntades, obtener adhesiones, apoyo, compromiso y una amplia aprobación en aras de un proyecto, de unos objetivos, de una misión.

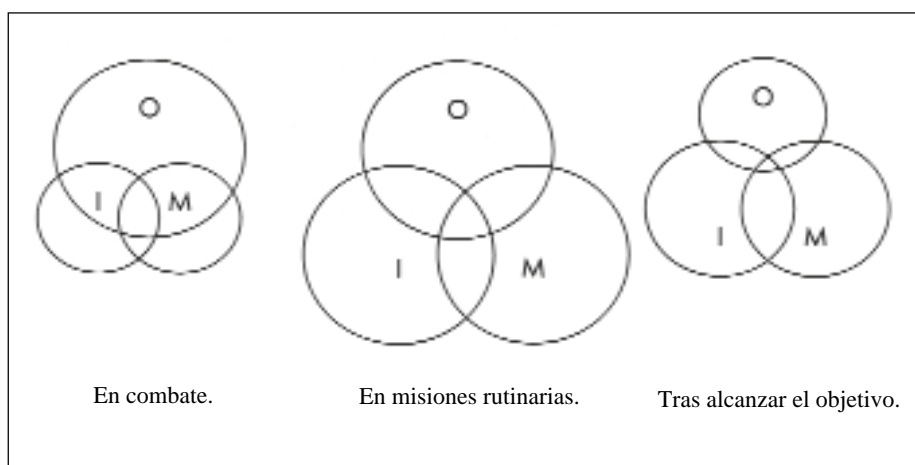
Existen diferentes clases de liderazgo en función de los fines perseguidos:

- *Espiritual*, dirigido a extender la fe entre los fieles.
- *Empresarial*, orientado a obtener una productividad óptima.
- *Político*, que aspira a obtener la adhesión a un programa de gobierno.
- *Deportivo*, cuya finalidad es obtener el campeonato.
- *Militar*, para conseguir... pues depende; en tiempo de paz, la seguridad y disuasión; en tiempo de crisis, la resolución y control de conflictos; en guerra, la victoria...

Como se pone de manifiesto, el liderazgo militar tiene distintas finalidades de acuerdo con la *situación* y que pueden ser mucho más variadas que las anteriores citadas. Puede requerir el uso de una fuerza letal. A sus miembros se le puede exigir que lleven a cabo cometidos en entornos de alto riesgo y, llegado el caso, al sacrificio de sus propias vidas. En suma, el liderazgo militar es peculiar tanto por sus fines como por la naturaleza de sus cometidos. Requiere seguidores altamente motivados y líderes especialmente cualificados.

En el ejercicio del liderazgo militar tiene tal trascendencia la situación que los esfuerzos del líder en cada una de las áreas O, M, I podrán no ser equilibrados.

Por ejemplo, en la acción, en el combate, toda su energía se encaminará a alcanzar la victoria, agigantándose los esfuerzos aplicados en el área *objetivos*. El líder militar deberá poseer la habilidad de saber en qué área debe incidir con mayor vigor para dar la respuesta adecuada a una situación determinada, lo que se trata de expresar con algunos ejemplos en las figuras que siguen:



Lo que ciertamente resulta difícil en el ámbito militar, especialmente en situación de paz, es evaluar la excelencia del liderazgo, ya que si bien unos pueden alcanzar metas con igual eficacia que otros, es posible que algunos lo logren «quemando» a su gente, mientras los buenos líderes lo logran manteniendo la moral de sus hombres pletórica.

### Cómo se forja y actúa un líder

La mayor parte de la bibliografía sobre el liderazgo se orienta a dar respuesta a estas cuestiones, así es que disponemos de un extensísimo catálogo de preceptos, consejos y guías de cómo debiera conducirse y actuar un líder. No se trata aquí de cuestionar la validez de tales «catálogos del buen liderazgo»; lo que este trabajo pretende es ofrecer otro enfoque, de forma que el conjunto de normas y preceptos se canalicen dando respuesta a tres aspectos que encierran la esencia del liderazgo:

- Qué *es* el líder: tiene criterio, arraigadas creencias y valores, determinación, está en posesión de habilidades y le adornan cualidades.
- Qué *sabe* el líder: posee una elevada competencia profesional y un profundo conocimiento de la naturaleza humana.
- Qué *hace* el líder: dirigir, motivar, implementar oportunamente medidas.

### *Lo que es el líder*

Si la esencia del liderazgo es la capacidad de *influir* en los demás, y su inmediata consecuencia es la obtención de *confianza*, es indudable que se requerirá del líder que sea digno de ella y capaz de transmitir y contagiar a la gente «su visión de futuro».

Es innegable que el líder puede poseer unas cualidades innatas que le faciliten ciertos aspectos de su liderazgo y que son intransferibles, pero no es menos cierto que habrá otras muchas que puedan adquirirse mediante la adecuada formación, adopción de códigos éticos y autoperfeccionamiento en un proceso continuo de búsqueda de la excelencia.

Existe una arraigada escuela de liderazgo que propugna la identificación de aquellas cualidades que debieran caracterizar a un líder, las clasifica de acuerdo con su naturaleza, incluso llega a establecer su priorización, a fin de inculcarlas al aspirante a liderar. El problema de esta metodología es que no es posible alcanzar un acuerdo al tratarse de algo sumamente opinable y subjetivo. Tampoco lo es cuando se trata de definir el concepto que encierra esta o aquella cualidad, y más difícil todavía es aceptar un ordenamiento universal de los atributos que deben adornar al líder. Asimismo, no es suficiente que el líder posea cualidades o habilidades específicas si no las sabe usar.

Las Fuerzas Armadas, con alguna frecuencia, son seducidas por esta metodología porque viene a facilitar la siempre espinosa cuestión de las evaluaciones de sus miembros mediante la mera calificación de un cierto número de cualidades.

Sin embargo, es de justicia afirmar que las academias militares son la mayor garantía de formación de líderes por disponer del tiempo, recursos, estilo de vida y código de valores compartido que se precisan para una formación integral de aspirantes para hacer del mando de hombres su profesión.

### *Lo que sabe el líder*

No parece posible que alguien que no domine su oficio esté capacitado para mandar. Por ello resulta imprescindible que el líder posea una elevada

competencia profesional, que no sólo le lleve a decidir con acierto, sino que además conozca en profundidad la dificultad de cada una de las actividades y tareas que realiza su gente. Su competencia personal contribuirá a cimentar una autoridad otorgada por su gente más sólida que la autoridad legal que ostente.

El profundo conocimiento de la naturaleza humana deberá adquirirla a través del estudio de disciplinas tales como la ética, la sociología, la psicología, la orgánica, el estudio de la manera de actuar de reconocidos líderes, etc. Sobre todo, mediante un proceso continuo de observación, aproximación y contacto con su gente.

Como ya señalamos, la *sabiduría* discurre por toda la acción de liderazgo garantizando el buen hacer, la oportunidad y el acierto.

### *Lo que hace el líder*

En los tres apartados que siguen veremos cómo el líder ejerce lo que tradicionalmente se conoce como *funciones del mando*, esto es, prever, programar, organizar, motivar, coordinar y controlar. Todo ello lo debe hacer en relación con las tres áreas de *objetivos, moral y necesidades individuales*.


En las figuras que se acompañan tan sólo se han expresado algunos ejemplos de cómo debe incidir el líder para dirigir y motivar a la gente.

#### *a) En relación con los objetivos*

Si por motivar se entiende impulsar a los demás para que tengan el deseo y la resolución para alcanzar una meta, el principal esfuerzo que deberá realizar el líder en este área será motivar a su gente, poniendo de manifiesto cómo la actividad desarrollada por cada miembro del grupo encaja en el objetivo global, teniendo siempre presente que sin metas claras y concretas las obligaciones cotidianas se tornan penosas. En la figura siguiente se muestran algunas de las medidas que podrían implementarse en este área.

#### *b) En relación con la moral del grupo*

Está generalmente aceptado que la moral es el estado mental, emocional y espiritual de una persona o grupo. En este área el líder deberá volcar sus esfuerzos para tratar de fortalecer la moral del grupo, para conseguir un grupo cohesionado y con un arraigado espíritu de equipo. En todo caso, la aspiración de líder debería ser alcanzar la excelencia del grupo, es decir, obtener lo mejor de cada uno de sus miembros.

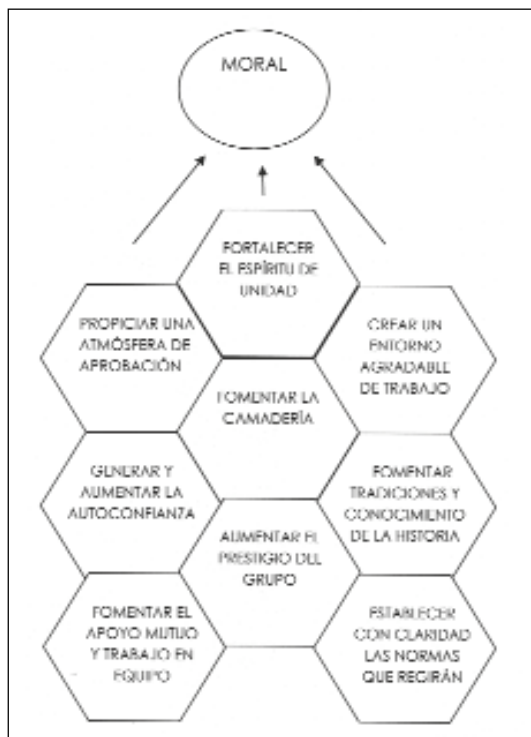
|   |
|---|
|  |
| Capacitar a la gente para llevar a cabo sus tareas con eficacia.                  |
| Remover obstáculos y facilitar apoyos para el cumplimiento de tareas.             |
| Hacer ver los logros mediante el reconocimiento del trabajo bien hecho.           |
| Aprovechar y potenciar las capacidades de la gente.                               |
| Conocer en lo posible las habilidades de cada uno.                                |
| Crear sentido de propósito compartido.  |
| Las metas son comunes, todos ganan si gana el equipo.                             |
| Poner de manifiesto de forma priorizada los objetivos a alcanzar.                 |
| Involucrar a la gente en la resolución de la tarea.                               |
| Decir lo que se espera de cada uno y del grupo.                                   |
| Coordinar esfuerzos para facilitar la concreción de metas.                        |
| Escalonar las metas y darles continuidad.   |

c) *En relación con los individuos*

Los esfuerzos del líder se deben encaminar, en primer lugar, a identificar las necesidades de los individuos y satisfacerlas de forma integral y equilibrada, atendiendo a las necesidades del hombre como ser vegetativo, sensitivo y racional.

Así, deberá comenzar por las puramente fisiológicas, ascendiendo a las de seguridad, sociales, personales y espirituales de acuerdo con la conocida pirámide de Maslow. Es importante señalar que una cosa es satisfacer verdaderas necesidades y otra deseos o apetencias innecesarios.

### La soledad del mando



Ciertamente la soledad es la otra cara del liderazgo, de la moneda que hay que pagar por ejercerlo. Se pueden delegar parcelas de decisión, pero la responsabilidad la asume en exclusividad el líder. Esto es especialmente cierto en el caso del liderazgo militar, donde se agiganta la responsabilidad de decidir con acierto porque, en la acción, la implacable alternativa es la derrota, el fracaso. La Historia nos narra que fue Aníbal el que cruzó los Alpes y que Napoleón fue el derrotado en Waterloo.

Existen varias modalidades de soledad, la más evidente es la que viene impuesta por el alejamiento físico, en cuyo caso suele ocurrir que el líder debe decidir sin disponer más que de una parte de la información o condicionado por la ausencia de directrices.

En este caso no parece que las cosas hayan variado demasiado en relación a otras épocas pasadas. Así, con anterioridad al desarrollo de las telecomunicaciones, el almirante en la mar, operando en escenarios alejados, precisaba destacar un aviso (buque de escaso porte, maniobrero y veloz) para recabar instrucciones de la metrópoli e incorporarse en la brevedad posible. El resultado se traducía, en la mayoría de ocasiones, en que la decisión se tomaba tarde y mal. Hoy en día, sin embargo, la pregunta o solicitud de ROE vía satélite es prácticamente instantánea... pero la respuesta puede eternizarse en llegar. Esta humorística comparación es sin duda exagerada, pero no está exenta de alguna dosis de realismo.

Han existido eximios líderes en la historia que no sólo no aguardaron a recibir instrucciones, sino que fueron más allá, ignorando las directrices recibidas, confiando en su mejor criterio basado en el contacto con la realidad inmediata. Fue el caso de Hernán Cortés en México y del almirante Nelson en San Vicente. Claro que este tipo de liderazgo requiere dosis extraordinarias de

intuición, confianza en uno mismo, valor, experiencia y... ¡suerte!

Existe, no obstante, un camino intermedio para el líder que debe actuar en estas circunstancias. Lo que no debe es resignarse a la inacción ante un muro de apariencia infranqueable. Deberá poner en juego lo mejor de sus habilidades para explorar otros caminos que obvien el obstáculo. Encontrar alternativas que le permitan obtener el máximo rendimiento de sus bazas disponibles, más que esperar

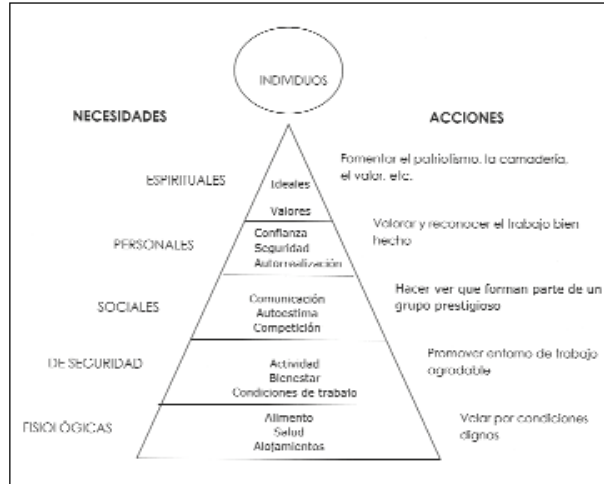
quiméricas oportunidades. Con sólo 300 hombres Leónidas logró taponar y retrasar al imponente ejército de Jerjes en el paso de las Termópilas.

El grado de acierto en la decisión del líder dependerá de:

- La libertad de acción que haya obtenido previamente.
- Del conocimiento del alcance y naturaleza de los intereses nacionales.
- De lo imbuido que esté de la doctrina militar de sus Fuerzas Armadas.
- Del rigor, confianza y apoyo recibido de su gente en el proceso de la decisión.

Existe otro tipo de soledades «metafísicas». Alguna inevitable, como suele ser el caso del líder militar al más alto nivel por la dificultad que en ocasiones comporta trasladar a la propia institución decisiones generadas en el nivel político. En sentido contrario, también resulta complejo trasladar hechos luctuosos que acontecen en el ámbito de la institución al nivel político. Es un tipo de soledad que se sufre casi a diario, pues pocas veces le suena el teléfono para recibir buenas noticias.

Pero también existe otro tipo de soledad que podríamos calificar de dolosa, porque cuando se produce es atribuible a una quiebra en la buena línea del liderazgo. Ocurre porque o bien el líder no ha prestado la suficiente aten-



Pirámide de Maslow. La pirámide ilustra que las personas sienten un mayor número de necesidades en la parte baja de la pirámide.



ción a la formación y forja de líderes intermedios a lo largo de la escala jerárquica que facilitan y dan valor añadido al proceso de la decisión, o bien porque tiene a sus hombres demasiado ocupados para que exista una fluida comunicación.

Es una soledad que conduce a la carencia de interlocutores con quienes compartir las más íntimas convicciones, dando paso al aislamiento, desconfianza y bloqueo interno que lleva a interferir seriamente el proceso de toma de decisiones. Aislamiento que puede generar incluso problemas físicos y anímicos, disminuyendo la creatividad e iniciativa.

Este tipo de soledad también puede producirse si el líder se deja aislar por colaboradores del entorno inmediato que, en ocasiones, se constituyen en una corte de aduladores. Es una soledad llena de gente próxima al líder.

Posiblemente hayan sido los tercios de Infantería española de los siglos XVI y mitad del XVII las organizaciones que hayan producido mayor número de líderes intermedios en la historia militar del mundo. Gozaron de mandos competentes, fogueados y cercanos. Poseían una extraordinaria motivación. Luchaban por su rey, la fe y la honra. Su estructura, valores y táctica de combate propiciaban el apoyo mutuo y una acendrada camaradería.

Los tercios fueron cantera inagotable de excelentes líderes que lucharon en la conquista y colonización del Nuevo Mundo, donde en tantas ocasiones hubieron de decidir en la más completa de las soledades de las selvas, cordilleras y espacios oceánicos inmensos, desconocidos e inexplorados.

### Una perspectiva naval del liderazgo

No parece que sea la soledad la característica más relevante y mucho menos privativa del mando en la mar. Es justo reconocer que se ejerce a bordo de una plataforma compleja como es el buque de guerra, en un medio aislado, en ocasiones peligroso como es la mar, que opera frecuentemente en solitario y que puede estar sometido a prolongados destacamentos.

Pese a todo lo anterior, no parece que la soledad sea una marcada peculiaridad del mando en la mar. Lo es, más bien, la omnipresencia de un hombre que es el exclusivo responsable de todo lo que ocurra a bordo: que el buque navegue con seguridad, que su propulsión, sistemas y armas estén en las mejores condiciones, que la dotación esté bien adiestrada, sea eficaz y goce de una elevada moral, que maneje el buque con destreza y habilidad marinera.

Ese hombre es el comandante, el *master and commander*; navegante y guerrero, piloto y jefe militar. Es a la vez *skipper*, táctico y estratega. La figura del comandante es distinta a todas y su influencia en sus hombres excede con mucho a la de cualquier otro puesto directivo. Es alguien que debe ejercer su rotundo liderazgo las veinticuatro horas del día, de quien se exige decisiones continuadas y acertadas, que además se proyectan poderosamente sobre

toda la dotación. Ejerce, asimismo, un liderazgo competitivo porque pronto se pone de manifiesto cuál es el buque que mejor maniobra, con mejor presentación y policía, y más eficiente en cuantos cometidos se le asignen.

Quizá por ello todas las marinas del mundo le denominan comandante con independencia del empleo que ostente. Por eso de él se suele decir: «Primero Dios, luego el comandante, pero Dios está tan lejos...». Quizá se trate de una modalidad de liderazgo con peculiaridad propia. No hay nada que se ponga antes de manifiesto en la mar que un espíritu pusilánime.

El comandante es alguien al que le es exigible revalidar en toda circunstancia la ejemplaridad ante sus hombres. Ejercer este tipo de liderazgo requiere una elevada competencia profesional y pericia.

Si bien es verdad que goza del privilegio de rotunda autoridad, también lo es que se trata del líder más minuciosamente observado y juzgado por sus hombres. Ellos son testigos de su talante habitual, su serenidad o nerviosismo, su habilidad marinera y su forma de conducirse en las más variadas situaciones. Si alguien a bordo no tiene la oportunidad de observarlo en alguna de sus actuaciones, las conocerá muy pronto. Para bien y para mal serán tema de comentario en cámaras y alojamientos.

Tan peculiar resulta el mando en la mar que ocurre el curioso fenómeno de que todas las marinas militares propenden trasladar a sus estructuras orgánicas en tierra la naturaleza de ese rotundo liderazgo. Así resulta habitual que el AJEMA o CNO correspondiente sea considerado el comandante de «la nave Armada», que lleva aparejada el reconocimiento y otorgamiento por toda la Institución de una indiscutible autoridad, que incluso puede ir más allá de la que legalmente le es conferida.

Otra peculiaridad del mando en la mar es que ofrece excelentes oportunidades para ser rentabilizadas por un líder carismático. Pocas comunidades de individuos son tan cohesionables como la dotación de un buque de guerra.

- La mar propicia una fuerte hermandad y profunda solidaridad entre las personas que en ella ejercen su actividad.
- La dotación de un buque de guerra es un grupo que vive intensamente cuanto acontece a bordo con un alto compromiso de participación.
- No son infrecuentes situaciones peligrosas o críticas en las que es fácilmente asumible aquello de que todos se salvan o todos se hunden.
- Resulta fácil poner de manifiesto cómo la tarea realizada por cada miembro de la dotación posibilita y contribuye al objetivo global.
- La recíproca dependencia llega a resultar vital, y existe, en consecuencia, un terreno propicio para promover la confianza mutua, que es uno de los factores de cohesión más importantes.
- Los puestos multifunción asignados a cada individuo en el plan de combate permiten reforzar el trabajo en equipo.

En el entorno descrito no es difícil imaginar que el buen comandante tiene ocasión de ejercer lo que se conoce como «liderazgo transformador», aquel que alcanza a influir en lo más noble de la persona de forma que cada seguidor está dispuesto a dar lo mejor de sí mismo. Entonces pudiera llegarse a conseguir que con un grupo de personas ordinarias se alcancen resultados extraordinarios.

Pero dicho esto, inmediatamente hay que advertir que las dos peculiaridades señaladas tienen un temible reverso. Una omnipresente acción de mando desafortunada puede provocar que la cohesión del grupo se fragüe en una común infelicidad, frustración y rencor compartidos. La *Bounty* y el *Caine* son nombres que evocan motines de dotaciones desesperadas sometidas a acciones de mando despóticas o extravagantes.

### Comentario final

A lo largo de este trabajo creo haber insistido cumplidamente en todos aquellos aspectos relativos a cómo debe actuar el líder, así como las dificultades que comporta toda acción de liderazgo eficaz.

Es posible que se haya echado en falta que hubiera dedicado más atención a desgranar y analizar las cualidades que deben adornar al líder. Creo haber dado las razones que me han inclinado a ello. Lo incuestionable es que el aspirante a liderar debe atesorar cualidades innatas y adquiridas y saber utilizarlas adecuadamente.

Una de mis aficiones favoritas consiste en buscar y trazar paralelismos entre las cualidades de los líderes más reconocidos, especialmente los militares. Y ello no resulta fácil porque, la historiografía española tradicionalmente ha prestado escasa atención al perfil de liderazgo de hombres como el Cid, Álvaro de Bazán, Gonzalo de Córdoba y tantos otros... con la excepción quizá de Hernán Cortés, al que Madariaga dedicó un notable análisis desde esta perspectiva en su libro dedicado al conquistador de México. No es menos verdad que en otras historias existe un descarado *marketing* en ciertos tratamientos a algunos líderes.

Para finalizar, confesaré una íntima convicción. Fíjese el lector si encuentro que el líder debiera estar en posesión de acreditadas cualidades que no puedo dejar de sustraerme a lo que nos muestra la tozuda realidad de la campana de Gauss. Esto es, que en una distribución normal de población, referida al conjunto de cualidades que adornan a las personas, siempre existirá, indefectiblemente, un cierto porcentaje de individuos que no llegan a reunir las suficientes cualidades para alcanzar el umbral del liderazgo.

Pero, como comencé diciendo, todo este asunto es opinable y tan sólo se trata de mi punto de vista personal, naturalmente abierto a debate.

# DOCTRINAS NAVALES Y ESTRATÉGICAS

Julio ALBERT FERRERO  
Vicealmirante (R)

## Introducción

Inicio este artículo con la exposición de los conceptos de poder, política y estrategia, en el ámbito marítimo y naval, la visión de algunos tratadistas sobre doctrinas y estrategias navales clásicas y teorías de los poderes terrestre y aéreo. Continúo con la evolución de las doctrinas de empleo de las fuerzas navales, y el pensamiento naval y doctrina de la Armada, incluyendo una síntesis de los documentos del AJEMA «Nuevo Concepto de las Operaciones Navales», «Líneas Generales de la Armada» y «Concepto de Seguridad Marítima de la Armada». Y finalizo con unas conclusiones a modo de resumen.

## Conceptos y definiciones

De las definiciones del DRAE se deduce que lo marítimo incluye a lo naval, es decir, que el poder, la política y la estrategia marítimas incluyen a las correspondientes navales. Conceptos entrelazados que implican, en el caso del poder, «capacidad»; de la política, «decisión», y de la estrategia, «acción».

El poder marítimo es la «capacidad» para conservar y desarrollar los intereses marítimos nacionales, o conjunto de actividades tales como el tráfico marítimo, la explotación de los recursos naturales de la mar, la construcción naval o la marina deportiva. El poder naval es la «capacidad» para realizar operaciones navales tanto en caso de guerra como de crisis o en tiempos de paz. Es frecuente la sinécdoque de confundir la parte con el todo, el poder naval con el marítimo.

Para ejercer el poder marítimo se requiere la «decisión» de conservar y desarrollar los intereses marítimos y de aplicar la política naval que constituya una fuerza naval acorde con la política nacional de defensa y seguridad.

En la práctica, la estrategia marítima es el conjunto de «acciones» para aplicar la política marítima, y la estrategia naval, las «líneas de acción» que determinan las cualidades, características, despliegue y actuación de la fuerza naval.

### Consideraciones sobre tratadistas navales y militares

En el Renacimiento, el florentino Nicolás Maquiavelo fue el autor más destacado del pensamiento político. En su obra está presente el pensamiento militar griego y romano. Fue el primero que relacionó con lucidez la política y la guerra. Considera a ésta como algo natural y afirma que la única estrategia posible es la que lleva a la destrucción del enemigo. Hasta el siglo XVIII se utilizaba el término estrategia sólo para referirse a las marchas y al abastecimiento. Los tratadistas militares se referían a la táctica y a la organización. Maquiavelo distingue dos facetas del arte militar: el pensamiento y la acción. En cuanto al primero recomienda la lectura de los intelectuales y el estudio de la historia militar. En cuanto a la segunda, practicar la conducción de los ejércitos, la dirección de las batallas, la obtención de información y el alojamiento de las tropas. Enemigo del soldado profesional, considera inútiles las tropas mercenarias.

A finales del siglo XVII (1697) el jesuita francés Paul Hoste publicó lo que puede considerarse el primer libro de táctica naval, fruto de las enseñanzas de las guerras anglo-holandesas del siglo XVII. Su obra tuvo una gran influencia en la marinas francesa y española. En España se hicieron frecuentes traducciones que no se llegaron a publicar, siendo el primer libro en español sobre táctica naval el del almirante Mazarredo en 1776.

Otro tratadista francés, el conde de Guibert, considera que el fin de la guerra es político y distingue la táctica de la gran táctica, que trata de los ejércitos en operaciones y abarca lo que hoy conocemos como estrategia militar operacional.

En el siglo XVIII el marqués de la Ensenada, estadista artífice de la potenciación de la Armada, fue un tratadista naval sobresaliente, aun cuando sus ideas político-estratégicas no estén reflejadas en una obra compacta, sino recogidas en documentos y memoriales sobre estrategia naval y políticas de estado, marítima y naval, dirigidos al rey Fernando VI.

Entre los innovadores del pensamiento militar destaca el teniente general marqués de Santa Cruz de Marcenado (1684-1732), cuya importante obra tuvo gran eco en el extranjero, especialmente en Prusia. En las *Reflexiones Militares*, compuestas por 21 libros, trata de: virtudes morales, políticas y militares; motivos de paz y de guerra; alianzas; disposiciones para antes de comenzar la guerra; del acampar; de las marchas; de los espías; contra las rebeliones de los pueblos; guerra ofensiva; ocasiones de combate; disposiciones y avisos para la batalla; conducta del general después de ganar la batalla; ataque y bloqueo de las plazas; sorpresas de plazas y cuarteles; emboscadas; guerra defensiva para armadas navales y terrestres; ocasiones de evitar el combate; diligencias para después de ser derrotado; retirada del ejército, y plantillas de tropas y cálculos militares. En el tomo IX vierte todo un tratado de teoría estratégica, estudiando entre otros conceptos la guerra ofensiva

general y las estrategias de expansión y de contención. Puso de manifiesto lo importante que era para España contar con una Armada que pudiese ejercer el dominio del mar y consideró la ventaja del empleo de las galeras en las operaciones anfibias, en la defensa de las plazas sitiadas y para retirar los navíos averiados con el viento en calma. Su hoja de servicios estuvo además repleta de acciones militares, la última le costó morir decapitado en Orán.

En el siglo XIX el tratadista militar español más importante fue el comandante Villamartín para quien la guerra era más ciencia que arte, un fenómeno social y económico. Napoleón III lo calificó como «el profeta de la guerra». La publicación de su obra *Noción del Arte militar* le produjo una deuda que le agobió hasta el final de sus días.

Posteriormente nace la noción moderna de la estrategia militar, en la que sobresalieron Napoleón, Clausewitz y Jomini. Napoleón practicó con singular eficacia la estrategia militar operacional con un marcado propósito político, destacando extraordinariamente en la estrategia de expansión. El suizo Jomini contribuyó con sus ideas al concepto de estrategia en estrecha relación con la política. Entiende que la táctica está en un plano inferior y admite varios niveles de estrategia. El general prusiano Clausewitz es sin duda el gran pensador de la guerra. Su obra *De la guerra* se considera el más firme pilar del pensamiento militar. En general trata sobre la estrategia operacional. Reconoce que en su más alto nivel la estrategia se confunde con la política y su principal regla es la superioridad. La estrategia debe concretarse en un plan de guerra en el que el objetivo determinará las acciones necesarias. Fijado el objetivo estratégico de la guerra, lo siguiente es la determinación de los principios que han de regir el plan y su ejecución. Como consecuencia de la Guerra Franco-Prusiana de 1870 los estudios y publicaciones sobre estrategia militar alcanzaron su esplendor.

Los tratados y publicaciones sobre el poder y estrategia navales no aparecieron hasta finales del siglo XIX. Antes se limitaron a la táctica naval, con sus formaciones y señales. Esta situación cambió con los tratadistas navales almirantes británicos Colomb y Corbett y el capitán de navío americano Mahan. Colomb fue el primero que afirmó que las leyes que rigen la guerra en la mar son inmutables, permanentes e independientes de los avances tecnológicos, que el objetivo principal de las operaciones navales es lograr el dominio del mar y que cualquier otro objetivo sería aceptar una situación de inferioridad. Mahan, cuyas ideas coinciden con las de Colomb, ha sido el tratadista naval más importante, creador de una doctrina que se expone más adelante. Corbett, cuya obra es más concisa y detallada, coincide con Mahan en que el ataque al tráfico marítimo por parte del grueso de la flota era ineficaz para el desarrollo de la guerra. Atacó las ideas radicales de la Escuela de Alta Mar que consideraba a la marina más importante que al ejército, propugnando que ésta no es eficaz a menos que haya un ejército que la apoye. Para Corbett el dominio significaba impedir que el adversario pudiese interferir las acciones navales y

el comercio propio y afectar con ello al resultado de la guerra. Posteriormente el almirante francés Castex siguió la línea de pensamiento de Mahan. En la guerra, la política, la estrategia y la táctica son inseparables. Fue el primero en emplear la expresión estrategia militar subordinada a otra estrategia superior. Considera que la defensiva no debe acometerse cuando no se está en condiciones de emprender la ofensiva.

Para el general francés Beaufre, tratadista militar, no específicamente naval, que sintetizó la evolución del pensamiento estratégico desde Clausewitz hasta la era nuclear y cuyas teorías están en plena vigencia, la finalidad de la estrategia es alcanzar los objetivos fijados por la política. Por debajo de ella existe una pirámide de estrategias operativas, políticas, económicas y diplomáticas cuyo vértice es la estrategia total. La estrategia militar no es más que una de las estrategias operativas que, según los casos, desempeña papeles de distinta importancia. La esencia de la estrategia es la libertad de acción propia. Impedir la libertad de acción del adversario constituye la base de la acción estratégica. En la estrategia directa la fuerza es el elemento esencial y en la estrategia indirecta desempeña un papel secundario.

La importancia del conflicto y los medios disponibles dan lugar a distintos modelos estratégicos. Con medios muy potentes y un conflicto modesto la amenaza directa bastará para que el enemigo acepte nuestras condiciones. Con medios insuficientes ante un objetivo modesto bastará la presión indirecta a través de la diplomacia, la política o la economía. Con medios limitados y un conflicto importante habrá que combinar la amenaza directa y la presión indirecta en acciones sucesivas. También cuando se dispone de medios limitados se puede recurrir a un modelo de lucha prolongada. Si, por el contrario, los medios son suficientemente potentes, una guerra violenta, a ser posible corta, dará la victoria.

Beaufre destaca en las teorías estratégicas de la era nuclear. Durante la Guerra Fría sus ideas han sido válidas y probablemente de aplicación en conflictos futuros en los que intervenga el ámbito espacial. Se considera que son las más completas, tanto a nivel estratégico como político.

El tratadista militar norteamericano Collins, más dedicado a la guerra que a la estrategia, considera que existen cuatro escuelas de pensamiento militar. Tres convencionales: continental, marítima y espacial, y una cuarta revolucionaria, cuyas características principales son su carácter no militar, el ejercicio de estrategias indirectas y el uso de las mentes humanas como teatro de operaciones. Asimismo existen tres estrategias principales: nacional, grande y militar que, al combinarlas teniendo en cuenta escuelas de pensamiento, teorías, conceptos y objetivos, dan lugar a diferentes modalidades de guerras y conflictos.

Collins estudia lo siguiente: guerra ofensiva; guerra defensiva; guerra preventiva o contragolpe; represalia masiva; respuesta flexible; guerra global o guerra regional; guerra relámpago o guerra de desgaste; lucha armada o

insurrección; resistencia pasiva o respuesta activa, y la disuasión. Esta última se da entre potencias de similares capacidades y su esencia es la credibilidad. Practicada por dos escuelas de pensamiento: la disuasión mínima, que prevé que no es necesario llegar a la guerra nuclear, y la disuasión máxima, que se consigue con una posición de fuerza que garantice el éxito y en la que las armas son utilizadas como contraarmas.

Para el tratadista francés Raymond Aron, que estudió la relación entre la fuerza y el poder político, la guerra es una dualidad entre la disuasión y la imposición. La estrategia es el arte de vencer con el mínimo coste. Una demostración de fuerza puede doblegar la voluntad del enemigo. Estrategia y diplomacia están subordinadas a la política. La alternativa suprema de la estrategia está en vencer o en no perder cuando la relación de fuerzas no permite la victoria. Las guerras subversivas y coloniales están comprendidas entre la guerra exterior y la guerra civil. En la guerra revolucionaria la esperanza de vencer por desgaste o cansancio adquiere importancia. Los revolucionarios, teóricamente sin fuerza ni poder, han triunfado a lo largo de la historia en algunas ocasiones, en parte por la debilidad moral de los ejércitos, que hizo posible la revolución.

Para el mariscal soviético Sokolovsky la estrategia militar surgió por la integración de conocimientos, experiencias y arte militar. Desveló nuevas posibilidades para el estudio de la guerra con la aplicación del método dialéctico de Marx. Divide el arte militar en estrategia, arte operativo y táctica, que se corresponden con la gran estrategia, estrategia y táctica de los pensadores occidentales. La naturaleza del objetivo político tiene una influencia decisiva en la estrategia. La política, además de señalar los objetivos estratégicos, ha de procurar las condiciones favorables para lograrlos. Condiciones que abarcan los ámbitos diplomático, económico, moral y político. En tiempos de guerra, las consideraciones estratégicas orientan con frecuencia las acciones políticas.

El almirante francés Barjot estudió la adaptación estratégica ante el factor nuclear en la mar, y el almirante italiano Fioravanzo advirtió de la importancia del poder naval para extender la zona de influencia. El capitán de navío Lepotier insistió en que los preceptos de la estrategia naval son inmutables. El almirante francés Belot y el británico Gretton señalaron que la debilidad de Occidente radicaba en la mar. Éste consideró la posibilidad de guerras limitadas oceánicas y la mar como fuente de poder y de discordia por la posesión de sus recursos naturales.

A partir de 1960, el pensamiento francés se concretó en tres escuelas. La capitaneada por Aron, para el que disuasión, subversión y persuasión son el fundamento de la estrategia. Indicó que la estructura bipolar no aseguraba el equilibrio mundial y que los Estados Unidos eran incapaces de eliminar la dinámica ofensiva de la URSS. La segunda, representada por el general Gallois, expresaba la incompatibilidad de las concepciones de la OTAN con



los puntos franceses sobre Europa. Y la tercera, la más influyente, representada por el general Beaufre, que define la estrategia francesa como de acción, que se implica en todas las actividades humanas para producir disuasión ante un ataque a sus intereses vitales. Ante la ambigüedad norteamericana de emplear el arma nuclear en el caso de un ataque a Europa propuso un sistema defensivo europeo. Esta teoría, seguida por Francia desde los años 70, responde al concepto de disuasión mínima.

En España destaca un conjunto de pensadores cuyas obras, al no haber trascendido fuera, se limitan a ser de «consumo interno». Destacan como tratadistas militares los generales Díaz de Villegas, Cano Hevia, Alonso Baquer, Quero y el coronel Batista. Como tratadistas navales contemporáneos tenemos, además del político Sánchez de Toca que en 1908 tenía ideas claras sobre el papel marítimo de España, los almirantes Carrero Blanco, Indalecio Núñez, Salgado, Álvarez-Arenas, Álvarez-Maldonado, Bordejé, González-Aller, el capitán de navío Cerezo, el coronel Parente y el general del Aire Kindelán, que propugnaba la preponderancia de las fuerzas aéreas en las próximas guerras.

## Doctrinas navales

### *Doctrina Mahan*

A últimos del siglo XIX Mahan publicó su obra *The influence of Seapower Upon History, 1660-1783*, que influyó a su vez extraordinariamente en la política expansionista de los Estados Unidos al adoptar, con gran sentido pragmático, su doctrina sobre el poder marítimo. Hasta entonces, la Marina norteamericana se limitaba a defender sus costas y a desempeñar un papel auxiliar del ejército; pero, a medida que los Estados Unidos llegaron al golfo de México y a la costa del Pacífico y comenzaron sus ansias expansionistas, la doctrina Mahan constituyó un verdadero acicate para convertirse en una potencia naval de primera magnitud. Profesor del Naval War College, Mahan propugnó el establecimiento de bases en el Caribe y Hawai.

Destacó la importancia que para el engrandecimiento de un país tiene la explotación de su condición marítima, basada en su situación geográfica, extensión territorial, configuración física de sus costas, número de habitantes, carácter de la población y clase de gobierno. Definió el poder marítimo como la integración de las fuerzas que concurren en una nación para la consecución del dominio del mar, su mantenimiento y su control, para uso propio, negándose al adversario. El poder naval no puede sostenerse si se debilitan sus bases, o sea, el comercio y las riquezas que éste origina, y el transporte marítimo, a cargo de la marina mercante, cuya potenciación propone reiteradamente.

Para Mahan, el dominio del mar es condición necesaria para ganar la guerra, y adquirirlo exige la destrucción de la fuerza naval organizada del enemigo. Éste fue el dogma de la teoría del poder naval al considerarlo un fin en sí mismo. Afirmó que la nación que consiga el dominio del mar en paz y en guerra dominará la tierra y alcanzará el poder mundial. La idea fue destacar que los mares podían utilizarse como espacio útil para dominar al adversario y no solamente como protección de un interregno defensivo. Considera la batalla naval decisiva el modo principal y más seguro de destruir el potencial naval del enemigo, ya que nunca el ataque había sido tan eficaz como en el combate entre flotas.

Una batalla naval es decisiva, no por el daño infligido al enemigo, sino por sus consecuencias. La batalla de Jutlandia, el mayor enfrentamiento naval de la Primera Guerra Mundial librado entre las flotas británica y alemana, en la que intervinieron 50 acorazados y otras 200 unidades, se hundieron 23 y averiaron 47, no fue una batalla naval decisiva, puesto que no influyó en el resultado de la guerra. Fue una victoria táctica alemana y una victoria estratégica británica. Por el contrario, ejemplos clásicos de batallas navales decisivas fueron las ganadas por Nelson: en Copenhague, porque al destruir a la flota danesa consiguió el dominio del mar Báltico. En Aboukir, porque hizo desistir a Napoleón de sus planes de progresión sobre Turquía y Rusia. Y en Trafalgar, porque igualmente hizo desistir a Napoleón de desembarcar en Inglaterra. La escuela británica de la batalla decisiva tuvo una gran influencia, durante más de 15 años, en el programa de construcciones de acorazados a comienzos del siglo xx.

Actualmente, aunque no se considere el combate entre flotas, de acuerdo con la doctrina posguerra fría (*US Naval Warfare*), la batalla naval decisiva puede producirse como consecuencia de un ataque aeronaval que, con la ayuda de satélites, inutilice o destruya los sistemas de mando y control enemigos.

El concepto de batalla decisiva es aplicable a los ámbitos terrestres y aéreos. Sus partidarios más relevantes son el general prusiano Clausewitz, el general italiano del Aire Dohuet, el almirante francés Castex y el general chino SunTzu.

El gran mérito de Mahan fue ser el primero en exponer de manera completa la importancia del dominio del mar y el papel que ha desempeñado en la historia. Sus ideas fueron recogidas por las principales potencias navales. En Inglaterra supuso la revalorización de la Marina ante los políticos, partidarios de potenciar el Ejército de Tierra. Alemania aumentó su Marina con el fin de conseguir el reparto colonial. Su obra fue declarada de texto en las escuelas navales de Inglaterra y Japón; pero utilizó la historia de forma partidista para ensalzar las actuaciones de los ingleses, justificando y elogiando sus éxitos y victorias y al propio tiempo minimizando y obviando sus fracasos y derrotas.

En España la obra de Mahan fue traducida en 1900 por los tenientes de navío Cervera y Sobrino. Joaquín Sánchez de Toca le dio cumplida respuesta

en su libro *Del Poder Naval en España*, considerando que se trataba de un programa político para Estados Unidos más que un trabajo de historiador. Analizó el periodo histórico que cubre en gran parte nuestra decadencia naval, ignorando el carácter trascendental, no mercantilista, de la colonización española, a diferencia de las británica y holandesa. Debería haber incluido la contrapartida obligada a su propia tesis: cómo y por qué imperios que se enseñorearon de los mares y reunían los más valiosos elementos naturales, según su teoría del poder naval, se vieron sin embargo precipitados a la pesadumbre de la Historia. Fascinado por los deslumbradores anales marítimos de Inglaterra durante los últimos siglos, Mahan abandonó, cual materia despreciable, fuentes históricas importantes y atendió a difamaciones, presumiendo todas las incapacidades de nuestros gobernantes, de nuestro pueblo y del mismo Felipe II, no igualado por ningún monarca de su tiempo y de los siglos posteriores en solicitud, alteza de miras y sagacidad política sobre las cosas del poder naval.

Si se hubiera informado debidamente, habría encontrado la demostración palmaria de que los compromisos en los que puede verse envuelto un imperio en el curso de los siglos bastan para destruir los asientos naturales de la supremacía naval, a pesar de las más hábiles providencias de sus estadistas. España entró en el siglo XVI aventajando a las demás naciones en cada uno de los factores que señala Mahan como elementos naturales del poder marítimo. Nuestra monarquía se mantenía con grandeza entre conflictos superiores a sus medios, era más representativa que la inglesa, con más base popular, autocrática y con una admirable organización de consejos. Los gobernantes no eran casta cerrada, sino patricios en continua selección, constituyendo un Senado que asombró al mundo por la experiencia consumada. La decadencia del poder naval fue consecuencia inevitable de que al advenimiento de la Casa de Austria se produjera una desviación fundamental en el derrotero de la nación.

En enero de 2007 el Ministerio de Defensa publicó una revisión y actualización de la obra de Mahan, elaborada por el coronel de Infantería de Marina Parente, precedida de un estudio crítico que contrasta sus afirmaciones en lo referente a España.

La doctrina Mahan se confirmó en las guerras chino-japonesa (1894), ruso-japonesa (1905), anglo-americana (1812-1814) e hispano-americana (1898). Su concepto del dominio del mar ha pasado a ser dominio relativo en el espacio y el tiempo. La prioridad sobre la destrucción de la flota enemiga ha perdido fuerza. Sus ideas sobre la importancia del poder marítimo y su influencia en la Historia siguen vigentes, sin embargo son inadecuadas en una estrategia nuclear, en que las misiones atribuidas a las fuerzas navales estratégicas, entre ellas los submarinos nucleares balísticos, se salen de la estrategia naval clásica y no contribuyen al dominio del mar según los conceptos tradicionales.

*Doctrina Naval Francesa*

La doctrina tradicional francesa, propugnada por el almirante inglés Corbett, consideraba necesario sopesar las consecuencias de las acciones navales decisivas con las subsidiarias, propiciando al propio tiempo que un enemigo inferior se preste a acciones navales decisivas. Su carácter defensivo proponía sostener los denominados «encuentros de prudencia», incluso en el aspecto táctico, formando la línea de combate a sotavento dejando la iniciativa al enemigo. Presentaba las ventajas de aprovechar el empleo de la batería baja por la escora del buque a sotavento y se cortaba la *T* al que se aproximaba desde barlovento. Además se mantenía la línea de combate en perfecta formación. Al preservar su flota esquivando el ataque frontal con el enemigo, la reservaba para otras acciones. Tampoco solía explotar el éxito mediante la orden de caza general.

*Doctrina o Escuela de la Jeune École*

Propugnada por el almirante francés Aube, surgió con la aparición del submarino y del torpedo. Respondía a una estrategia defensiva ante los frecuentes bloqueos de los puertos franceses por la Marina británica. Se decantaba por una fuerza naval compuesta por unidades ligeras, muy limitadas para operar en mares lejanos y condiciones meteorológicas adversas, en contraposición con las ideas de Mahan de basar el poder naval en los buques de línea. Limitada a defender sus intereses marítimos cerca de sus costas, proponía atacar a los acorazados enemigos con torpederos y submarinos. El poder naval debía jugar un papel subordinado dentro de la estrategia continental. Esta doctrina puede considerarse asociada a la estrategia del dominio negativo del mar incompatible, por tanto, con la de la batalla decisiva. El ataque al tráfico marítimo quedaría limitado al curso, efectuado únicamente con cruceros ligeros, puesto que, en sus orígenes, no contemplaba el empleo de los submarinos en alta mar.

Las teorías estratégicas del almirante Aube influyeron en naciones de mentalidad continental, como Alemania y Rusia, que abandonaron sus programas de construcción de acorazados. La Armada los retrasó y sufrió sus consecuencias en la Guerra de Cuba. La doctrina de esta escuela fue desechada, pero se revalorizó y trajo consigo la proliferación de lanchas lanzamisiles, cuando en 1967, durante la guerra entre Israel y Egipto, un misil lanzado por una lancha egipcia de la clase soviética *Komar* hundió al destructor israelí *Eithlad*.

*Doctrina de la Aproximación Indirecta*

El historiador militar inglés Liddell Hart, en su *Teoría de la Aproximación Indirecta*, sustituye el ataque frontal al punto más fuerte del enemigo por el indirecto en los de menor resistencia. El frustrado ataque aliado en los Dardanelos durante la Primera Guerra Mundial responde a esta teoría. Para Liddell Hart, el objetivo de la guerra no debe ser la victoria absoluta, sino «asegurar la continuación de la política en tiempo de paz», concepto acorde con Clausewitz al definir la guerra «como la continuación de la política por otros medios». Considera que aun cuando el objetivo sea la batalla decisiva, la meta de la estrategia es librarla en las condiciones más ventajosas. Y el ideal, llegar a una resolución sin librar ningún combate importante.

Esta doctrina no es exclusivamente naval, sino aplicable en cualquier faceta de la guerra. Las fuerzas navales se pueden emplear en un cuadro de estrategia indirecta que permita desequilibrar intereses económicos vitales del adversario. En la Guerra Civil española fue la estrategia seguida por el bando nacional

*Doctrina del Combate entre Flotas (On the Sea)*

El combate entre flotas ha sido lo tradicional para destruir a la fuerza enemiga y conseguir el dominio del mar. Puede darse en la alta mar, en el origen, en la costa o tratarse de una ofensiva de base geográfica.

El combate en alta mar ha sido el más habitual a lo largo de la historia. Un ejemplo clásico es la batalla de Jutlandia. Ataques en el origen o en su base se han realizado con frecuencia antes de la declaración formal de guerra, sobre todo por parte de Japón y del Reino Unido. Como ejemplo, el ataque aeronaval japonés a Pearl Harbor. La batalla naval de Lepanto responde a la clasificación de ataques en la costa. La ofensiva de base geográfica se lleva a cabo cuando la flota adversaria tiene que atravesar forzosamente por determinada zona. No cumple totalmente el concepto estratégico de ofensiva, puesto que no se va al encuentro del enemigo, sino que se le espera; sin embargo su propósito no es defensivo. Así ocurrió en la batalla naval del estrecho de Tushima, durante la Guerra ruso-japonesa por la ocupación rusa de Manchuria (1905), en la que la flota rusa tenía que atravesarlo para llegar a la base naval de Vladivostok.

Esta doctrina ha evolucionado hacia la del «Ataque en las Costas Litorales (*From the Sea*)».

*Doctrinas del Poder Terrestre y del Poder Aéreo*

Por su relación con la doctrina del poder naval nos adentraremos en estos conceptos y en algunas de las figuras que los impulsaron.

En contraposición a la preeminencia del poder naval, la teoría geoestratégica del poder terrestre, debida al inglés Mackinder, preconizó que el dominio mundial sería de la potencia terrestre. En la lucha entre una potencia marítima y otra terrestre el éxito estaría del lado de ésta. Estableció el concepto de la Tierra Corazón formada por la zona central de Asia, completando su idea con la teoría de que «quien domine la Europa oriental dominará la Tierra Corazón: dominará la Isla del Mundo (Europa, Asia y África) y dominará el Mundo».

El alemán Haushofer, fundador de la escuela geoestratégica alemana y creador del concepto del espacio vital de un Estado, origen ideológico del nazismo, continuó las ideas de Mackinder.

Para el geógrafo Ratzel, creador de la escuela geopolítica alemana, el Estado es un ente orgánico estrechamente vinculado al espacio en que se asienta, lo que le lleva a un conflicto permanente para conseguir el espacio vital seguro e imprescindible para su estabilidad y desarrollo. Considera que existe una ley natural de la selección, según la cual sólo sobreviven los más poderosos, lo que exige la lucha por la dominación universal.

En los Estados Unidos Spykman analizó la confrontación entre una nación marítima como Inglaterra y otra continental como Rusia, estableciendo un axioma similar al de Mackinder. Indicó que la clave del dominio mundial estaba en el dominio de la llamada Media Luna Interior, que comprende la Europa marítima, Oriente Medio, la India, el sudeste asiático y China.

La doctrina del poder aéreo apareció en 1909 con el nacimiento de la aviación militar. Para su creador, el aviador italiano Julio Dohuet, considerado el Mahan del poder aéreo, el Ejército y la Marina sólo deben realizar acciones defensivas, mientras que la acción ofensiva decisiva solamente se podrá realizar eficazmente por la aviación. El poder aéreo por sí solo es capaz de resolver los enfrentamientos, es hegemónico y no un medio auxiliar en operaciones de apoyo. Su actuación requiere conseguir la supremacía aérea (no cabe el concepto de dominio del aire), lograr el control del aire y emplear grandes bombarderos, todo ello bajo un mando centralizado. Propugnó como objetivos de la fuerza aérea las poblaciones y las industrias alejadas del teatro de operaciones, la destrucción en tierra de la aviación enemiga y de sus fábricas, en lugar del combate aéreo. Resalta al avión de bombardeo en lugar del caza.

Contemporáneo de Dohuet, el general americano Mitchel, impulsor también de la doctrina del poder aéreo, fue más radical al preconizar la eliminación de las marinas de guerra. Expuso que el poder aéreo sería el único en la próxima guerra. Al igual que Dohuet, resaltaba la importancia de los bombardeos a industrias con la consiguiente desmoralización de la población civil. Estableció como objetivos falsos la destrucción de las fuerzas enemigas, apuntando que los centros vitales eran el verdadero objetivo. Dio importancia a la cooperación con el Ejército de Tierra y, al contrario que Dohuet, fue partidario del combate aéreo y de la aviación de caza.

Otro impulsor del poder aéreo fue el general ruso De Seversky, que actualizó la doctrina de Mitchel. Al igual que sus predecesores, consideraba que la aviación era la única que podía conseguir la victoria por su acción directa, y que sólo cuando les garantizara la libertad de acción, podrían cumplir sus misiones la Marina y el Ejército. Ante la dificultad de conseguir la superioridad hegemónica en los tres ámbitos, se debe empeñar el esfuerzo en conseguirla prioritariamente en el aéreo. Los objetivos fundamentales son el control del espacio y la neutralización del potencial militar del adversario. Preconizó el valor de las fuerzas aéreas estratégicas sobre la aviación táctica. Sus ideas sobre la importancia del radio de acción influyeron en la construcción de los súper bombarderos *B-47* y *B-52*. Los bombardeos atómicos de Hiroshima y Nagasaki en 1945 propiciaron nuevos planteamientos del poder aéreo al incrementar considerablemente el valor del bombardeo estratégico. Al juzgar al poder naval como secundario y dar prioridad a la aviación basada en tierra sobre la embarcada, se equivocó, ya que aconsejó la utilización de bases costeras lejanas en sustitución de los portaaviones.

Tanto la Segunda Guerra Mundial como la de Corea demostraron la debilidad de esta teoría del poder aéreo, conocida como la del Aire Integral, ya que los bombardeos aéreos no fueron resolutivos. Puede objetarse que los bombardeos nucleares sí lo fueron, pero éstos también pudieron llevarse a cabo por bombarderos basados en portaaviones o con misiles balísticos. En la Guerra de Corea los bombarderos americanos requerían la protección de cazas que, dados los grandes radios de acción necesarios, sólo podían ser proporcionados por los portaaviones, lo que reforzó la importancia de estas unidades. Los ataques más fuertes contra la teoría del poder naval procedieron de los partidarios radicales del poder aéreo, sobre todo en el periodo de entreguerras.

#### *Evolución de las Doctrinas de Empleo de las Fuerzas Navales*

Hasta la Primera Guerra Mundial se seguía la doctrina Mahan, lo que suponía buscar al enemigo y destruirle mediante una batalla naval decisiva y, además, negarle el comercio marítimo. El acorazado era el buque adecuado pero, al llegar la guerra, cambiaron radicalmente los conceptos estratégicos con la aparición del submarino, ante el cual de nada servía el acorazado. No obstante, los aliados consideraron secundaria la guerra submarina. La nueva doctrina, al establecer para la protección del tráfico marítimo el sistema de convoyes, empleado eficazmente durante cerca de tres siglos por la Armada, revalorizó al destructor, capaz de imponer el dominio del mar.

Durante la Segunda Guerra Mundial el sistema de convoyes, los portaaviones, el aprovisionamiento en la mar y el desarrollo de las operaciones navales y anfibas dieron lugar a una nueva doctrina de empleo de la fuerza. Al finali-

zar la guerra, la Marina norteamericana era la más poderosa del mundo, siguiéndole a gran distancia la inglesa. Su importancia disminuyó por las deudas contraídas en la guerra y la posterior liquidación de su imperio. La URSS carecía casi por completo de Marina y las marinas de los países perdedores habían sido destruidas. Esta situación, unida a la aparición del explosivo nuclear, dio lugar a una crisis del pensamiento naval que cuestionaba la razón de ser de la Armada norteamericana. Pero las pruebas nucleares de Bikini demostraron que los daños en los buques fueron menores de lo esperado y, por otra parte, la guerra había demostrado la invalidez de la teoría del Aire Integral que proclamaba la autarquía resolutive del poder aéreo.

La Guerra de Corea demostró la utilidad de una Marina de guerra poderosa y equilibrada, la relatividad resolutive del poder aéreo, las limitaciones para el empleo del explosivo nuclear, la posibilidad de conflictos limitados y la diversidad del enemigo potencial. Occidente no contaba con fórmulas adecuadas para hacer frente a los conflictos limitados. Era urgente reforzar la capacidad de reacción. Los portaaviones demostraron su idoneidad por su movilidad para mantener a su alcance los blancos terrestres. La Marina norteamericana pudo demostrar su poder ofensivo contra la potencia continental, estructurando sus fuerzas dentro de la estrategia disuasoria, lo que dio origen al nacimiento de la doctrina, aún vigente, de la Misión Transoceánica del Poder Naval, del profesor norteamericano Samuel Huntington, teoría que venía a suplantarse el concepto tradicional de Mahan y sus seguidores de aplicación del poder naval exclusivamente en la mar. Su mayor defecto fue no prestar atención a las posibles guerras limitadas.

Para la URSS, la misión básica de su Marina durante la Segunda Guerra Mundial fue proteger las operaciones terrestres, los convoyes y sus costas. Desde la primera época de la posguerra inició la construcción masiva de submarinos, llegando a tener unos 500. En la década de los años 50, el resurgimiento de la flota se basó en la construcción de buques de superficie con armamento convencional. A comienzos de los 60, la estrategia naval soviética consistía en la defensa contra una invasión marítima y el ataque a las líneas de comunicación occidentales. La necesidad de potenciar su Marina surgió en 1961, cuando tomó la decisión de convertirla en oceánica, decisión que aceleró ante la humillación sufrida por la crisis de los misiles de Cuba.

Ante el extraordinario desarrollo del arma submarina soviética, la estrategia naval de Occidente puso especial énfasis en la lucha antisubmarina y, para contrarrestar la amenaza aérea, se desarrollaron los misiles superficie-aire y la artillería antiaérea.

La aparición del submarino nuclear de ataque contribuyó a potenciar la estrategia naval ofensiva por sus posibilidades de acción contra grupos de ataque enemigos o de formar parte de los grupos propios. Constituye, junto con el portaaviones, el verdadero *capital ship* de la flota. En cuanto al submarino nuclear equipado con misiles balísticos se puede afirmar que elevó el valor



potencial de la Marina y su ámbito de actuación quedó enmarcado en el de la disuasión nuclear nacional. Dependía de un mando estratégico superior al naval. Pronto se convirtió en el buque fundamental en la estrategia norteamericana de la doctrina de represalia masiva, que con la adquisición soviética de armas termonucleares dio paso a la de respuesta flexible, puesto que además de proporcionar capacidad de disuasión nuclear, era especialmente apto para una segunda respuesta.

La guerra de Vietnam demostró, una vez más, que el arma aérea no era resolutive, y que el arma nuclear no era aplicable a toda clase de conflictos.

Los años 60 fueron trascendentales para el crecimiento de la Marina soviética. Sufrió una espectacular transformación y dejó de desempeñar un papel auxiliar del Ejército. Su estrategia naval fue esencialmente a remolque de la norteamericana, que actuó como verdadero catalizador. La URSS fomentó la ayuda económica y militar a países situados en posiciones estratégicas, buscando facilidades para su despliegue naval y la crisis de los misiles de Cuba fue un fracaso para su despliegue en el Caribe.

La doctrina militar soviética daba preponderancia a los submarinos y a la aviación sobre los buques de superficie. El almirante Gorkshof, artífice de la Marina soviética moderna, introdujo la concepción global del poder marítimo que concibe a la estrategia marítima en su verdadero valor. Así pues, tanto la Marina de guerra como la mercante, la de pesca y la científica, presentes en todos los océanos, operaban en beneficio del Estado, especialmente con la inteligencia obtenida: la de pesca colaboraba con la vigilancia de las bases americanas, la mercante experimentó un enorme desarrollo y apoyaba logísticamente al despliegue de la Marina de guerra. La científica, además de investigar los fondos marinos, analizaba las posibilidades de la propagación submarina y disponía de buques equipados para el seguimiento de satélites.

Los Estados Unidos establecieron bases aeronavales alrededor del mundo cubriendo todos los océanos. Por el contrario, el Reino Unido, al descolonizar su imperio, se retiró del Índico, Adén, Suez, y Malta, y cedió a los Estados Unidos la isla de Asunción en el Atlántico Sur y la de Diego García en el Índico.

El hundimiento del Eithlad en 1967 vino a revalorizar a las fuerzas sutiles, resucitando parcialmente la doctrina de la Jeune École.

Rusia construyó gran cantidad de buques de superficie con profusión de armas ofensivas y defensivas sin posibilidad de ser recargadas, lo que suponía el empleo en un solo golpe inicial. Potenció la Infantería de Marina y fuerzas navales anfibas. Al parecer, aun cuando su estrategia naval era fundamentalmente defensiva, su doctrina hacía más énfasis en el ataque a los grupos de combate occidentales que al tráfico marítimo. Su estrategia contemplaba la conducción desde tierra de ataques coordinados masivos procedentes de buques, submarinos y aviones para saturar las defensas de los grupos de ataque occidentales.

La estrategia naval de las potencias europeas se circunscribió a la de la OTAN, completamente influenciada por la de los Estados Unidos, con un gran peso en la defensa de las comunicaciones marítimas para el reabastecimiento de Europa.

A partir de 1975, la URSS contó por primera vez con aviación embarcada, al entrar en servicio los portaaviones de la clase *Kiev* con aviones de despegue vertical. En 1980 lo hicieron los cruceros de batalla de la clase *Kirov* y los submarinos balísticos mayores del mundo, los de la clase *Typhoon*. El poder naval soviético se incrementó notablemente con sus submarinos equipados con misiles de crucero y sus fuerzas de superficie dotadas de más capacidad de exploración, guerra antisubmarina, guerra de superficie y defensa aérea. Sus unidades podían operar lejos de sus bases y la Marina consiguió capacidad de proyectar su poder sobre tierra. El derrumbamiento de la URSS en 1991 supuso el declive de la flota rusa que, al carecer de apoyo logístico adecuado, redujo drásticamente su actividad. Rusia siguió construyendo buques pensando tal vez en la exportación y en dar trabajo a sus astilleros.

Durante el año 1981, los Estados Unidos sentaron los fundamentos de la doctrina de la Estrategia Naval Adelantada, adoptada posteriormente por la OTAN. Consistía en el empleo ofensivo de los grupos de ataque de portaaviones en el mar de Noruega y en atacar con los submarinos nucleares de ataque a los submarinos balísticos soviéticos en sus bastiones del mar de Barents, al norte del mar de Noruega, y del mar de Okhotsk, en el Pacífico.

La caída del Muro de Berlín en 1989, que fue el acontecimiento político más importante del último cuarto del siglo XX, provocó la reunificación de Alemania en 1990 y la disolución del Pacto de Varsovia en 1991. La OTAN cambió su concepto estratégico, ya que sus marinas no necesitaban darle prioridad a su capacidad antisubmarina. Nuevamente los Estados Unidos quedaron como única potencia naval global, situación similar a la del final de la Segunda Guerra Mundial.

El conflicto de las Malvinas en 1982 demostró que la defensa de un archipiélago está en la mar. El dominio del mar lo tuvo el Reino Unido porque sus submarinos bloquearon a la Marina argentina. De la victoria británica se extrajeron las siguientes lecciones: el apoyo de los Estados Unidos, gracias a los estrechos vínculos existentes, fue decisivo; la necesidad de medios de alerta temprana en baja cota; la importancia del portaaviones; la necesidad del apoyo logístico móvil; lo apremiante de la movilización y adecuación rápida de buques mercantes (se contó con más de 45), y la necesidad de reconsiderar la seguridad interior a bordo. Y además, la eficacia de una adecuada estrategia marítima y la importancia del prestigio de la Marina británica.

En los conflictos del golfo Pérsico, de Afganistán y de Irak, los Estados Unidos consiguieron la destrucción del enemigo con ataques selectivos a los centros políticos y militares mediante operaciones conjuntas de lanzamientos

simultáneos de armas desde plataformas terrestres, navales y aéreas. Y utilizaron como colectores primarios de inteligencia, aviones no tripulados y satélites de exploración.

Durante el conflicto de Irak (1990-91), el 90 por 100 de los suministros al teatro de operaciones se hicieron por mar y requirieron el empleo de 450 buques de transporte. Esto demuestra que la proyección del poder naval sobre la tierra precisa necesariamente contar con transporte suficiente que garantice la movilidad estratégica de la fuerza naval.

### **Doctrinas estratégicas durante la Guerra Fría**

La Doctrina de la Represalia Masiva (enero de 1954) supuso, en los Estados Unidos, una preponderancia de la aviación dentro del concepto de guerra total y la reducción de los gastos del Ejército. En aras de la obtención de vectores aéreos de gran radio de acción, se detuvo inicialmente la construcción de portaaviones de la clase *Forrestal*, detención que no prosperó por la «Revuelta de los almirantes». La Marina sostuvo que la bomba nuclear no alteraba su importancia porque seguía siendo válida la necesidad de conseguir y mantener el dominio del mar. Además, la guerra nuclear carecía de flexibilidad ante los conflictos limitados, como quedó demostrado en la Guerra de Corea.

La aparición de misiles balísticos con más de 4.000 kilómetros de alcance revalorizaba al mar frente a la tierra, puesto que todos los objetivos terrestres quedaban dentro del alcance de los misiles de los submarinos nucleares balísticos. El empleo de misiles de cabezas múltiples fue un factor de disuasión y, por consiguiente, un factor estabilizador, ya que, al sobrevivir a un primer ataque del adversario por estar en inmersión en zonas de patrulla, su respuesta produciría daños inaceptables. Se estructuraron las fuerzas navales americanas para desempeñar un papel dentro de la estrategia de disuasión, lo que dio origen a la vigente Teoría Transoceánica del Poder Naval.

La Doctrina de la Respuesta Flexible (febrero de 1962) no suponía replicar automáticamente con armas estratégicas sobre territorio soviético, sino que éstas entrarían en acción cuando la URSS traspasase «el umbral crítico de agresividad».

La Doctrina de Respuesta Adaptada (a partir de 1974) consistía en equipar a las fuerzas convencionales con armas tácticas nucleares. Permitía la maniobra de crisis, por lo que la escalada dejaba de ser automática. La defensa de Europa y de otras zonas vitales estaba a cargo de misiles nucleares de teatro. Se lanzarían selectivamente misiles intercontinentales como tiros de advertencia. Para conflictos de baja intensidad se dispondría de fuerzas convencionales con capacidad de operar en zonas lejanas. Esta doctrina tenía un carácter global e intervencionista por parte de los Estados Unidos.

La Doctrina de Ataque en Profundidad o de Segundo Escalón (octubre de

1982) consistía en el empleo de misiles convencionales de saturación de zona, capaces de paralizar objetivos del Pacto de Varsovia a una distancia entre 25 a 150 kilómetros del Telón de Acero, lo que evitaría el empleo del arma nuclear y, por tanto, reduciría el riesgo de una guerra total. Aparecieron las nuevas armas convencionales, denominadas *stand-off*, con proyectiles dotados con cabezas múltiples con guía independiente, creándose así un campo de batalla carente de retaguardia.

### **Doctrinas Posguerra Fría**

En 1994, complementando lo establecido en el documento *From The Sea*, la Armada y el Cuerpo de Infantería de Marina estadounidenses publicaron la doctrina estratégica denominada *Naval Warfare*. Esta doctrina de la Guerra Naval contemplaba operaciones destinadas a lograr el control del mar mediante la destrucción o inutilización de los sistemas de mando y control enemigos, lo cual se aleja de los conceptos de la estrategia naval clásica. Incluía el empleo de satélites para exploración, inteligencia e información vital.

La doctrina naval actual *From the Sea*, no contempla la batalla en mar abierto entre grandes flotas en un mar en disputa. Han desaparecido las operaciones en el mar *on the sea*. La guerra naval transcurrirá en las cercanías de las costas, *Ataque en las Costas Litorales*, como aplicación del cometido estratégico de la proyección del poder naval sobre tierra, en forma de operaciones anfibas o de bombardeo procedentes de la aviación embarcada, de buques de superficie o de submarinos. La teoría de la «misión transoceánica del poder naval» derivada de la Guerra de Corea, unida a la Guerra del golfo Pérsico, dio origen a esta doctrina consecuente con la posesión del dominio mar o de un dominio en disputa. Es la doctrina actual de los Estados Unidos, de la OTAN y, por consiguiente, de España tras la desaparición del Pacto de Varsovia y después de la Guerra del Golfo. Revaloriza la Infantería de Marina, las fuerzas anfibas y la acción unificada de una fuerza conjunta, así como la acción conjunta, fundamento de la actual doctrina militar española.

### **El pensamiento naval y la doctrina de la Armada**

El pensamiento naval de la Armada recoge el conjunto de ideas sobre los temas que le afectan. La Escuela de Guerra Naval se ocupa de las actividades relacionadas con ello. Como es lógico, cualquier persona puede tener ideas sobre las misiones, entidad y despliegue de la fuerza naval, modo de defender los intereses marítimos, etc., es decir, su particular pensamiento naval. De hecho ocurre entre tratadistas o publicistas navales, politólogos o personas con una sólida formación estratégica, como militares u oficiales de Marina en

general, vinculadas con el ámbito marítimo. Esto puede dar lugar a la existencia de una escuela de pensamiento naval que a su vez desemboque en una doctrina naval o viceversa, entendiendo por escuela al conjunto de personas que mantienen el mismo criterio sobre un aspecto concreto y por doctrina a la enseñanza que se da para la instrucción de alguien. Ambos términos se suelen emplear indistintamente, si bien este último se utiliza cuando tiene un carácter oficial, en cuyo caso se compone de principios, reglas, conceptos, ideas y publicaciones reglamentarias.

Estos principios y reglas producidos por la historia y la experiencia constituyen la base común y fundamento de las decisiones de la Armada, cuya aplicación requiere juicio y flexibilidad. No son rígidos y pueden variar como consecuencia de la adopción de una nueva escuela estratégica, como ocurrió con la doctrina de la Jeune École.

Las conclusiones que se obtengan en el ámbito del pensamiento naval sirven al AJEMA como fundamento de sus decisiones, que se reflejarán en las *Líneas de Actuación de la Armada*, documento básico que guiará las actividades de todos los organismos y personas que la componen.

La Armada clasifica su doctrina en: relativa a la Fuerza, al apoyo a la Fuerza en su doble aspecto del material y del personal, a los asuntos económicos y a los sistemas de información y de comunicaciones.

Por otra parte, la doctrina se genera en varios niveles a partir del Estado Mayor de la Armada (EMA), que actúa como órgano auxiliar del AJEMA, en donde se elabora la doctrina conceptual de carácter estratégico, operacional, orgánico y logístico, tanto en su aspecto de personal como de material. También se desarrollan doctrinas y procedimientos de carácter general en niveles inferiores dirigidos por el EMA. La estructura de generación consiste en: autoridad que la preside, Junta de Doctrina y grupos de trabajo. Se trata de un proceso de trabajo más, dentro de la implantación del modelo de gestión por procesos en la Armada.

El resultado se materializa en las publicaciones y documentos correspondientes promulgados por el AJEMA, o por una autoridad delegada, que contienen las aplicaciones a la Armada de las leyes sobre la defensa nacional y la legislación vigente que le afecte. Asimismo, hay que considerar que la doctrina de la Armada no es autónoma, sino que está condicionada por las correspondientes a las organizaciones internacionales de defensa y seguridad a las que España pertenece. Como doctrina oficial es de obligado cumplimiento.

Con independencia de lo anterior, el AJEMA promulga otros documentos que se incorporan a la doctrina oficial de la Armada, como los que se exponen a continuación:

El *Concepto de las Operaciones Navales* tiene por objeto establecer la doctrina específica para las operaciones navales en los niveles estratégico y

operacional. Refleja el espíritu de las marinas aliadas orientadas a la proyección del poder naval sobre tierra, en lugar de perseguir el dominio del mar. Fija las misiones de la Armada en su contribución a la acción conjunta, así como las misiones específicas de carácter permanente, entre ellas, las que corresponden a la Acción del Estado en la Mar.

Clasifica las operaciones en: expedicionarias para dominio del litoral; expedicionarias de apoyo a la paz; de control del mar; control e inspección del tráfico marítimo; de protección de unidades valiosas frente al terrorismo, y derivadas de las misiones permanentes en tiempo de paz. Especifica los principios operativos y escenarios de actuación, finalizando con el análisis de las capacidades para la proyección, protección, libertad de acción, apoyo logístico y acción marítima.

El documento *Concepto de Seguridad Marítima de la Armada* la define como «una actividad cívico-militar de prevención de riesgo contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marino y en la capacidad de actuación que representan los medios y la adecuada cobertura legal». Fija las implicaciones de la Defensa, la consecuente asignación de responsabilidades y los principales cometidos de la Armada en la seguridad marítima.

Por último, las *Líneas Generales de la Armada* contienen la definición de los siguientes objetivos a corto y medio plazo: convertir la Armada plenamente profesional en una opción atractiva; sostener el grado de operatividad exigible; llevar adelante el proceso de modernización; la racionalización y simplificación de estructuras, y atender al aspecto financiero. Detalla asimismo las líneas generales de actuación para conseguir cada uno de los objetivos.

## Resumen

Lo marítimo incluye a lo naval.

El poder naval implica «capacidad». La política naval, «decisión», y la estrategia naval, «acción».

El pensamiento naval es libre; por el contrario, la doctrina naval no.

La estrategia naval está sujeta a condicionantes externos.

Las doctrinas navales, a diferencia de los principios estratégicos, son cambiantes.

Están en plena vigencia las doctrinas de la Misión Transoceánica del Poder Naval, de la Aproximación Indirecta y la del Ataque en las Costas Litorales.

Las ideas fuerza de la doctrina Mahan tienen relativa actualidad, ya que, en la estrategia actual, la prioridad de la destrucción de la fuerza naval ha quedado sobrepasada por la de los centros de mando y control enemigos.

#### DOCTRINAS NAVALES Y ESTRATÉGICAS

Para Mahan y sus seguidores, el poder naval era considerado exclusivamente para su aplicación en la mar.

El dominio del mar ha sido sustituido por el de dominio relativo del mar, limitado en el espacio y en el tiempo.

El dominio del mar por sí solo no garantiza la victoria.

La Doctrina Ataque en las Costas Litorales procede de la conjunción de la teoría de la Misión Transoceánica del Poder Naval (misión más allá de los océanos) como lección aprendida de la Guerra de Corea, y de la vigencia del concepto estratégico de Proyección del Poder Naval sobre Tierra, tan eficazmente probado en la Guerra de Kuwait. La información es el elemento clave para penetrar en los centros de decisión del adversario. Renueva en cierto modo la doctrina de la Jeune École.

#### BIBLIOGRAFÍA

- MAHAN, A. T.: *Influencia de Poder Naval en la Historia*. Traducción española.
- PARENTE, Gonzalo: *Estudio crítico de la obra de Mahan*. Publicación oficial del Ministerio de Defensa.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín: *El Poder Naval en España*. Editorial Naval.
- CEREZO, Ricardo: *España y el Poder Marítimo*. Editora Nacional.
- CORBETT, J. S.: *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Traducción Escuela de Guerra Naval.
- DE BORDEJÉ, Fernando: *España, Poder Marítimo y Estrategia Naval*. Publicación de la E. N. Bazán.
- DE BORDEJÉ, Fernando: *Evolución de las Doctrinas Navales*. VI Semana de Estudios del Mar. Santander, 1988.
- QUERO, Felipe: *Hacia una Teoría de la Estrategia*. Editorial Biblioteca Nueva. Madrid.
- GONZÁLEZ, Juan Bautista: *España Estratégica*. Editorial Silex. Madrid.
- MONTERO, Márquez: *Evolución del Pensamiento Estratégico*. Escuela de Guerra Naval.
- FERNÁNDEZ DIZ, Aurelio: *Consideraciones sobre Pensamiento Naval*. Escuela de Guerra Naval.
- BEAUFRE: Internet.
- VILLAMARTÍN: Internet.

# EL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN SU ENTORNO GEOESTRATÉGICO

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO  
Vicealmirante (R)

## Introducción

Como se deduce de su título, el propósito de este trabajo no es ceñirnos exclusivamente al estrecho de Gibraltar como paso marítimo, sino abarcar también a su entorno geoestratégico, lo que conlleva un enfoque más amplio que obligatoriamente debe comprender tanto a sus dos accesos como a los Estados ribereños. El marco de nuestro estudio, por consiguiente, incluirá el espacio extendido entre el meridiano de cabo San Vicente y el de cabo de Gata, que en su vertiente marítima es lo que antaño se conoció en la Armada por Zona Marítima del Estrecho.



Relieve del Estrecho.

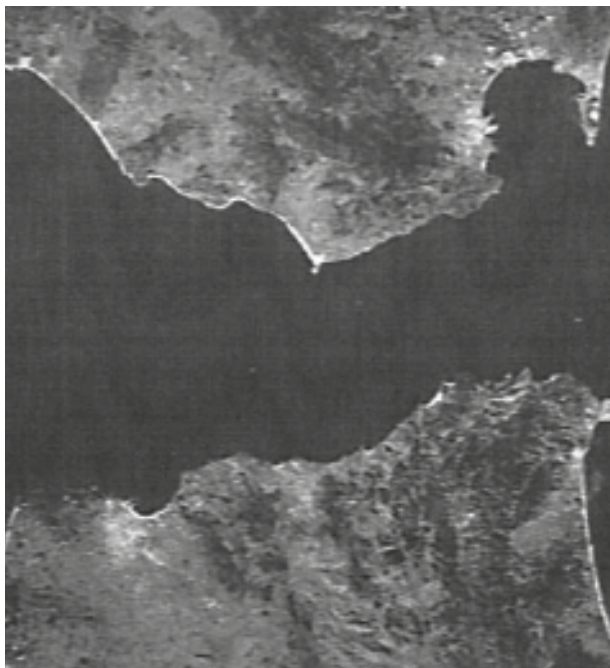


### El estrecho de Gibraltar

El estrecho de Gibraltar constituye la única entrada natural al mar Mediterráneo. Como es bien sabido, este mar es un profundo entrante del Atlántico que separa la costa meridional de Europa de la septentrional de África y que se adentra profundamente en el continente eurásico por los estrechos turcos. Desde la apertura del canal de Suez posibilita la comunicación del Atlántico con el Índico sin circunvalar toda la costa africana.

El estrecho de Gibraltar geológicamente proviene de la fisura de dos placas tectónicas, fisura que provocó que las aguas del Atlántico se precipitaran en la depresión que con el tiempo iba a constituir la gran cuenca mediterránea. Dada la constante evaporación de las aguas mediterráneas, si el estrecho de Gibraltar se cegara, el Mediterráneo se secaría.

Precisamente este fenómeno térmico hace que una corriente superficial atlántica entre en el Mediterráneo y otra de mayor densidad salga de él por debajo de la primera. Este intercambio de aguas produce una zona intermedia de turbulencias. Por encima de la superficie el relieve costero encajona el viento que sopla de levante o poniente, llegando el primero a alcanzar, al sur del Peñón, los cincuenta nudos.



Detalle del Estrecho por satélite.

El paso es de tan sólo ocho millas entre punta Cires, en la costa marroquí, y la de Tarifa, en la española. En su entrada oriental, donde la mitología situó las columnas de Hércules (Calpe en el peñón de Gibraltar y Abila en El Hacho en Ceuta), la distancia es de doce millas. Su profundidad es mayor en la parte oriental que en la occidental. En la primera es de algo menos de 1.000 metros y en la otra la mínima es de 280.

Esta diferencia de profundidad y las fuertes corrientes hicieron que el gaseoducto que une Argelia con Córdo-

ba a través de Marruecos se prefiriera tender entre Tánger y Zahara de los Atunes, pese a ser la distancia entre ambas de unas 29 millas, en vez de hacerlo por la angostura.

Los accidentes geográficos más destacables del Estrecho son la bahía de Algeciras, resguardada del levante por la lengua de tierra donde se ubica el peñón de Gibraltar, y la península de Almina, de menor tamaño, que protege el puerto de la ciudad de Ceuta. La primera tiene un abra de unas cinco millas. El estrecho de Gibraltar es el lugar en el que las costas de África y Europa más se aproximan.



Mapa del Estrecho.

Fue antaño vía de invasión en ambos sentidos y lo es ahora de la corriente migratoria de sur a norte.

Desde el punto de vista naval, la zona de turbulencias originada por las corrientes de salida y entrada hace que el paso del Mediterráneo al Atlántico de submarinos convencionales en inmersión sea difícil y su profundidad no facilite el establecimiento de campos minados de interceptación, no así el tendido de sistemas acústicos antisubmarinos con sus terminales en ambas orillas: posibilidad técnica de gran importancia táctica, ya que pese al fin de la Guerra Fría continúan construyéndose submarinos nucleares y convencionales de mejores prestaciones que sigilosamente patrullan por los mares del mundo, muchos con misiles de largo alcance con cabeza nuclear.

Desde el punto de vista naval, la zona de turbulencias originada por las corrientes de salida y entrada hace que el paso del Mediterráneo al Atlántico de submarinos convencionales en inmersión sea difícil y su profundidad no facilite el establecimiento de campos minados de interceptación, no así el tendido de sistemas acústicos antisubmarinos con sus terminales en ambas orillas: posibilidad técnica de gran importancia táctica, ya que pese al fin de la Guerra Fría continúan construyéndose submarinos nucleares y convencionales de mejores prestaciones que sigilosamente patrullan por los mares del mundo, muchos con misiles de largo alcance con cabeza nuclear.

### Los accesos

El acceso oriental, geográficamente, queda concretamente definido por la configuración del mar de Alborán, que es una manga de unas 160 millas de largo desde el Estrecho al meridiano de cabo de Gata y con una anchura de unas 100 millas desde la costa andaluza a la costa marroquí del Rif.

En la costa norte es accidente destacable la bahía de Almería, y en la sur la península de Tres Forcas, en la que se encuentra Melilla. En la costa sur del mar de Alborán, además de Melilla, son españoles los peñones de Vélez de la

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN SU ENTORNO GEOESTRATÉGICO



Mar de Alborán.



Acceso occidental.

Gomera, de Alhucemas, en la bahía del mismo nombre, y las islas Chafarinas, al este de Melilla, cerca de la frontera argelino-marroquí.

El mar de Alborán recibe su nombre de una pequeña isla situada en su centro a 35 millas del cabo Tres Forcas y a 48 de Adra (Almería). Pertenece al Ayuntamiento de Almería y a la Autoridad Portuaria de Málaga. Constituye una reserva natural de pesca y es rica en coral rojo. El mar de Alborán, con un sistema de corrientes similar al del Estrecho, es el hábitat de diferentes especies de animales marinos.

Por el fondo de este mar se proyecta tender el nuevo gaseoducto de gran capacidad que unirá directamente Argelia con Almería, con 200 km sumergidos a gran profundidad y con enlace a la red de gas española en Albacete.

El acceso occidental al Estrecho, es decir, su entrada atlántica, tiene una configuración completamente distinta a la del mar de Alborán: más indefinida geográficamente y más abierta. Con ánimo restrictivo podríamos reducirlo al espacio marítimo situado al este del meridiano de San Vicente. Dicho meridiano cruza la costa de Marruecos a la altura de Magadan (hoy El Jadiba). La distancia entre ambos puntos es de 229 millas.

La costa norte corresponde a la del saco de Cádiz y a la del Algarve portugués. En ella son destacables la bahía de Cádiz y el estuario de Huelva. La sur, toda marroquí, es más regular. En ésta se asientan Casablanca (Dar el Beida), principal puerto y ciudad más populosa del Reino alauita, y Rabat, su capital.

Dadas las dimensiones de la zona que hemos descrito, el espacio marítimo por ella abarcado es de carácter restringido, lo que incrementa la reacción de la tierra sobre el mar desde el punto de vista táctico.

### **Tráfico marítimo**

Con reiterada frecuencia se insiste en que el tráfico marítimo, en concreto el transporte por mar de graneles líquidos, sólidos y carga general, constituye el sistema arterial del comercio mundial. El corte de una determinada arteria o línea de comunicación marítima dañaría en grado sumo e incluso colapsaría la economía del país afectado, particularmente si dicho país es, como España, una nación de condición marítima.

Al ritmo que crece la economía mundial lo hace el transporte marítimo. El tráfico mundial por vía marítima alcanzó en 2006 los 6.983 millones de toneladas, con un incremento respecto al año anterior de un 4,8 por 100, y su tendencia es a aumentar. Supone el 90 por 100 del transporte mundial de mercancías.

Dada la configuración hidrográfica del globo terráqueo, las líneas de comunicaciones marítimas tienen forzosamente que discurrir por lugares de paso obligado, lo que los anglosajones llaman *choke points* y nosotros «puntos focales».

Uno de los más importantes del mundo es el estrecho de Gibraltar. Por él no sólo sale y entra el tráfico procedente o con destino a los países ribereños del Mediterráneo, sino también el que discurre paralelo a la costa africana para a través Suez alcanzar el Índico o el inverso, que desde este océano llega al Atlántico norte.

Al estrecho de Gibraltar sólo le aventaja el canal de la Mancha en cuanto a la densidad del tráfico que por él circula, siendo la del estrecho de Gibraltar

algo superior a la del estrecho de Malaca: tercer *choke point* de la navegación mundial.

De acuerdo con estadísticas oficiales, 97.000 barcos pasaron por el estrecho de Gibraltar en 2006, lo que representa un promedio de 265 tránsitos diarios, aunque hay que señalar que un 32 por 100 correspondía a los *ferries* que cubrían las líneas marítimas entre Algeciras, Gibraltar y Tarifa y los puertos de Ceuta y Tánger. Por el canal de Suez sólo se registraron en dicho año 51 buques al día. Barcos además limitados en su tamaño y calado por las características fijadas en el llamado modelo *Max Suez*.

En la bahía de Algeciras, donde se encuentra el puerto con mayor movimiento de mercancías de España, entraron el año pasado más de 30.000 buques, de los cuales un 75 por 100 lo hicieron en las aguas comprendidas en los límites fijados como de su competencia a la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras. El 25 por 100 restante lo hizo en Gibraltar.

Si bien hay que puntualizar que de esos 30.000 unos 14.000 también eran *ferries* que operan en el Estrecho. En Algeciras recalaron el año 2006 más de 2.000 barcos portacontenedores y 543 petroleros. La bahía también se ha convertido en una estación de servicio donde repostan de petroleras flotantes los barcos en tránsito, con riesgo de provocar vertidos contaminantes, operación ésta conocida internacionalmente como *bankering*.

En Tarifa opera desde 1987 un Centro de Control del Tráfico, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante, y en el Estrecho se han establecido líneas de separación del tráfico entrante y saliente para disminuir los riesgos de abordaje.

En la orilla sur del Estrecho, aparte del español de Ceuta, donde también se practica el *bankering*, se encuentra el puerto marroquí de Tánger. Actualmente está en avanzado estado de construcción un nuevo puerto a 35 km al este de esta ciudad. Ha recibido el nombre de «Tánger-Med» y pretende rivalizar con Algeciras en movimiento de contenedores. Cuando esté terminado tendrá 2.500 metros de líneas de atraque y un terminal de gas natural licuado. Su apertura dará lugar al establecimiento de un nuevo dispositivo de separación del tráfico en el Estrecho. Tánger, ciudad con un millón de habitantes, es el segundo centro industrial de Marruecos y ocupa una situación muy favorable en la entrada occidental del Estrecho, constituyendo la población más numerosa existente en sus orillas.

De los puertos españoles de la orilla norte, siguen en importancia al de Algeciras, con un movimiento portuario de 68 millones de toneladas en los once primeros meses de 2007, los de Huelva con 18,7 millones, bahía de Cádiz con 6,8 y Málaga con 5,8. La gran diferencia entre el movimiento de los dos primeros y los demás de toda la costa meridional española se debe a la existencia de refinerías en San Roque y en Huelva. Ceuta tuvo 2,4 millones en el periodo indicado.

De todo lo expuesto se puede colegir el alto valor geoestratégico del estrecho de Gibraltar y la repercusión mundial que podría tener cualquier crisis en la zona o el mero riesgo de posibles ataques a buques en sus aguas desde las orillas.

Es fácil imaginar lo que supondría un ataque terrorista a un gran petrolero fondeado en la bahía de Algeciras o navegando por el Estrecho. No hay que echar en saco roto la manifestación de Al Qaeda de que uno de sus principales objetivos debe ser producir el mayor daño posible al tráfico de suministro de petróleo.

El valor que para Gran Bretaña tuvo la posesión del peñón de Gibraltar quedó demostrado en la Segunda Guerra Mundial. Y en la Guerra Fría, la existencia de esta base naval británica con su centro de Mando y Control fue baza que permitió al Reino Unido potenciar su peso político en el seno de la Alianza Atlántica. Por las causas que más adelante analizaremos, actualmente no se dan estas circunstancias.

Para Estados Unidos el libre paso por estrecho de Gibraltar es esencial mientras mantenga su presencia naval en el Mediterráneo y por ser además la vía marítima más corta desde la costa atlántica norteamericana al conflictivo Oriente Próximo y al golfo Pérsico. Para Francia y España, naciones con proyección atlántica y mediterránea, es también paso obligado para la concentración de toda su Fuerza Naval en uno u otro mar según conveniencia.

### **Los países ribereños**

Los países ribereños son esencialmente dos: Marruecos y España. Aunque Portugal se asoma por San Vicente al acceso occidental, por ser una nación de condición atlántica la importancia que para ella tiene el Estrecho es menos relevante.

Aparte de estos estados existe en la bahía de Algeciras el enclave británico de Gibraltar, que de plaza militar (*Garrison Town*) pasó en 1830 a ser colonia y en 1969 a denominarse Territorio Británico de Ultramar (*Overseas Territory*).

### **Marruecos**

El Reino de Marruecos tiene una superficie inferior a la de España, sin contar lo que su Gobierno llama «provincias meridionales»: el Sáhara Occidental ocupado. Con él su extensión superficial sería superior a la de España. En cuanto a población tiene más de 33 millones y la de España es de 12 millones más. Por su crecimiento demográfico posiblemente igualará a la de España en el año 2050 de seguir los nacimientos y la emigración del país al ritmo

actual. En España viven cerca de un millón de marroquíes. La renta per cápita de Marruecos es seis veces inferior a la española, y su IDH (Índice de Desarrollo Humano) ocupa el puesto 125 de 203 países. España es el vigésimo. Se calcula que el 19 por 100 de la población marroquí vive por debajo del nivel de la pobreza.

Un atisbo de esperanza en este negativo perfil socio-económico de Marruecos lo constituye el aumento del PIB 2006-2007, que alcanzó un 8 por 100 debido al sector servicios y al automovilístico (fabricación de automóviles de marca francesa).

La región del Rif en el norte, con costa al mar de Alborán y con una población mayoritaria de etnia bereber, siempre ha sido muy rebelde al poder central ejercido por el majzén y tiene un nivel económico inferior al del llamado Marruecos Fértil. En esta región se ha establecido un plan integral de desarrollo que requiere fuertes inversiones en infraestructuras y sistemas de regadío, con el fin de ir desterrando el tradicional cultivo de hachís.

Políticamente el Estado marroquí es una Monarquía Constitucional, pero el rey, Mohammed VI, tiene amplios poderes ejecutivos: puede disolver el Gobierno y el Parlamento, nombrar los ministros llamados de soberanía (Exteriores, Interior y Asuntos Islámicos) y es al mismo tiempo ministro de Defensa y comandante en jefe de las Fuerzas Armadas. Desde el punto de vista religioso se titula comendador de los creyentes. La dinastía alauita, de origen árabe, desciende de Mahoma. Su idea del islam es suní de rito malawi, calificado a sí mismo de tolerante.

Actualmente el primer ministro es el viejo político Abbas el Fassi, del partido Istiqlal, que ganó por escasa diferencia las elecciones de septiembre de 2007, derrotando contra todo pronóstico al partido islamista moderado PJD (Partido de la Justicia y el Desarrollo), que ha quedado marginado del Gobierno. La participación fue escasa: de tan sólo un 37 por 100. Existen otros partidos islamistas no legalizados más radicales que incluso ponen en entredicho la autoridad religiosa del rey y que no ocultan su propósito de alcanzar el poder por medios democráticos para derribar al régimen actual, que consideran corrupto y herético.

Marruecos vive una creciente islamización de la sociedad tanto en la calle como en la universidad. Los ulemas, en general, miran con recelo la occidentalización, achacando a ella los males que padecen las naciones musulmanas.

En Marruecos se incubaron el Grupo Islámico Marroquí de Combate, al que se atribuyen los atentados de Casablanca de 2003 y de Madrid en 2004, así como otros grupos terroristas del Magreb, vinculados a lo que se llama «Galaxia de Al Qaeda» (La Base). La severa Ley Antiterrorista promulgada y aplicada a raíz de los atentados de Casablanca ha empañado la imagen escasamente democrática del país, acusado por Amnistía Internacional de violar los derechos humanos. Pese a ello posteriormente se han producido varios atentados.

Los sufridos en Marruecos y España han propiciado la cooperación entre ambas naciones. También se ha llegado a acuerdos sobre la emigración clandestina y la devolución de emigrantes ilegales. Marruecos disolvió las concentraciones de personas de distinta procedencia en las fronteras con Ceuta y Melilla que intentaron saltar tumultuosamente las vallas fronterizas.

España es el segundo país inversor en Marruecos después de Francia y también el segundo cliente de productos marroquíes.

Mohamed VI consiguió concertar en 2004 un Acuerdo de Libre Comercio y obtener el estatus de aliado militar preferencial de los Estados Unidos, lo que pudiera tener influencia en cualquier futuro contencioso hispano-marroquí.

En febrero de 2007, tras la ratificación del Acuerdo Pesquero concertado con la UE, se permitió faenar a 119 pesqueros españoles en aguas marroquíes.

Marruecos es miembro de la ONU, de la Liga Árabe y de la inoperante Unión del Magreb Árabe, pero no lo es de la Unión Africana por causa del conflicto del Sáhara Occidental. Es socio también del Partenariado Euromediterráneo (Proceso de Barcelona), habiéndose beneficiado de las aportaciones económicas de la UE.

Marruecos y España firmaron en julio de 1991 el Tratado de Paz, Buena Voluntad y Vecindad vigente, que establece un marco general de relaciones para la cooperación entre ambos países. Entre otras disposiciones, estipula que ninguna de las partes se inmiscuiría en los asuntos interiores de la otra. Las «cumbres» de este tratado, convocadas periódicamente, constituyen un foro de diálogo hispano-marroquí.

Marruecos ha solicitado su incorporación a la UE en varias ocasiones. Está claro que no reúne las condiciones exigidas, pero es evidente que si Turquía acabara por ser admitida, la ubicación geográfica de Marruecos en África no podría ser motivo de exclusión. España ha prometido apoyar acuerdos económicos preferenciales. Y, lo que más nos separa: Marruecos reivindica Ceuta, Melilla y los peñones.

### **Ceuta, Melilla y peñones**

La ciudad de Ceuta, situada en la costa de África frente a Gibraltar, tiene un gran valor geoestratégico en la entrada oriental del Estrecho. Fue ocupada por el rey Juan I de Portugal en 1415. Por el Tratado de Lisboa de 1668 que reconoció la independencia de Portugal, ésta transfirió la soberanía de Ceuta a España, cuyos habitantes prefirieron seguir siendo españoles.

Con una población de más de 75.000 habitantes, tiene el estatus de ciudad autónoma española desde el 14 de marzo de 1995. Posee un importante puerto resguardado por la península de Almina y dispone de un helipuerto, con vuelos regulares, desde 2004.



Ceuta no fue incluida a finales de 1962, durante la VII Asamblea de la ONU, en la lista de «Territorios no Autónomos». Así fueron llamadas públicamente en los años cincuenta las colonias por el Comité de Descolonización de la ONU. Marruecos, en sus intermitentes reivindicaciones, nunca ha tenido títulos para conseguir el apoyo de la ONU en sus pretensiones sobre Ceuta.

Melilla fue ocupada en 1497 por Pedro de Estopiñán, al servicio del duque de Medina-Sidonia, que fue quien organizó y costeó la expedición con el visto bueno de los Reyes Católicos. Era entonces una ciudad abandonada y en ruinas que tuvo que reedificarse. A partir de 1553 pasó a depender directamente de la Corona española.

Desde 1995 Melilla tiene como Ceuta el estatus de ciudad autónoma, siendo aplicable a Melilla todo lo manifestado sobre las actuales reivindicaciones marroquíes. Dispone de aeropuerto situado a tres kilómetros del centro de la ciudad. Es puerta de entrada al Rif y motor de la economía rifeña.

La construcción del puerto de Beni Enzar pegado al de Melilla ha creado una situación anómala derivada de la congelación de un acuerdo definitivo de delimitación de aguas entre España y Marruecos, tema que más adelante trataremos.

La población de Melilla es algo inferior a la de Ceuta, 67.000 habitantes, pero hay además una población flotante de casi 30.000 personas sin la ciudadanía española que trabajan con permiso y residen en la ciudad. El número de habitantes de origen marroquí es más elevado que en Ceuta: un 45 por 100.

Ambas tienen el carácter de puertos francos y regímenes fiscales particulares. Aparte de otros convenios anteriores suscritos entre España y Marruecos, los límites definitivos de Ceuta y Melilla fueron fijados por el Tratado de Wad-Ras de 1860.

El peñón de Vélez de la Gomera es un islote rocoso unido a tierra por un tómbolo arenoso. Nido de piratas, fue ocupado en 1508 por Pedro Navarro, perdido después y recuperado definitivamente en 1554.

Las islas de Alhucemas, en la bahía del mismo nombre, están constituidas por un peñón y dos islotes. Fueron temporalmente ocupadas en 1560 y definitivamente en 1637.

Por último las islas Chafarinas fueron ocupadas en 1847, estando deshabitadas. Fue una decisión tomada por el Gobierno español de Narváez en previsión de que lo hicieran los franceses ya instalados en Argelia. Son tres pequeñas islas: Congreso, Isabel II y Rey. Constituyen actualmente una reserva de aves. En todas estas posesiones de soberanía española, en virtud de Tratados con Marruecos, se mantienen pequeñas guarniciones permanentes.

En noviembre de 2007 el primer ministro marroquí afirmó, con evidente exageración, que la ocupación de Ceuta y Melilla afectaba a la paz en la región e insistió en abrir un diálogo con España sobre ellas. Propuesta similar fue por primera vez formulada por Hassan II en 1987, que propugnó la creación de «una célula de reflexión». El Gobierno español, entonces y ahora, advirtió que el estatus de Ceuta y Melilla era innegociable.

## Andalucía y el campo de Gibraltar

De la costa norteafricana de Marruecos vamos a pasar ahora a la del sur de España. Toda ella pertenece a la Comunidad Autónoma de Andalucía, que es una de las menos ricas de España. Si la media nacional española de renta per cápita se situaba en algo más de 22.000 euros en 2006, la de Andalucía superaba en poco los 17.000, por debajo de Ceuta y Melilla. Andalucía soporta un elevado índice de desempleo, tiene escasa industrialización y excesivo peso del sector primario. La industria sólo representa el 13 por 100 de la producción regional y el 8 por 100 de la nacional. Sin embargo, hay que señalar que su PIB en los últimos años crece a mayor ritmo que la media nacional.

El subsector pesquero, tan importante antaño, ha ido perdiendo peso por la Política Pesquera de Marruecos y de la Unión Europea, las restricciones en los caladeros internacionales y la antigüedad de la flota. En cuanto al turismo, ocupa lugar destacado entre las regiones de España, concentrándose en el litoral: Costa del Sol y golfo de Cádiz.

En Andalucía también se manifiestan marcadas diferencias interregionales, como es el caso del Campo de Gibraltar, que es una de las zonas más industrializadas de esta comunidad.

El Campo de Gibraltar es una comarca que comprende los municipios marítimos de Algeciras, Los Barrios, La Línea y San Roque, que conforman la bahía de Algeciras, y Tarifa, que dibuja el perfil costanero septentrional de la angostura del estrecho de Gibraltar.



Mapa de Andalucía.

## EL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN SU ENTORNO GEOESTRATÉGICO

La comarca del Campo de Gibraltar abarca también dos municipios interiores: Castellar y Jimena de la Frontera. Todos estos municipios forman parte de la Comunidad de Municipios del Campo de Gibraltar constituida en 1985.

Su posición geoestratégica dominante sobre el Estrecho nos obliga a dedicar a esta comarca atención particular.

Se aprecia en ella una gran concentración de población en las localidades situadas en el arco de la bahía de Algeciras, que contrasta con su escasez en los municipios de interior.

Localidad destacada por su mayor número de habitantes es Algeciras; por su mayor superficie, Tarifa, y por su mayor densidad de población, La Línea de la Concepción.

La ubicación geográfica del Campo de Gibraltar, las favorables condiciones hidrográficas de la Bahía de Algeciras de abrigo y calado, el cierre de la frontera con Gibraltar con el desempleo que ello provocó y la declaración de la Comarca del Campo de Gibraltar en 1966 como Zona de Preferente Localización Industrial dieron lugar a la concentración de grandes empresas en la zona (Refinería de Gibraltar-San Roque, Repsol Butano, Sevillana-Endesa, Acerinox, Maersk Hispania, Oxígeno Linde, así como el desarrollo de un puerto estratégico a pie de obra en uno de los más importantes pasos obligados de toda la red mundial de comunicaciones marítimas. Todo ello ha contribuido a que hoy en esta comarca se asiente uno de los núcleos industriales más importante de Andalucía, aunque los planes de desarrollo nunca llegasen a alcanzar todos los ambiciosos objetivos perseguidos y haya profundas discrepancias en la apreciación actual de los resultados.

Al puerto de Algeciras ya le hemos dedicado unas líneas sobre sus capacidades. Basta añadir que desde su establecimiento ha crecido ininterrumpidamente hasta convertir todo el litoral del casco urbano de la ciudad en un macropuerto que es de parada obligada para unos y punto de embarque o desembarque en los *ferries* con magrebíes que trabajan en Europa o de turistas de la Costa del Sol y de otros lugares de España que viajan a Marruecos.

El puerto Bahía de Algeciras ocupa prácticamente la totalidad de la ribera española de la bahía. En su costa de levante se encuentra Gibraltar.

### Gibraltar

Unido por un estrecho istmo con la península Ibérica se alza este singular peñón en cuya falda de poniente se ubica la ciudad de Gibraltar con su puerto, hoy territorio británico de ultramar.

Antes de seguir adelante no nos queda más remedio que resumir desde el principio cómo se ha llegado a esta situación.

Con independencia de las circunstancias que aprovechó el almirante Rooke para, por propia iniciativa, ocupar Gibraltar, el hecho es que S. M. Católica el

rey de España se vio obligado a firmar el Tratado de Utrecht de 1713.

En su Artículo X Felipe V cedía a la Corona británica la «propiedad» de la ciudad, castillo y puerto de Gibraltar, sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación abierta al país circunvecino por parte de tierra y con la condición de que si la Corona británica le pareciera conveniente dar, vender o enajenar de cualquier modo la citada ciudad de Gibraltar se daría la primera opción a la Corona española, antes que a cualquier otro.

Que en el citado Tratado se hable de «propiedad» y no de «soberanía», palabras que tanto en inglés como en español tienen significado distinto, induce a pensar que los plenipotenciarios británicos aceptaron las limitaciones que suponía la interpretación literal del texto. De hecho tratadistas de Derecho Internacional y expertos juristas han defendido tesis contradictorias por la disparidad interpretativa de dichas palabras: es evidente que literalmente «propiedad» no significa «soberanía». De cualquier forma sólo ha constituido una polémica académica, ya que de hecho Gran Bretaña ha actuado siempre como «soberana» de lo que se le cedió y de lo que, después, se tomó.

En 1731 España estableció una línea militar defensiva donde hoy se asienta la ciudad de La Línea de la Concepción, desde la que se podía batir con su artillería todo el espacio del istmo hasta el pie de las viejas murallas de Gibraltar. Lo mismo ocurría con las baterías inglesas emplazadas en éstas. Así quedó tácitamente establecido un campo neutral entre ambas líneas de defensa. Aunque desde un punto de vista exclusivamente militar la decisión fue acertada, como veremos, para nuestros intereses futuros no fue una medida afortunada. En 1815 una epidemia de fiebre amarilla en Gibraltar hizo que España, por razones humanitarias, permitiera el establecimiento de un campamento para enfermos en la zona sur del campo neutral, de la que los ingleses



Gibraltar y su zona en 1704.

*EL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN SU ENTORNO GEOESTRATÉGICO*

no se retiraron después. Otra epidemia en 1854 volvió a ser pretexto para nuevos avances.

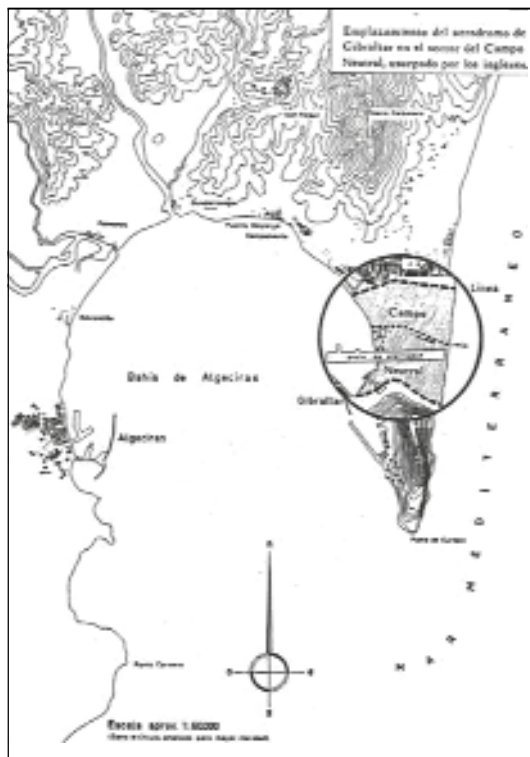
Muchos años más tarde, en 1908, unilateralmente, las autoridades británicas de Gibraltar levantaron la verja que todavía existe, ocupando toda la parte sur del campo neutral pese a las protestas de España ante esta flagrante violación del Tratado de Utrecht.

En 1931 el Gobierno de la República, con gran sentido de Estado, tomó dos medidas para prevenir un nuevo avance inglés hacia el norte desde la verja: establecer como campo de maniobra de un batallón español, de guarnición permanente en La Línea, la zona situada al norte de la verja y prohibir que los gibraltareños comprasen propiedades en el Campo de Gibraltar.

En 1938, en plena Guerra Civil española los británicos empezaron a construir una pista de aterrizaje al sur de la verja y en terreno ganado al mar en aguas que, sin lugar a dudas, eran españolas. A las protestas del Gobierno de Burgos, que todavía no había sido reconocido por el Reino Unido, contestaron que sólo se trataba de una pista de emergencia y no le prestaron mayor atención.

Dicha pista jugó un importante papel en la Segunda Guerra Mundial. España, entre la espada y la pared, no pudo hacer nada para evitar que una base aérea británica se instalara en territorio de su soberanía. Además, el Gobierno británico anunció el establecimiento de una zona prohibida de vuelos no autorizados alrededor de ella de tres millas de radio, lo que abarcaba aguas españolas y la población de la Línea.

Actualmente, con 1.650 metros de longitud, de los cuales 650 sobre aguas españolas, y 130 de ancho, es la pista de aterrizaje del aeropuerto de Gibraltar. Para aterrizar o despegar en él se ha estado violando sistemáticamente el espacio aéreo español durante años. Hay que señalar que en el Derecho Aéreo, a diferencia del Derecho del Mar, no se



Emplazamiento del aeródromo de Gibraltar.

contempla la figura jurídica del «paso inocente», ni sobre el territorio de una nación ni sobre el cielo de su mar territorial.

Gibraltar desde las guerras napoleónicas ha sido un centro contrabandista propiciado por la permisiva legislación fiscal de su Gobierno. El contrabando de tabaco ha constituido siempre y sigue constituyendo un pingüe negocio para los gibraltareños. Ahora incluso se realiza con lanchas de alta velocidad por grupos contrabandistas organizados. Algunos, involucrados con el tráfico de drogas.

En 1963 España llevó el pleito sobre Gibraltar al Comité de Descolonización de la ONU por haber sido, como colonia británica, incluida en la lista de los territorios eufemísticamente llamados «no autónomos».

En 1966, por primera vez desde 1713, el Gobierno británico proclamó su plena soberanía sobre la parte sur del istmo que, como hemos visto, no había sido cedida ni en el Tratado de Utrecht ni en ningún otro posterior. España replicó que no lo admitía.

En 1967 se convocó un referendo en Gibraltar para manifestar la preferencia de los gibraltareños a continuar siendo colonia británica. La ONU condenó su convocatoria. Gran Bretaña por su parte les concedió un incremento de autogobierno y cambió el nombre de «Colonia Británica» por el de «Territorio Británico de Ultramar».

Tras enconados debates y razonados alegatos la diplomacia española obtuvo un brillante éxito al conseguir que la Asamblea General de la ONU resolviera que el litigio de Gibraltar tenía que solucionarse con la devolución del territorio a España por vulnerar su integridad territorial y que el Reino Unido debía terminar su presencia colonial el 1 de octubre de 1969. Ambas partes



Mapa de Gibraltar:

debían ponerse de acuerdo para respetar los «intereses» de los gibraltareños. Gran Bretaña no cumplió esta resolución.

Ante la intransigencia de británicos y gibraltareños, el Gobierno de España, invocando la aplicación estricta del tantas veces repetido Tratado de Utrech, cerró el 9 de junio de 1969 el paso por el puesto fronterizo de aduanas y policía establecido al otro lado de la verja.

Gibraltar quedó incomunicada por tierra con la Línea de la Concepción durante trece años, hasta 1982, cortándose así las relaciones personales de los gibraltareños con sus vecinos y afectando seriamente a la economía tanto de Gibraltar como de los españoles que trabajaban en el Peñón, pese a la creación de los puestos de trabajo que propiciaron los sucesivos Planes de Desarrollo del Campo de Gibraltar.

Desde finales del siglo XIX el desarrollo de la colonia británica, con la construcción del puerto, astillero, fortificaciones, pista de vuelo, galerías horadadas en la Roca y otras obras públicas, había requerido una mano de obra abundante y a ser posible barata. La encontró en la deprimida zona circunvecina. Los trabajadores españoles, durante años, estuvieron pasando dos veces al día por el puesto aduanero, ya que no se les permitía pernoctar en Gibraltar. Así la colonia británica «colonizó» a su vez a sus vecinos. Muchos de los patrones gibraltareños vivían, como ahora, en sus casas en España y tenían la «oficina» en la ciudad de Gibraltar, gozando de doble residencia con las ventajas fiscales que les confería su condición de gibraltareños, llegando la masa laboral en algunas ocasiones a unos 12.000 trabajadores. Cuando se cerró el paso eran algo más de 4.000.

La incomunicación por tierra durante trece años tuvo como consecuencia que el Gobierno de Londres tuviera que asumir el 70 por 100 del Presupuesto de Gibraltar. El aislamiento costó a la Administración Británica 7,6 millones de libras y a su Gobierno reconsiderar la necesidad de negociar con el Gobierno español el futuro de Gibraltar.

En 1982 se abrió parcialmente la verja sin contraprestación ninguna. Parece que influyó el temor a que el Reino Unido se opusiera a nuestro ingreso en la Comunidad Europea, aunque se vendió como gesto de amistad de un Gobierno democrático muy distinto al autoritario que la cerró y a la ingenua creencia de que con ello atraeríamos, poco a poco, a nuestra causa a los gibraltareños. Gran Bretaña consideró que era únicamente la rectificación y reconocimiento de una injusta medida, sin entrar en las causas de tan drástica decisión.

En 1985 se abrió totalmente el puesto fronterizo, al mismo tiempo que se iniciaba el Proceso de Bruselas: conversaciones entre España y Gran Bretaña que por primera vez incluían el tema de la soberanía. Fracasaron por presión de los gibraltareños a Gran Bretaña, que incluso se opusieron entonces a la utilización conjunta del aeropuerto, y por escudarse los británicos en la salvaguarda de los intereses gibraltareños, para no llegar a nada.

El 2001 se anunció un acuerdo preliminar de cosoberanía, que fue rechaza-

da por los gibraltareños en otro referendo convocado por las autoridades gibraltareñas en 2002. Aunque Londres y Madrid han sostenido que nunca aceptarían el resultado de un referendo unilateral de los gibraltareños, el Reino Unido siempre ha mantenido que Gibraltar tendría que aprobar cualquier acuerdo alcanzado con España, con lo que su diplomacia, como de costumbre, jugó magistralmente a dos bandas.

Así se llegó en 2005 al Foro de Diálogo Tripartito, en el que por primera vez España consintió que se sentará el representante de Gibraltar a la mesa de negociación con las dos potencias signatarias del Tratado de Utrech. El Gobierno español modificó los límites de la zona de vuelo para facilitar el uso del aeropuerto.

En 2006 se aprobaron los llamados «Acuerdos de Córdoba», en los que se llegó a concertar la utilización compartida del aeropuerto de Gibraltar, la mejora de las comunicaciones telefónicas con este enclave y facilitar el tránsito por la verja, comprometiéndose el Gobierno británico a incrementar las pensiones a los obreros españoles que tuvieron que abandonar su trabajo en el Peñón en 1969.

El primer vuelo Madrid-Gibraltar tuvo lugar el 16 de diciembre de 2006. Tras este repaso histórico conviene ahora saber quiénes y cuántos son estos gibraltareños cuyos «intereses», con tanto empeño y tensión, defiende el Reino Unido y a los que la ONU les ha negado el derecho a la autodeterminación.

La población actual de Gibraltar tiene algo más de 27.000 habitantes, no habiendo sobrepasado nunca el umbral de los 30.000. Como término de comparación hay que decir que Algeciras tiene 112.000 y La Línea de la Concepción algo más de 63.000. Dos tercios de los habitantes de Gibraltar son gibraltareños de origen. El resto son extranjeros residentes y miembros de la Administración o de la guarnición británica con sus familias. Gibraltar es una de las ciudades más densamente pobladas del mundo. La demanda de espacio se ha tratado de paliar con la ocupación de tierras al mar, como puede apreciarse en el mapa anterior.

Como Territorio de Ultramar, los gibraltareños se rigen por la Constitución de 2006, que les confiere atribuciones definidas como «domésticas», reservándose el gobernador de Gibraltar, nombrado por la Corona británica, los asuntos de defensa, exteriores, seguridad interna y estabilidad financiera.

El territorio de Gibraltar es de cinco kilómetros de largo por 1,2 de ancho, estando unido a España mediante el istmo en litigio: bajo y arenoso, de unos dos kilómetros de largo. Gibraltar no tiene ningún manantial o río, por lo que una zona de 14 hectáreas de pendientes arenosas han sido cubiertas para captar agua de lluvia. Ésta se almacena en aljibes excavados en la roca del Peñón. Este agua de lluvia se mezcla posteriormente con la extraída de pozos situados en el istmo o desalada a partir de agua marina.

La economía estuvo tradicionalmente sustentada en el contrabando y en la provisión de servicios al Ministerio de Defensa británico, pero en 2002 esta



asignación cubría apenas un 7 por 100 del presupuesto de Gibraltar. Hoy las fuentes de ingresos principales son el puerto, el turismo y las actividades financieras.

Gibraltar, amparada en su condición de territorio de la Unión Europea, al tanto que exenta del IVA y al margen de la Unión Aduanera, desarrolló una legislación fiscal que la ha convertido en un activo centro financiero *off shore*. Se definen allí dos tipos de compañías: las exentas (*exempt companies*) y las cualificadas (*qualifying companies*), que residentes en Gibraltar no tienen actividad económica ni comercial en ella. Estas compañías pagan un impuesto anual inferior a las 300 libras y otro testimonial sobre beneficios del 2 por 100 en el caso de las cualificadas. Las exentas no pagan nada. En septiembre de 2004 tenía en su registro 28.000 compañías.

El régimen fiscal gibraltareño llevó a la OCDE a incluir al territorio en la lista de paraísos fiscales. El Gobierno gibraltareño se comprometió en 2002 a mejorar la transparencia de su sistema, de forma que fue excluida de dicha lista. Las autoridades gibraltareñas sostienen que, a pesar del ventajoso régimen fiscal del que disfrutaban las sociedades exentas, el rigor de los controles aplicados impide el blanqueo del dinero.

En la actualidad se encuentra en marcha un proceso que terminará en 2010 con la eliminación de este sistema financiero por recomendación de la Comisión de la Competencia Europea al Gobierno británico.

Gibraltar es parte de la Unión Europea, pero según lo negociado por el Reino Unido a petición del Gobierno de Gibraltar, algunas leyes de la Unión Europea no le son aplicables. Así está fuera de la Unión Aduanera, excluida de la Política Agraria común, de la armonización del IVA y ninguna parte de los ingresos aduaneros de Gibraltar revierten en la UE. Gibraltar no está incluida en el llamado espacio *Schengen*.

Gibraltar fue también excluida de las elecciones al Parlamento Europeo. Recurrió al Tribunal Europeo de Derechos Humanos y ganó. En las elecciones de 2004, votaron los gibraltareños encuadrados en la región sudoeste de Inglaterra.

### **Capacidades y despliegue militar**

Con anterioridad ya nos hemos extendido sobre el alto valor geoestratégico del estrecho de Gibraltar. También se ha señalado el peso político que en el seno de la OTAN representó para la Gran Bretaña la posesión del Peñón, en su condición de aliado más cualificado para controlar el Estrecho. En Gibraltar, base naval británica, con un magnífico Centro de Mando y Comunicaciones, se estableció el Mando OTAN de GIBMED con su correspondiente zona de responsabilidad, que abarcaba el Estrecho y el mar de Alborán.

Hoy esa estructura de mandos de zona ha sido sustituida por otra basada en

funciones delegadas en Mandos Conjuntos de segundo escalón (Brussum en Holanda, Nápoles en Italia y Lisboa en Portugal) por el único Mando Superior Aliado de Operaciones sito en Mons (Bélgica) y en la creación de la Fuerza de Respuesta de la NATO (NRF o NATO Responce Force), que puede ser asignada a cualquiera de los Mandos Conjuntos mencionados. En la península Ibérica sólo queda el Cuartel General de Lisboa y el de Retamares en Madrid, que es de tercer escalón, ya que es el Mando Componente Terrestre del Mando Conjunto de Nápoles. GIBMED con su zona de responsabilidad ya no existe.

En 1983 se cerraron los astilleros de la Marina británica en Gibraltar y, paulatinamente a lo largo de los años, principalmente desde el final de la Guerra Fría, fue disminuyendo la presencia militar británica en el Peñón. Desde entonces el esfuerzo militar inglés en Gibraltar se ha centrado en potenciar y modernizar su Sistema de Mando Control y Comunicaciones. Actualmente como base naval y aérea las capacidades operativas y logísticas de Gibraltar son muy limitadas. Queda un muelle de la antigua Base Naval, en el que han atracado submarinos nucleares averiados.

Como ya hemos, dicho España ha establecido en Tarifa un Centro de Control del Tráfico. Además ha implantado el SIVE, siglas que corresponden al Sistema Integrado de Vigilancia Exterior, para tener un mayor control de nuestra frontera sur, previniendo la inmigración ilegal y el narcotráfico por mar. El sistema está desplegado en toda la costa andaluza, en Ceuta y en Melilla.

Este sistema se basa en un conjunto de sensores radar y optrónicos con cámaras de infrarrojos y de vídeo de gran alcance, así como acústicos instalados en tierra, embarcaciones y aeronaves. Todos ellos aportan información en tiempo real a un centro de control establecido en Algeciras. El SIVE, principalmente concebido, como hemos dicho, para controlar la emigración ilegal y el narcotráfico, puede tener otras aplicaciones. Entre ellas: prevenir la pesca ilegal, la lucha contra el terrorismo y la piratería, la defensa de puertos, la detección de vertidos contaminantes, la protección del tráfico y la obtención de inteligencia.

El Ejército de Tierra español, en la angostura del Estrecho, dispone del Mando de Artillería de Costa del Estrecho, MACTAE, con muy buenos asentamientos que podrían ser complementados con misiles superficie-superficie. Su Puesto de Mando se encuentra en Tarifa.

A menos de 100 km de la angostura del Estrecho se encuentra la Base Naval de Rota con una superficie cuatro veces mayor que la de todo el territorio británico de Gibraltar y sin su población civil. Tiene 1.840 metros de muelles, que se van a ampliar, entre otras razones, para permitir el estacionamiento en Rota del Buque de Proyección Estratégica de cerca de 30.000 toneladas que se está construyendo en Ferrol, y una pista de vuelo de 3.681 metros (más del doble de la pista de Gibraltar), muelles y pista de uso exclusivamente militar, no como en Gibraltar, donde su utilización militar afectaría a la actividad comercial.

Además, en la bahía de Cádiz la Armada española cuenta con el Arsenal de La Carraca, la Estación Naval de Puntales y el apoyo en tercer escalón de mantenimiento, de ser necesario, de los astilleros civiles de Cádiz y Puerto Real.

En la Base Naval de Rota está el Cuartel General del Almirante de la Flota, con su moderno Centro de Mando y Comunicaciones con capacidad para controlar todo el espacio marítimo que estamos considerando y experiencia acumulada durante años, ya que desde él se conducen, casi todos los años, los ejercicios combinados llamados TAPON, que tienen como objetivo principal el control del Estrecho. En Rota está basado el grueso de nuestra Fuerza Naval, con el portaaviones *Príncipe de Asturias* y el LPD *Castilla*, calificado por la OTAN oficialmente como Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad. También se encuentran en esta Base las instalaciones de apoyo y vuelo del Arma Aérea de la Armada.

Por otra parte, a unos 100 km del Estrecho, se encuentra la Base Aérea de Morón (Sevilla), en la que están basados nuestros aviones de patrulla marítima, los caza-bombarderos F 18 *Hornet* y los modernos aviones de combate *Eurofighter Typhon* que se están recibiendo. Su pista de vuelo es de una longitud superior a la de Rota: cerca de 4.000 metros.

Aunque no en la zona que estamos considerando, la Base Naval de Cartagena y la Aérea de Los Llanos complementan nuestras posibilidades de control tanto del Estrecho como del mar de Alborán.

En lo que atañe al control del espacio aéreo, están dispuestos en la zona de los asentamientos radar (EVA) de Constantina en la provincia de Sevilla, de Alcalá de los Gazules en la de Cádiz y de Motril en la costa del mar de Alborán. Pertenecen a la Red Nacional de Defensa Aérea, que cuenta con otros establecidos en la Península, Canarias y Baleares.

En este terreno es importante señalar que la defensa aérea del territorio nacional, y principalmente la zona del estrecho de Gibraltar, contra una hipotética amenaza desde el sur se ve agravada por la proximidad de la costa africana, lo que acorta el tiempo de reacción para interceptar un *raid* aéreo por sorpresa a baja cota.

Todo ello pone de manifiesto que frente a este despliegue de medios en la orilla norte de la zona, con capacidad para gravitar operativamente sobre el Estrecho, el valor militar de Gibraltar, comparativamente, es insignificante.

El Reino Unido, pese a su superioridad en medios navales y aéreos sobre España, no puede mantener con facilidad en permanencia en el Estrecho una Fuerza Naval o Aérea superior a la española apoyada exclusivamente en Gibraltar.

España ni por su riqueza (que representa aproximadamente el 56 por 100 del PIB británico) ni por su gasto en Defensa (punto y medio por debajo del Reino Unido) ni por su desarrollo tecnológico puede mantener una Fuerzas Armadas iguales a las de aquél. Pero la diferencia, en el terreno convencional,

ya no es tan notable como lo fue antaño y, además, nuestras fuerzas tienen la ventaja de que, en su mayor parte, están permanentemente desplegadas en la zona del Estrecho. Los británicos pueden concentrar en ella fuerzas navales superiores durante un periodo más o menos prolongado, pero no en permanencia apoyadas exclusivamente en Gibraltar, por lo que no pueden arrogarse ante las organizaciones internacionales de las que forman parte su condición de «guardianes» más cualificados del Estrecho. Baza política que, a nuestro parecer, ha contribuido antaño a perpetuar el anómalo estatus del Peñón.

A mayor abundamiento, al contrario de la política pacifista española, la británica sigue fiel a su línea tradicional. Pese a la desaparición del Imperio británico no se percibe que ninguno de los dirigentes actuales del Reino Unido, sean laboristas o conservadores, estén en completo desacuerdo con la idea de que «toda nación sin fuerza militar es internacionalmente irrelevante», frase acuñada por Disraeli (como es sabido, célebre primer ministro de la reina Victoria). Prueba de ello es que el Reino Unido sigue manteniendo y renovando su capacidad nuclear.

El seguimiento de esta política militar nos permite aventurar que las Fuerzas Armadas británicas, ahora y en un futuro inmediato, tendrán que atender a más misiones lejos del Estrecho que las españolas. Lo que no quiere decir que tengan menor peso que España en todo el ámbito de la Alianza Atlántica si aportan a ella más; pero, en lo que respecta a Gibraltar, actualmente a la OTAN no puede importarle que la soberanía de Gibraltar sea británica o española.

Pasemos ahora a analizar la capacidad militar del ribereño del sur: Marruecos. El gasto público en Defensa de este país, según los indicadores que figuran en la publicación *Estado del Mundo 2007*, es del 3,9 por 100 del PIB. Este gasto es debido, principalmente, al recelo que siente hacia Argelia y a su apuesta por la anexión del Sáhara Occidental, no porque se sienta amenazado por España.

El Ejército de Tierra alcanza los 170.000 soldados. La mayoría desplegados en el Sáhara, donde pese al alto el fuego del Polisario se siguen manteniendo unas fuertes defensas en el conjunto de muros levantados en los años ochenta para proteger el Sáhara Útil (El Aaiún, Es-Smara y Bu Craa). También tiene destacadas importantes fuerzas en la frontera con Argelia en el sector de Tinduf, donde acampan los saharauis expulsados. En el Rif hay un batallón en Nador (Tauima) y dos batallones de Infantería de Marina en Alhucemas.

La Marina de guerra marroquí tiene su principal base en Casablanca y otra secundaria en Tánger, en la entrada occidental del Estrecho, y en Alhucemas una Estación Naval. Cuenta con tres corbetas y una limitada capacidad anfibia, así como gran número de patrulleros para vigilar sus ricos caladeros pesqueros atlánticos y sus costas del mar de Alborán.

Las dos principales bases aéreas marroquíes son las construidas por los

Estados Unidos durante la Guerra Fría: Kenitra y Sidi Slimane al SE de Mequínez, ambas a unos 250 km del Estrecho. En esta última se basan sus aviones de combate *Mirage* y en la primera sus aviones de transporte *Hércules*. Se debe seguir muy de cerca la oferta de Francia de vender a Marruecos 18 cazabombarderos *Dassault Rafale*, rival directo del *Eurofighter Typhon* que empezó a entrar en servicio en nuestro Ejército del Aire.

Es evidente que el potencial naval y aéreo de España es muy superior al de Marruecos. En cuanto a nuestro Ejército de Tierra es numéricamente inferior al marroquí pero, damos por sentado, que está mejor dotado y adiestrado.

Aunque la entidad de las Fuerzas Armadas españolas viene impuesta por nuestros compromisos e intereses nacionales, la superioridad militar a la que hemos aludido ejerce un efecto disuasorio consecuente con nuestra estrategia preventiva de conservación, ya que como se demostró en la minicrisis de Perejil, España no puede contar ni con la OTAN ni con la UE en caso de conflicto bilateral con Marruecos. Y el apoyo de los Estados Unidos, actualmente, podemos calificarlo de aleatorio. Ceuta y Melilla, por otra parte, no están situadas dentro del «área» delimitada en el artículo 6.º del Tratado del Atlántico Norte, en la que es de aplicación lo establecido en el 5.º sobre asistencia en caso de ataque a un miembro de la Alianza.

Conviene terminar señalando que en todo el Mediterráneo se lleva a cabo por parte de la OTAN la operación llamada ACTIVE ENDEAVOUR de vigilancia marítima contra el terrorismo y el tráfico de armas, y que en 2003 se amplió la operación para la escolta a buques mercantes: operación STRONG ESCORT. Se trató de una medida preventiva adoptada como consecuencia de informaciones de inteligencia que alertaban sobre la posibilidad de ataques terroristas con embarcaciones cargadas de explosivo contra buques en tránsito por el estrecho de Gibraltar y barcos fondeados en la bahía de Algeciras. Durante un cierto tiempo el mando de esta operación, en la que se escoltaron más de 400 mercantes con cargas valiosas, recayó en un vicealmirante español. Estas escoltas se suprimieron un año después, pero podrían reanudarse en cualquier momento a la mínima alerta de amenaza al tráfico por Gibraltar.

### **Paralelismo del contencioso de Gibraltar con el de Ceuta y Melilla**

El estatus de Ceuta, Melilla y los Peñones ha suscitado, fundamentalmente por parte de medios británicos y marroquíes y, desgraciadamente, también españoles, comparaciones con la reclamación territorial de Gibraltar por parte de España. Se viene a decir que España ve la paja en el ojo ajeno y no ve la viga en el propio. Incluso hay quienes sostienen que para recuperar Gibraltar lo primero que habría que hacer es entregar Ceuta y Melilla a Marruecos. Lo que, a nuestro entender, es una ingenuidad, ya que nadie tiene la seguridad de que el Reino Unido siguiera nuestro ejemplo.

Aunque ya hemos dado razones para refutar este paralelismo, creemos conveniente insistir sobre las diferencias.

España tiene títulos legales en Derecho Internacional sobre Ceuta, Melilla y Peñones que el Reino Unido no tiene sobre Gibraltar.

El único que éste posee es el artículo X del Tratado de Utrecht, que no ha sido modificado desde su firma y que no se cumple en toda su extensión. La ocupación de la parte sur del istmo es ilegal, y su soberanía, proclamada unilateralmente, no ha sido nunca aceptada por España. Esperemos que la ilegitimidad de origen no prescriba por más concesiones que se hayan hecho en el transcurso de los años ante un Tribunal Internacional de Justicia.

Así como las razones alegadas por España ante las Naciones Unidas fueron admitidas por la Asamblea General resolviendo que el territorio de Gibraltar debía ser devuelto a España, las reclamaciones de Marruecos no lo fueron. Gibraltar estaba incluida en la lista de «territorios no autónomos», y nuestras plazas de soberanía no lo están.

La ocupación de Ceuta, Melilla y peñones de Vélez y Alhucemas fue anterior a la creación actual del Estado marroquí por la dinastía alauita, no así la de Gibraltar cuando España era ya un Estado Europeo unificado desde hacía más de trescientos años y que, entonces, estaba en plena guerra civil: la de Sucesión. Aunque la historia de Marruecos es sumamente imbricada, en lo que nos atañe se puede resumir así: tras la implosión, en el siglo xv del Imperio Mariní (Benimerines), que ocupaba el Magred y parte del sur de España, el territorio del actual Marruecos se fragmentó surgiendo distintos centros de poder de alcance dispar, con díscolas e independientes cabilas en el Rif y nidos piratas en sus costas. Esta abrupta región no estaba sometida por los centros de poder más cercanos: los reinos de Fez y Tremecén en la actual Argelia. Como muy pronto, el Marruecos actual empezó a configurarse como Estado a partir de la toma de Marrakech (de ahí su nombre) en 1659 por el sultán alauita de Tafílete.

Concretamente Ceuta no fue conquistada sino «reconquistada» por Portugal, ya que, antes de la invasión árabe, había sido capital de la provincia trans-fretana del Reino Hispano-Visigodo. Por consiguiente, cabe preguntarse qué diferencia puede haber entre Ceuta y cualquier otra ciudad de la España peninsular. Fue, como casi todas ellas, musulmana tras la invasión árabe y volvió a ser cristiana tras su reconquista.

Melilla estaba deshabitada y en ruinas en 1473 cuando fue ocupada por Pedro de Estopiñan, teniendo que ser reconstruida por los españoles.

La ocupación de los enclaves españoles en la costa del norte de África fue consecuencia de una estrategia de carácter defensivo de ataques en el origen y establecimiento de atalayas fortificadas de alerta temprana ante las depredaciones de los piratas berberiscos que atacaban nuestros barcos y desembarcaban en nuestras playas meridionales y levantinas. El grito de «moros en la costa» aterraba y alertaba a los indefensos y pacíficos habitantes del litoral

español. Pero es que, además, estos depredadores procedentes de la costa africana eran apoyados por los turcos, cuyo poderoso imperio, en el siglo XVI se había extendido por toda la costa norte de África. Fue la mayor amenaza a la que tuvo que hacer frente la España de entonces.

Tanto las Chafarinas como Alborán tenían el carácter de *rex nullius* al ser ocupadas por España. Antes, en permanencia no lo había hecho nadie.

### El problema de las aguas jurisdiccionales

Como hemos visto por el Artículo X del Tratado de Utrecht, único título de propiedad que sobre Gibraltar tiene el Reino Unido, se le cedía la plaza y castillo sin «jurisdicción territorial alguna». Ergo, Gibraltar no tiene «mar territorial». En nuestra opinión, tras más de tres siglos de ocupación británica y la vigencia de la Convención de Montego Bay de 1982, es muy optimista pensar que un tribunal de justicia internacional o laudo arbitral reconociera que toda la bahía de Algeciras son aguas exclusivamente españolas. Otra cosa es que la costa sur del istmo ilegalmente ocupado pueda influir en una hipotética divisoria de aguas. En realidad a efectos prácticos se han establecido los límites geográficos de atribuciones de la Autoridad Portuaria del Puerto de la Bahía de Algeciras que, prácticamente, sigue la línea de equidistancia.

Lo que evidentemente no tiene sentido es culpar a Gibraltar de las consecuencias del reciente accidente del *New Flame*, porque si mantenemos que toda la bahía de Algeciras son aguas españolas, debimos hacer lo necesario para retirar de ellas los restos contaminantes del citado barco. Por su propia naturaleza, el Derecho Internacional otorga especial relevancia a los actos unilaterales de los Estados como expresión de normas que pueden ser vinculantes en el futuro.

Tradicionalmente el Reino Unido ha reclamado un mar territorial de tres millas alrededor del Peñón. Lo hizo por la *Territorial Waters Jurisdictional Act* de 1878, no habiendo realizado ninguna rectificación tras la legislación promulgada por el Reino Unido como consecuencia de la Convención de Montego Bay. En virtud de ello, extendió el mar territorial de otras costas británicas, pero no rectificó la particular de Gibraltar. Hay que recordar que la máxima abertura de la bahía de Algeciras ente punta Europa y punta Carnero es de menos de cinco millas.

En cuanto a Marruecos, éste, unilateralmente, ha trazado unas líneas de base recta desde cabo Espartel hasta el norte de las Chafarinas, que encierra todas nuestras plazas y peñones de soberanía dentro de aguas interiores marroquíes. España en su momento, 1975, protestó cuando se publicó el Dahir marroquí, y así seguimos. Hay que señalar que los Peñones y Alborán, por su condición de rocas o islotes sin vida económica propia, no generan Zona Marí-

tima Exclusiva, pero sí Mar Territorial de doce millas e, incluso, Zona Contigua.

El puerto marroquí de Beni Enzar, colindante con el de Melilla, ha sido construido en Mar Territorial español y, a estas alturas, no podemos pretender que Marruecos lo destruya, ni siquiera el rompeolas orientado al norte, con lo que la bocana de acceso es común para los dos. Según mantienen calificados juristas en Derecho Internacional, el que calla otorga.

### Consideraciones finales

El estrecho de Gibraltar es el «haber» estratégico más importante que la geografía ha conferido a España. Es paso obligado para muchos y debe ser lugar de permanente presencia para nosotros. España tiene una posición geoestratégica dominante sobre él, con posesiones en ambas orillas.

Marruecos también se asoma al Estrecho, pero actualmente su peso político, económico y militar no tiene la relevancia requerida para competir con España. Sin embargo, el crecimiento de Tánger puede incrementar su competitividad en el futuro.

Gibraltar sigue incrustada ahí, pero su influencia zonal, aunque perturba, es mucho menor que antes. Gibraltar en sí tiene escaso valor militar, sobre todo porque el peso geoestratégico «zonal» de España lo neutraliza.

Los territorios españoles del sur peninsular, con sus bases navales y áreas, puertos y aeropuertos civiles, constituyen un conjunto geoestratégico de gran valor, a lo que se suman las posesiones de Ceuta y Melilla. Desde ellos pueden operar tanto nuestras Fuerzas Armadas como las de Vigilancia Marítima del Estado y recibir el apoyo logístico que precisen para hacerlo con continuidad en esta zona.

Gibraltar es el Guadiana de la política exterior española. El problema existe, su solución difícil y, tras periodos de latencia, el contencioso surge. España ha ido cediendo a lo largo de los años, pero ha dejado bien claro que los acuerdos alcanzados sobre cuestiones puntuales no deben servir de pretexto que impida negociar sobre la soberanía a la que no podemos renunciar.

Para los intereses generales del Estado, de cara a sus vecinos, Gibraltar y Marruecos deben ser tenidos en cuenta por todos, defendidos por todos y mantenidos al margen de luchas de partido y pugnas domésticas.

El Reino Unido se escuda en los «de los gibraltareños» para mantener su presencia en este último reducto de su pasado imperial en las puertas del Mediterráneo. No hemos podido percibir otras razones que justifiquen la prolongación de este contencioso que perturbará siempre las relaciones de dos socios de la Unión Europea y de la OTAN que comparten muchísimos intereses. Contrasta este respeto a los deseos de los gibraltareños por el Reino Unido con el poco demostrado por los de los habitantes de Diego García en el archipiélago de Chaos en el Índico o de Hong-Kong en China.



En el terreno pragmático, España debe seguir fomentando el desarrollo del Campo de Gibraltar. Las inversiones estatales en él son prioritarias y necesarias, tanto como medidas socio-económicas como estratégicas. Unido ya por autovía con Málaga y Jerez, falta la prolongación del AVE a Algeciras.

El acuerdo de utilización compartida del aeropuerto de Gibraltar no nos ha parecido una decisión acertada, aunque ciertamente haya quienes opinen lo contrario. Podría ser obstáculo para la construcción de otro aeropuerto en el Campo de Gibraltar sin ningún tipo de servidumbre si así conviniera, y ha representado una concesión política grave por su particular ubicación. Lo positivo es su posible utilización por los habitantes del Campo de Gibraltar, aunque ya tenían los aeropuertos de Jerez y de Málaga, respectivamente a 90 y 130 kilómetros de distancia de Algeciras. Algunas capitales de España están a distancia parecida del más cercano.

Si la contraprestación a esta cesión de los gibraltareños ha sido reconocer a su Gobierno como parte diferenciada en el viejo pleito, el tiempo dirá si se ha pagado un precio demasiado alto.

En cuanto a Ceuta y Melilla, por su acrisolada españolidad, no son enajenables. El mayor riesgo para ellas es el incesante aumento de su población marroquí y la competencia comercial que les pueden hacer Tánger a Ceuta y Nador a Melilla en el futuro.

Ello no es óbice para promover el desarrollo económico de Marruecos, que es el mejor medio para ralentizar la inevitable emigración de su población hacia Europa. Uno puede elegir a sus amigos, pero no a sus vecinos, y esforzarse en mantener una buena relación de vecindad con Marruecos debe ser empeño de cualquier gobierno de España.

Tal como se estipula en el Tratado firmado con Marruecos, no se debe interferir en los asuntos internos del Reino de Marruecos pretendiendo la plena democratización de sus instituciones, dado el radicalismo de determinadas corrientes islámicas, que pudieran por este medio alcanzar el poder.

Es preciso esperar la resolución de la Comisaría de la Competencia Europea a la recomendación hecha al Gobierno británico sobre la eliminación del sistema financiero de Gibraltar. Entre tanto debe vigilarse estrechamente y denunciar la menor infracción de ilegalidad ante los organismos internacionales competentes.

Debe evitarse que las facilidades pactadas en los Acuerdos de Córdoba de 2006 para agilizar el paso por la aduana de La Línea se traduzcan en bajar la guardia en la represión del contrabando.

# CONSTITUCIONES GRIEGAS. LO NAVAL EN LA ANTIGÜEDAD

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ  
Capitán de navío (R)

Hace algún tiempo, unos años atrás, me he visto involucrado en una nueva situación vital. La normal actividad desarrollada durante más de cuarenta años dejó de existir para dar paso a otro tipo de vida. En tales circunstancias fui invitado a participar en un quehacer más acorde con mis posibilidades. Se trataba de cambiar la actividad física por un más pausado trabajo mental, dentro del ámbito en el cual me he desenvuelto: el naval (concretamente, la Armada).

De esta manera he ido desarrollando un carril hasta ahora poco conocido. Al no estar inmerso en las faenas cotidianas del «destino», podía contemplar el mundo sin sentirme acuciado por las prisas de un momento. De esta forma he ido recorriendo un camino nuevo por la senda del pensamiento (naval, por supuesto), poniendo mi intelecto en un casi permanente contacto con las cosas de la mar, sus hombres y sus instituciones.

Casi siempre la cuestión del origen de «lo naval», en el sentido que a tal término se le da en la Armada —la mar y la guerra formando un inseparable tándem— se presenta como un fantasma cuyo halo nos acecha, pidiendo que le liberemos de su errante penar mientras se desliza lentamente sobre el sudario azul de los atlantes. Esa búsqueda obliga a la zambullida y posterior buceo en el abisal de la historia, puesto que lo nuevo del pensar suele carecer de originalidad, porque existe una herencia legada por los más viejos —sabios— transmitida a lo largo del tiempo, con modificaciones y alteraciones circunstanciales, a través de sus herederos y que nosotros hemos recibido para entregar, como el testigo olímpico, a nuestros sucesores.

Cuando las cambiantes circunstancias apremian, hay que tomar decisiones que no por pensadas han sido suficientemente meditadas. Se trata de salir del paso amparado en la sensación de que se ha hecho lo correcto y, ocasionalmente, además nos parece novedoso. Por ello, cuando se peregrina regresivamente a través del pasado resulta que la bombilla del eureka ora se ha apagado hace mucho tiempo, ora permanece inalterablemente encendida desde la remota antigüedad, demostrando su cualidad de «principio».

La inmediata consecuencia de este proemio se encuentra en mi deambular por las librerías de España, amparado por un sugeridor que apoya —incondi-

cionalmente, supongo, y sin interesados parámetros— mi nueva aventura por el berenjenal marítimo nacional, ávido de respuestas a la hora de determinar a dónde nos quería conducir y a dónde hemos llegado en la ruta que, supuestamente, la historia y nuestra marítima condición nos había reservado.

Un buen día encontré en los anaqueles de un comercio, de sobrado alcance nacional, un librito (menos que una novelilla de vaqueros, por su extensión) titulado: *Constituciones Políticas Griegas*. Para localizarlo, debo aclarar que pertenece al grupo Alianza Editorial, con el genérico de *Clásicos de Grecia y Roma*. Se trata de una elegante traducción de Antonio Guzmán Guerra, que aporta, con su introducción y notas, los datos suficientes para conocer los entresijos de la fundación sobre la cual se apoya la actualmente conocida como civilización o cultura occidental.

Como quiera que lo mío es la mar, no me preocupó mucho conocer a fondo lo que las «constituciones» contenían en su conjunto, sino saber cómo los griegos contemplaban la mar; ello siempre en el supuesto de que el mar tuviese alguna significación social, política o militar de relevancia en sus vidas o que, sencillamente, estaba ahí sin haberlo pedido nadie y que sólo servía para estorbar.

Las constituciones están escritas por Aristóteles (Atenas) y Jenofonte (Esparta), mientras que una tercera —segunda en el orden del libro que se comenta— dedicada a Atenas está escrita por la persona a la que el traductor denomina el Viejo Oligarca y que, sin suficientes pruebas, se atribuye a Jenofonte.

En la primera constitución, Aristóteles señala la autoridad del «polemarca», entre las principales magistraturas (el rey, el polemarco y el arconte). Se trata de la representación militar en el gobierno, pues el polemarca surge de una necesidad «en vista de que algunos reyes no tenían dotes para dirigir los asuntos de la guerra». De esta forma, nos encontramos con la figura que encarna la autoridad máxima de la milicia.

Más adelante, Aristóteles nos habla de la Constitución de Solón. En mi opinión, el filósofo griego está presentando la historia helénica a través de las leyes y normas que se fueron estableciendo en aquella cuna de civilizaciones. De las disposiciones que tomó Solón, una de las más importantes fue la elección —mediante sorteo— de nueve magistrados (nueve arcontes) procedentes de las distintas tribus. Tales tribus eran cuatro, cada una con su propio rey. Dentro de la composición tribal había «doce circunscripciones navales». Al frente de cada circunscripción naval se hallaban unos magistrados llamados náucraros, que se encargaban de la recaudación de impuestos y de los presupuestos de gastos; y de ahí que en algunas leyes dictadas por Solón aparezca «Que los náucraros aportarán tal contribución, y los gastos correrán a cargo de la caja de los náucraros».

Así pues, el náucraro es el primer gestor marítimo en Grecia; o, si se prefiere, la primera autoridad naval de aquel mundo de ciudadanos que nos legó su herencia a través de Roma. El hecho de que se tuviera en considera-

ción la existencia de la mar no significaba, para los griegos, que aquella tuviese una gran influencia en sus vidas, aun cuando no la desdeñaban, pues para apoderarse de las islas era preciso navegar. En otra parte, cuando se habla de la expulsión de los pisistrátidas se dice: «En buena medida contribuyó a que los laconios se decidieran por la alianza que mantenían los pisistrátidas con los habitantes de la ciudad de Argos, y así enviaron por mar primero a Anquimolo con un nutrido ejército». Lo que demuestra la existencia de una flota marítima, aun cuando su importancia sólo residía en la capacidad de transporte. Todo esto indica que Grecia estaba produciendo los albores de lo que, pasado el tiempo, sería la fuerza naval; sólo había que esperar al desarrollo tecnológico para que la mar irrumpiera en el teatro bélico con personalidad propia.

Ello llegaría, pasado el tiempo, con Temístocles, «el cual mandó construir... cien trirremes» con el dinero recaudado de los ciudadanos más acaudalados de Atenas «y a cada uno de los otros cien ciudadanos encargó la construcción de una nave. Con dicha flota los atenienses se enfrentaron a los bárbaros persas en Salamina». ¡Ahí está!: Salamina, la primera batalla naval de la historia. A partir de este instante se comienza a hablar del imperio griego... tras un combate naval.

Después de las Guerras Médicas, se hizo cargo del gobierno el Consejo del Areópago porque los estrategos se declararon incapaces de resolver la situación. El Consejo repartió «a cada ciudadano ocho dracmas y los enroló como tripulantes de los barcos». Este hecho dio confianza a los atenienses, los cuales reconocieron la autoridad del Consejo del Areópago «pues durante estos años recibieron un excelente entrenamiento para los asuntos de la guerra y merecieron una excelente reputación a la vista de los demás griegos hasta hacerse dueños de la mar a pesar de la oposición de los lacedemonios».

He aquí la primera manifestación del poder naval en la antigüedad. Ese hacerse dueños de la mar es lo que posteriormente sería el dominio del mar, que Roma asumiría en su tiempo y dejaría como legado a las naciones de condición marítima. Cuando Ática toma conciencia de su geografía, se da cuenta de que la mar es camino de comercio y de conquista, y se mentaliza de la necesidad de que su península y sus archipiélagos tienen como vehículos barcos para comunicarse por el Egeo, Jonia, Adriático, Mármara y mar Negro. En resumen, los griegos adquieren mentalidad naval para controlar el Mediterráneo oriental, su mar de aquella época, correspondiente aproximadamente a los siglos VI y V anteriores a Cristo. Posteriormente, con Arístides, se vuelve a guerrear y para ello «fueron nombrados otros 2.500 hoplitas, se equiparon 20 naves para vigilar la costa y en las naves que traían los tributos de los aliados se enrolaron 2.000 hombres seleccionados por sorteo». Estas gentes vivían del presupuesto del Estado —los primeros profesionales—, cuyos ingresos, entre otros, procedían de mil ciudades que pagaban tributos.

Cuarenta y ocho años después de la batalla de Salamina, Pericles indujo a Atenas «a aumentar sus fuerzas navales». Se sabe que con la Guerra del Pelo-

poneso las clases populares ya se habían acostumbrado a participar en expediciones por las cuales percibían un sueldo.

Durante el Consejo de los Cuatrocientos —cien años después de la expulsión de los tiranos y vuelta a la oligarquía— se envió una embajada a los lacedemonios para poner fin a la guerra, pero éstos rompieron las negociaciones porque querían que los atenienses «renunciaran al control del mar».

Continúa el estagirita narrando que el Consejo de los Cuatrocientos duró hasta que se produjo la «derrota naval de los atenienses cerca de Eritrea y se originase la sublevación de toda la isla de Eubea», momento en el que se transfirió el gobierno a los Cinco Mil. Ésta era una asamblea cuyos miembros procedían de la clase de los hoplitas (guerreros de infantería), lo cual era bueno, según el historiador, porque la guerra continuaba.

Transcurridos seis años tuvo lugar el combate naval de las islas Arginusas, en el cual la flota ateniense derrotó a la espartana. Una tempestad tras la batalla impidió la recogida de náufragos, heridos en combate y cadáveres; pero los estrategos (comandantes de los barcos) fueron condenados porque «ni siquiera habían entrado en combate unos y porque habían sido rescatados del mar por un barco que no pertenecía a su flota otros». En realidad se trataba de un engaño que se le hacía al pueblo. Lo mismo ocurrió cuando los lacedemonios quisieron llegar a un acuerdo de paz y «los atenienses, que no supieron aprovechar la ocasión que se les había presentado, reconocieron al poco su error». Al siguiente año serían derrotados en la batalla naval de Egospótamos por el general espartano Lisandro, que instauraría el régimen oligárquico de los Treinta Tiranos sobre Atenas. Todo esto sucedía en el año 410 antes de Cristo.

El relato histórico aristotélico abarca doce constituciones griegas que van dando saltos políticos, desde la monarquía hasta la democracia, pasando por la oligarquía, aristocracia y tiranía. Cada forma de gobierno se establece según la circunstancia y el momento histórico. El pueblo, los ciudadanos, tiene unas peculiaridades que se mantienen, pues existen esclavos y diversas clases de hombres que no gozan de los derechos y obligaciones inherentes al verdadero ciudadano libre que participa, no pocas veces obligado, en el gobierno de la polis. Conviene tener muy presente que el término democracia de aquella época histórica se parece muy poco, o casi nada, a lo que hoy representa; como tampoco tienen nada que ver los conceptos demagogo, sofista y teórico, por poner algunos ejemplos.

Las palabras a veces se subliman y a veces se degradan, perdiendo en ambos casos su original significado. Conviene ser cauto a la hora de analizar textos antiguos para no atribuir una visión conceptual actual a lo expresado en un documento histórico, donde pueden aparecer términos, de uso corriente en nuestros días, que tienen poco o nada que ver con el sentido que les atribuímos. En todo caso, el «logos» griego es un punto de origen.

Entre los años 510 y 404 antes de Cristo se desarrollaron desde la quinta a la décima constituciones políticas, siendo durante el periodo de la séptima

cuando «los demagogos que engañaban al pueblo a propósito de que Atenas debía ser la dueña del mar» y la ciudad cometió algunos errores. Realmente, adueñarse de la mar no era ningún error ni los demagogos engañaron a nadie.

Cuando Aristóteles escribe esto nos encontramos en lo que él llama «actual régimen que confirió los mayores poderes a la mayoría». Se trata de la duodécima constitución. En ella aparece como una de las atribuciones del Consejo de los Quinientos: «vela por el mantenimiento de las trirremes, de sus equipamientos y de los arsenales. Encarga la construcción de nuevas naves de tres o cuatro filas de remeros, aunque es el pueblo quien decide cuáles de éstas son necesarias, su equipamiento y sus arsenales. Es el pueblo también quien designa a mano alzada a los constructores de naves». Me detengo aquí para no cansar al lector. Sin embargo, cumple añadir que ya hace 25 siglos los griegos tenían muy claro en qué consistía un plan general naval donde se contemplaran las necesidades operativas —tipo de buques— y logísticas —arsenales, equipamientos— que convenían al Estado para su permanencia y desarrollo a través del dominio del mar.

Pese al grado de aridez que emana de la mirada inquisitoria de estas constituciones, creo en la paciencia de quienes por primera vez se acerquen a nuestras cosas de la mar, cuya antigüedad real mantiene buenos tintes de actualidad, ya que en España seguimos usando los mismos argumentos, teñidos de nuevos colores, que ya empleaban nuestros ancestros adoradores del Zeus olímpico.

En lo relativo a la mar, el maestro de los peripatéticos rematará su exposición sobre las constituciones refiriéndose a ciertos cargos seleccionados por elección, correspondientes a la última constitución. Cita «al estratego de las contribuciones (*symmorias*) que es quien elabora la lista de ciudadanos que tienen que aportar dinero para equipar una trirreme (*trierarcas*)». Y más adelante señala que «se eligen por votación un tesorero de la trirreme paralia y un tesorero de la trirreme de Amón».

Navegación, vigilancia de la costa, transporte marítimo, naves de guerra (trirremes) y batallas navales, además de la selección del personal, los arsenales y la organización para el combate y la logística demuestran la influencia que la mar tuvo en Atenas muchos siglos antes de que Roma tomase el mismo camino aplicando los conocimientos heredados de los helenos. El legado aristotélico enseñaba la enorme influencia que la mar tiene sobre los pueblos de condición marítima y la necesidad de una fuerza naval que domine el mar para mantener el comercio marítimo, fuente de vida de los imperios.

Pasemos revista, ahora, a otra manera de observar la Constitución de Atenas, bajo la mirada del llamado Viejo Oligarca —que algunos atribuyen a Jenofonte—, discrepante con el enfoque aristotélico de la última constitución y profundamente crítico. En cualquier caso, evitaré entrar en la polémica que plantea el autor sobre su preferencia del gobierno de los mejores (oligarquía) sobre el de los ignorantes (democracia) y escudriñaré sobre los aspectos marítimos y navales. Recuértese que la mar es el hilo conductor de estas líneas.

Apenas iniciada su exposición, prácticamente en el segundo paso de su andadura, el oligarca nos deleita con la siguiente parrafada que, a los ojos del marino, no tiene desperdicio alguno:

«Empezaré por decir que allí [Atenas] las clases pobres y el pueblo en general disfrutaban de mayores derechos que quienes pertenecen a buenas familias y son ricos, por el hecho de que es el pueblo quien equipa las naves y consolida el poder de la ciudad; en efecto, son los gobernantes de las naves, los remeros, los jefes de los cincuenta remeros, los jefes de proa y los constructores de naves quienes aumentan el poder de la ciudad mucho más que los hoplitas, los nobles y los hombres de bien. Y siendo así, a todo el mundo le parece bien que sean aquéllos los que participen de las magistraturas, sea por sorteo o por elección, y que cada ciudadano pueda hablar libremente si así es su deseo. Pero el caso es que ciertas magistraturas comportan seguridad o riesgo para el conjunto de la ciudad, dependiendo de que se ejerzan o no con competencia; y de estas últimas el pueblo no muestra interés en participar: por ejemplo no desean hacerlo mediante sorteo ni de los cargos de estratega del ejército ni de comandante de la caballería.»

Sólo señalar que el poder de la ciudad (Estado) es poder naval, mayor que el poder terrestre (el de los hoplitas), del cual es partidario el autor de esta constitución, que algunos atribuyen a Jenofonte por sus expresiones favorables a Esparta frente a la concepción ateniense de la política griega del momento. Empero, mantengamos la tensión atenta del lector sobre las cosas de la mar que todavía quedan por salir a la luz en esta contemplación tranquila de la historia.

De paso que el Viejo Oligarca nos comenta que los ciudadanos atenienses no se distinguen, a simple vista, de los esclavos o los metecos, afirma rotundamente que «...donde existe una potencia naval se hace absolutamente necesario por razones económicas convertirse en esclavo de los esclavos», ya que «...la ciudad tiene necesidad de los metecos a la vista de las múltiples tareas artesanales y por causa de la flota». El poderío, poder, potencia naval, mediante la fuerza naval (flota) para mantener el comercio que los metecos gestionan están presentes en el pensamiento griego ya que «el pueblo cree legítimo obtener dinero por cantar, correr, danzar o enrolarse en las naves...». El mar, desde que Atenas descubre su existencia, estará presente en el pensamiento y la voluntad de los fundadores de Occidente, nuestro mundo. Aquella mar helénica, que para nosotros hoy en día resulta casi ridícula en extensión, era un proceloso piélago lleno de incertidumbres, peligros mortales y enorme; como lo fue el *Mare Nostrum* para los romanos y el inacabable Océano para los descubridores españoles y portugueses en su momento.

Más adelante, criticará la decisión de que los aliados tuvieran que venir a Atenas porque de esta forma los jueces cobraban un salario anual sentados en

casa y sin tener que embarcarse en las naves; si los aliados no tuviesen que acudir a Atenas, sólo presentarían sus respetos «a los que se enrolan en expediciones navales, esto es, a los estrategos, a los trierarcos y los embajadores».

Acto seguido, el oligarca describe cómo, en consecuencia con las leyes de Atenas, «tanto los propios ciudadanos como sus acompañantes han aprendido casi sin darse cuenta a manejar bien los remos; pues por pura necesidad una persona que frecuenta los viajes por mar termina empuñando un remo, al igual que lo hace su esclavo, y acaban aprendiendo a la perfección la terminología marinera. De modo que tanto por su experiencia de viajes como por su práctica frecuente llegan a hacerse expertos timoneles. De hecho algunos adquieren práctica de timoneles a bordo de una nave corriente; otros en una nave de carga, y finalmente otros —después de haber adquirido en éstas cierta práctica— ejercen de timoneles en las trirremes. Hay algunos que son capaces de ponerse a remar tan pronto ponen pie en una nave, ya que han adquirido una excelente práctica a lo largo de toda su vida».

Sorprende, a mí al menos, que pocas veces haya salido a la luz la tendencia hacia lo marítimo de los atenienses del siglo V a. de C., tal como se describe en el precedente párrafo. Resulta que nuestros tatarabuelos ya se dedicaban al manejo de los «buques» de guerra de su tiempo. Atenas pensaba en la mar porque tenía conciencia de su condición marítima; por tanto aquel pueblo, en la lógica que nos enseñó, era de mentalidad marinera, naval, de la mar en suma. Y todo eso, además, lo refleja en su escrito un crítico duro, un anti-ateniense (razón por la cual muchos creen que el Viejo Oligarca no es otro que Jenofonte). Sobremanera llama la atención ese aprendizaje de la «terminología marinera», indicador de un profundo compromiso espiritual con las cosas de la mar. Todavía continuará el historiador, contando las ventajas que tiene el hacerse dueño de la mar, comentando cómo el ejército de Atenas es de baja calidad y por eso busca alianzas con ciudades pequeñas; pero «si los aliados son gente de mar, por el hecho de ser isleños no pueden unificar sus ciudades en un ejército mayor. Pues el mar se interpone entre ellos, y quienes controlan el mar son sus dueños».

Las actividades comerciales «resultan imposibles para cualquier ciudad a menos que esté sometida a quienes son los dueños del mar». Siempre presente está el dominio del mar.

Antes de concluir la exposición sobre la Constitución de Atenas, el Viejo Oligarca nos deleitará con algunos juicios de valor de profundo sabor marinero. Helos aquí:

- Los dueños del mar suelen hacer lo mismo que quienes son imperios continentales (el saqueo).
- Cuando en alguna zona no hay presencia de enemigos... siempre se puede emprender una expedición naval de cabotaje, y si se produce un ataque, siempre queda volver a embarcar en la nave y desplegar velas.



- Los dueños del mar siempre pueden emprender una expedición desde su país a cualquier parte a la que quieran navegar, mientras que un poder terrestre sólo puede alejarse de su territorio unos pocos días; [en cambio quien lo hace por mar] puede elegir los puntos de desembarco en territorios fácilmente dominables.
- Los dueños del mar pueden importar mercancías de un territorio próspero.
- Gracias a su poderío naval los atenienses se han mezclado con pueblos muy diversos y han adquirido para sí un tipo de vida placentero. Las exquisiteces de Sicilia, Italia, Chipre, Egipto, Lidia, el Ponto, el Peloponeso y muchos otros lugares afluyen todas juntas a una sola ciudad gracias a que son dueños del mar. Por otra parte, al estar habituados a oír diversos dialectos, han tomado algunas expresiones de unos, otras de otros; y así mientras que los demás griegos tienden a usar sólo su dialecto... los atenienses se sirven de una mezcla de todo ello.
- Los atenienses pueden impedir la exportación a ciudades que sean enemigas por no saber los otros usar el mar.

Y por fin, añadir una coda de enorme interés:

- Cualquier zona continental cuenta con un cabo que se adentra en el mar, o una isla con playas, o algún estrecho, de modo que quienes son dueños del mar pueden llegar allí y robar a quienes habitan el continente.

Manifestado esto, espero que no extrañe a mis compañeros de profesión lo dicho por el americano Mahan, y supongo que no les causará sorpresa la referencia al Poder Naval, Fuerza Naval, Dominio del Mar, Control del Mar y un largo etcétera cuando concluía diciendo que la nación que domina la mar domina el mundo. A quienes concuerdan con tal aserto y a la vista de lo que, previamente, se ha expuesto, no será necesario decirles que nuestro Mahan encendió la candela que hacía más de 26 siglos había sido iluminada en un lugar —cuna de nuestra civilización— para alumbrar a los estadistas del momento. Sabido es que, en varias ocasiones, ha habido hombres que descubrieron por ellos mismos —sin haber conocido ni de referencia a Pitágoras— ciertos teoremas y postulados aritméticos y geométricos. Sin embargo, me resulta muy difícil caer en la tentación de pensar que el ilustre marino yanqui desconociera a los filósofos griegos; y mucho menos a quien fue su prolongación —en cierto aspecto— en el mundo romano: Flavio Vegecio Renato. De esta figura ya he remitido, con anterioridad a este escrito, una detallada exposición.

En efecto, en los párrafos anteriores se puede leer: dueño del mar, expedición naval, poderío naval, importar mercancías, puntos de desembarco y otras lindezas marítimas de esta guisa. Todo ello va de la mano al amparo de una geografía —la de Atenas— que incide en la manera de pensar de los ciudada-

nos de tal forma que su mentalidad, para preservar lo que hoy en día denominamos «intereses», se haga profundamente marítima —de hecho los tesoros los conservan en las islas, como si de cajas fuertes se tratase— porque la mar está allí y el ciudadano la ve y la siente. Sentimiento latente por la necesidad física de conectar el continente con las islas por mor del comercio, actividad vital que determina la existencia de las civilizaciones.

Todo esto puede que tenga validez a la hora de ser aplicado a nuestra nación: España. Ello dependerá del color del cristal aplicado a la visión del momento en el que vivimos o en lo que acaeció a nuestros ancestros en otras ocasiones históricas. ¡Podemos aprender!

Queda aún por visualizar la tercera parte de las constituciones griegas; la que se refiere a Esparta. Sin esta referencia, parecería que se ha tomado un subjetivo compromiso oteador de la importancia de lo naval, en detrimento de aquello que le es propio, por naturaleza, al ser humano: lo terrestre.

Todo ello está presente a lo largo de la exposición que Jenofonte presenta sobre la Constitución Política de los lacedemonios que estableció Licurgo. Es la conocida como Constitución de Esparta, de la cual el historiador se manifiesta gran admirador. Es éste un punto que indica la falta de crítica al conjunto legislativo que siguieron los espartanos.

A grandes rasgos presentaré en qué consistía la constitución que nos ocupa. En primer lugar se habla de las costumbres de los espartanos y de la igualdad entre hombres, con el fin de que los hijos fueran sanos y robustos al serlo también sus progenitores. Igualmente se decía que la edad para casarse los jóvenes debía coincidir con la plenitud de sus fuerzas (según Solón, 28 años para los varones y 20 para las mujeres). De este modo Licurgo consiguió que la población de Esparta sobresaliera de las de otras ciudades griegas en fuerza y estatura.

En otro apartado se refiere con mucho detalle el tipo de educación que se debe dar a los jóvenes lacedemonios mediante el respeto y la obediencia al supervisor y sus ayudantes. Con unos ejercicios físicos duros (los pies siempre descalzos) y un vestido para todo el año, a lo cual se añadía una alimentación muy moderada, se conseguían unos guerreros fuertes y desarrollados en un clima de gran austeridad. Apenas podían disfrutar del ocio. El orgullo espartano procedente de este modelo de educación ha quedado plasmado en la frase atribuida a las madres espartanas que les decían a los hijos que iban a la guerra: «vuelve con el escudo o sobre el escudo». Es decir, victorioso o muerto.

Continúa el texto refiriéndose a las comidas comunales, el control que los mayores deben ejercer sobre los jóvenes, la prohibición de acumular riquezas y las multas que se impondrán a los infractores, la obligación que los poderosos tienen de acatar, las leyes...

Sólo en el epígrafe dedicado a los preparativos para desarrollar una campaña militar, y de forma un tanto escondida, aparece una referencia a la mar. Al maniobrar en tierra podemos leer: «si una fuerza enemiga aparece por la dere-

cha... todo lo que tienen que hacer es ordenar a cada compañía que gire a la derecha hasta dar la cara al enemigo como si fuera una trirreme con la proa hacia delante». ¡Trirreme!, la única referencia a lo naval en toda la constitución; y eso para indicar la forma de moverse en tierra, como lo hacen los barcos pero más lento. En el pasado siglo, los carros de combate imitaron la táctica naval en el desierto y otros campos de batalla. Podemos decir que el sistema político espartano era la monarquía, mientras que el ateniense era la democracia.

A lo largo de la lectura de las tres constituciones aparecen marcadas las diferencias entre Esparta y Atenas; más belicosa y terrestre la primera, menos austera y con visión marítima la segunda. De ambas recibió Roma una herencia que transmitiría a todo el Mediterráneo y, posteriormente, al mundo.

Si intentamos trasladar a nuestros días las constituciones griegas, nos encontraremos con una gran dificultad formal; el gobierno del «mejor preparado» (monarquía) y el gobierno del «pueblo» (democracia) han sufrido tremendas mutaciones a lo largo del tiempo, debidas tanto a la evolución tecnológica como a la de la sociedad. De ahí procede la diferencia en la forma. Sin embargo, en el aspecto conceptual —gobierno de los mejores, gobierno de los ciudadanos— se mantiene su permanencia. Por ello los términos originales griegos de oligarquía, democracia, tiranía, monarquía y otros, sólo pueden ser utilizados si se les considera desde el punto de vista de «principios»; en otro caso —formalmente— no son de aplicación en nuestro tiempo.

De Esparta y de Atenas nos queda el recuerdo histórico muy resumido. La primera es paradigma de fortaleza, austeridad, disciplina y selección tribal, con una concepción continental del mundo que la rodea; la segunda engendra la transmisión cultural de sus pensadores al orbe circundante a través del dominio del mar porque sus ciudadanos tuvieron en cuenta la condición marítima del territorio en el que habitaban y fueron capaces de comunicarse y comerciar con su entorno. En todo caso, ambas, Esparta y Atenas, son Grecia.

Aprendiendo de Grecia, Roma fue capaz de establecer comunicaciones, desarrollar el comercio y dominar el Mediterráneo —y aún más, hasta Albión— para establecer un grande y poderoso imperio porque tuvo mentalidad marítima. Su cultura cubrió Europa, Asia Menor y el norte de África, aunque lastimosamente sólo permaneció su herencia intelectual en la orilla norte del *Mare Nostrum*. Lo mismo harían Inglaterra y España cuando el devenir histórico las colocó en privilegiada situación imperial. Ambas naciones fueron capaces de transmitir la cultura y la civilización, así como establecer líneas comerciales a través del Atlántico. La civilización cristiano-romana pasó a denominarse, a partir de entonces, civilización occidental porque las derrotas de los buques apuntaban hacia el punto del horizonte donde se produce el ocaso solar. Lamentablemente la mentalidad naval española decayó tras tres siglos de hegemonía y resistencia, mientras que la británica todavía subsiste (quizá porque su condición de isla no le permite otra salida).

# ESPAÑA ANTE EL MAR EN LOS COMIENZOS DEL SIGLO XXI

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ  
Capitán de navío (R)

«España vive de espaldas al mar»; esta frase la hemos oído miles de veces a lo largo de nuestra vida, y muchas de ellas me he preguntado por sus causas. ¿A qué se debe esta postura? Resulta muy extraño que de una nación como España, que es un país eminentemente marinero por su situación geográfica, geoestratégica, geopolítica y con pasado histórico, se diga que vive de espaldas al mar; que no quiere saber nada del mar; que lo ignora. Quizá hurgando en su historia, navegando por el tiempo y removiendo viejos recuerdos podamos tener alguna respuesta a este dilema.

Que España es marinera es una realidad que no ofrece dudas. Basta con mirar el mapa para comprender algo tan obvio, aunque a algunos no les entre en la cabeza: es el país de la Unión Europea con mayor longitud de costas. Ahí están los casi 8.000 kilómetros (no llegan pero les falta poco) de las costas de Levante, zona de Alborán, estrecho de Gibraltar, golfo de Cádiz, Galicia, cornisa cantábrica, Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla, peñones y otras islas, con grandes ciudades, bellos pueblos, puertos comerciales, deportivos y de pesca, bases navales, astilleros y carpinterías de ribera, playas, acantilados, majestuosos paisajes y centros de ocio... Es una larga línea, en cuyas inmediaciones y cercanías habita nada menos que el 60 por 100 de la población española. Y por su situación tiene varios puntos focales de intenso tráfico que discurren por sus aguas junto a las del vecino Portugal: estrecho de Gibraltar (segundo punto focal de tráfico del mundo, sólo aventajado por el canal de La Mancha), San Vicente, Finisterre... lo que le confiere un gran valor estratégico en el transporte marítimo internacional, entre otros aspectos, y le convierte en una especie de plataforma logística del sur de Europa.

Echando un vistazo atrás en la historia, por esa misma posición estratégica, España ha tenido dos grandes áreas de influencia. En el Mediterráneo se expandió hacia el este por las islas, sur de Francia, tierras de Italia y norte de África; por el Atlántico lo hizo hacia el oeste por el Nuevo Mundo; y más allá, por tierras del Pacífico. No voy a dar nombres ni a comentar descubrimientos y hallazgos, porque la lista sería interminable; me limito a recordar que la

gran mayoría se hicieron por mar o tuvieron en la mar uno de sus grandes aliados; no había otra forma. Incluso España y Portugal se permitieron el lujo de repartirse el mundo por el Tratado de Tordesillas, allá por el año 1494: para España, las nuevas tierras que se descubrieran en el planeta a occidente del meridiano del tratado, y para Portugal, las que se descubrieran a levante de dicho meridiano. Descubrimientos que en su mayoría obviamente eran por mar.

Aquellas expediciones, descubrimientos y expansiones generaron una gran servidumbre, porque fue necesario organizar un intenso tráfico marítimo para llevar a tierras lejanas colonos, pertrechos, aperos, víveres y de todo, y para traer a España los frutos de las conquistas, descubrimientos y colonizaciones, lo que obligó a contar con suficientes barcos mercantes y con muchos de guerra para proteger a los primeros de piratas y de enemigos de los intereses de España. Aquella gran servidumbre se tradujo en una enorme fuente de riquezas, porque el gran tráfico entre España y América, conocido como Carrera de Indias, fue el encargado de transportar a España oro, plata, piedras preciosas, sedas, especias, frutos exóticos, porcelanas y todo tipo de productos procedentes del otro lado del Atlántico, junto con las mercancías que el barco que atravesaba el Pacífico (el *Galeón de Manila*) descargaba en Acapulco, para pasarlas al Atlántico y embarcarlas en la Carrera de Indias.

Para llevar a cabo este tráfico y protegerlo fue necesario establecer flotas, armadas, rutas marítimas, puntos focales del tráfico, puntos de carga y descarga, abrir puertos y levantar fortalezas costeras. Fue necesario crear leyes y establecer normas y procedimientos para regularlo e impulsar carpinterías de ribera, escuelas de náutica, centros de cartografía, y una enorme infraestructura que con altos y bajos se mantuvo a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, siglos en los que España fue dueña del mercado con América. Y al mismo tiempo que ocurría esto, también mantuvo el control del Mediterráneo, donde mantenía un intenso comercio y donde las galeras, galeotas y jabeques españoles hacían el curso como el que más, consiguiendo a veces grandes beneficios a costa de jugarse la vida, mientras una red de torres de señales decía si había moros en la costa y avisaba de la venida de piratas africanos y turcos para dar tiempo a los ribereños a reaccionar. Todo ello supuso un enorme desarrollo del arte de estar y moverse por la mar, gracias a que la gente la miraba de frente.

La organización del tráfico marítimo, la atención al comercio, el mantenimiento de las líneas de comunicaciones por mar, la defensa de los intereses españoles, la realización de nuevas exploraciones y la ejecución de expediciones científicas para ampliar los conocimientos sobre el planeta impulsaron la construcción naval en todos sus aspectos: bases, barcos, arsenales, gradas, talleres, controles de bosques, escuelas, fábricas de jarcias y velas, cabullería, fundiciones, carpinterías, herrerías, etc. todo ello a lo largo de los tres citados siglos se tradujo en una continua mejora de la construcción naval, que alcanzó

la cima en el siglo XVIII con Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier, Fernández de Landa y Retamosa. Se llegaron a construir los mejores barcos del mundo, sobre todo a finales de siglo, cuando Landa y Retamosa alcanzaron el virtuosismo y produjeron los mejores navíos de línea de su tiempo, en competencia con franceses, ingleses y otros. En aquella época, los astilleros trabajaron a tope, y Cádiz, Cartagena, y sobre todo La Habana y Ferrol, alcanzaron un enorme nivel en todos los aspectos de la construcción naval. Y todo porque la gente miraba la mar de frente.

Fueron tres siglos de una gran actividad marítima en los que hubo altos y bajos y a veces grandes baches, como el ocurrido en el reinado de Carlos II, último de los Austrias, que a su muerte en 1700 dejaba a España prácticamente sin marina mercante ni de guerra, y el que vino a continuación con la Guerra de Sucesión, en la que los franceses nos sacaron las castañas del fuego y el Tratado de Utrecht (1713) supuso para España una gran pérdida de peso internacional, sobre todo en la mar, y algunas otras consecuencias que todavía hoy siguen coleando (léase Gibraltar). Pero en estos tres siglos España pudo mantener el control de los mares en dura competencia con sus enemigos, que dependiendo del momento fueron Inglaterra, Holanda, Francia, estados de Italia, Turquía, norte de África, y otros, solos o aliados entre sí. Y al mismo tiempo mantuvo dicho control en dura lucha con los amigos de lo ajeno, como piratas, filibusteros, bucaneros, berberiscos y demás gente de rapiña, que muchas veces operaban por cuenta propia y otras por cuenta del algún estado que les daba patente de corso, y hacía de ellos los famosos corsarios que tantos quebraderos de cabeza causaron. Claro que en esto del corso España tampoco se anduvo con remilgos, y tuvo sus propios corsarios que llegaron a ser verdaderos azotes para sus enemigos. Y todo porque España miraba la mar de frente.

Fue una época de continua afluencia de riquezas, que normalmente llegaban a Sevilla, desde donde se distribuían por todos los mercados europeos. Fue también una importante fuente de riqueza sumergida, ya que con el pretexto de reducir carga para disminuir el calado de los barcos y permitirles navegar Guadalquivir arriba, antes de entrar en el río se les aligeraba del contrabando. El «matute» en aquellas épocas fue una realidad histórica y también tuvo mucha importancia y, aunque estaba prohibido, los barcos mercantes y los de guerra que los convoyaban solían venir cargados. Era contrabando, y era riqueza sumergida (que lo de la economía sumergida no es un invento de nuestros días) que suponía bienestar y poder adquisitivo para los que lo practicaban, que eran muchos, lo que contribuía a que la gente mirase a los barcos y a la mar de frente y con muy buena cara. Aunque en este punto, y dejando de lado el mercadeo local y el contrabando, de vez en cuando surge la misma pregunta: si llegaron tantas riquezas, ¿dónde están? ¿Por qué la historia no se acuerda de ellas? Y aquí está el quid de la cuestión. Porque muchas de aquellas riquezas pasaron por España como un rayo de sol

pasa a través de un cristal: entraron por un lado y salieron inmediatamente por el otro para pagar las muchas guerras, conflictos, contiendas y demás jaleos en los que España anduvo metida por otras tierras, primero con los Austrias y después con los Borbones, que todos sabían muy bien lo caro que resultaba poner una pica en Flandes.

En esta lucha por el control del mar, hasta finales del siglo XVIII, además de los viajes de descubrimientos, vuelta al mundo, conquistas y colonizaciones, España obtuvo gloriosas jornadas y grandes victorias, como Túnez (1535), San Juan de Ulúa (1568), Lepanto (1571), Tercera (1583), Pernambuco (1631 y 1632), Cerdeña (1717), Cartagena de Indias (1741), Tolón (1744), Sacramento (1777), Menorca (1782), Canal de la Mancha (1779), Convoy de Azores (1780), Pensacola (1781) y muchas otras. También sufrió descalabros y sonadas derrotas, como Argel (1541), Gran Armada (1588), Matanzas (1628), Las Dunas (1639), Rande (1702), Portobelo (1739), La Habana (1762), Cabo Santa María (1780) y otras en las que siempre supo mantener la dignidad y reaccionó con prontitud para resarcir las pérdidas y devolver a la Armada su capacidad operativa. Y esto ocurrió porque vivía de frente al mar y valoraba su control. Lo curioso es que hoy, cuando en nuestra tierra se habla de las actividades en la mar a través de su historia, mucha gente piensa sólo en las derrotas y nadie se acuerda de las victorias, y las hubo, y muy sonadas. Los españoles no tenemos pegas para llorar nuestras derrotas y rasgarnos las vestiduras en su recuerdo, pero da la impresión de que tenemos pudor o sentimos vergüenza de nuestras victorias. ¿Por qué? ¿Como iba a ser España capaz de mantener su hegemonía en la mar durante tres siglos sin haber conseguido victorias? Quizá sería conveniente plantearnos este problema desde su raíz, ser un poco más chovinistas y, sin dejar de recordar las derrotas, cantar las victorias en la mar como hacen Francia, Gran Bretaña y otras naciones que también han tenido sus periodos de sol y de sombras.

En los siglos XVII y XVIII, la marinería de los buques de guerra procedía normalmente de la Matrícula de Mar, formada por voluntarios que querían trabajar en los barcos. Su origen fue hacia el 1606, y su definitivo establecimiento de produjo a partir de una ordenanza de 1737. Fue una buena idea que al principio dio excelentes resultados, ya que siempre había gentes dispuestas a mirar la mar de frente, a navegar, a servir al Rey por una paga, y de paso, si era posible, a «conocer América». Aunque el sistema empezó a fallar con Carlos III debido a las muchas guerras de la segunda mitad del siglo XVIII, las faltas de previsión y las carencias a bordo.

Pero a finales del dicho siglo ocurrió algo que produjo el desplome casi total de 300 años de eficacia y trajo como consecuencia que España empezara a mirar la mar con otros ojos para terminar por darle la espalda. En 1788 subió al trono el inepto Carlos IV, rey pusilánime, con miedo por lo que había ocurrido a su familia del otro lado de los Pirineos en la Revolución de la vecina Francia, aficionado a los juguetes de autómatas y a los relojes (que por otra

parte es una afición muy loable), dominado por su esposa María Luisa de Parma y por su primer ministro el trepa Godoy, y bastante importunado por su hijo el futuro Fernando VII. En su tiempo, con las guerras napoleónicas, los pactos de España con la Francia de Napoleón a modo de extensiones de los antiguos Pactos de Familia con los Borbones franceses, y muchas otras veleidades para cuyo análisis no dispone de espacio este limitado artículo, se produjo un frenazo en la construcción naval. Se botaron algunos barcos que venían de planes anteriores, y eso fue todo. El virtuosismo alcanzado por Retamosa en la construcción naval se tiró por la borda, los astilleros vieron cómo se reducía su cartera de pedidos y los talleres, gradas y obreros empezaron a caer en el ostracismo. Al paro de las construcciones navales le siguió la reducción de los mantenimientos de los barcos ya construidos, junto con el desabastecimiento de los arsenales y la desatención de las dotaciones de capitán a paje en instrucción, en adiestramiento y en cubrir sus necesidades, a veces las más básicas, como eran la paga, la alimentación y el vestido. La falta de pagas y la indigencia en que quedaban los familiares en tierra hicieron que el sistema de la Matrícula de Mar dejase de funcionar del todo, y hubo que echar mano de pordioseros, indigentes, vagos y maleantes; se produjeron levas en los pueblos costeros y la justicia a veces cubrió con reos las vacantes de a bordo. Y a todo esto se unió la caída en picado del comercio de ultramar y la desatención de las colonias. En esta situación llegó la Armada al combate de San Vicente (1797), en el que una fuerza de 24 navíos de línea mandada por José de Córdova recibió una paliza de manos de la escuadra británica mandada por Jervis, que sólo contaba con 15 navíos de línea y logró apresar cuatro españoles. En este combate, además de la ineptitud de José de Córdova y la falta de combatividad de algunos de sus comandantes, se hizo sentir la mala preparación de los barcos, su precario mantenimiento y el grado de dejadez en que se encontraban las dotaciones. La escasez de medios era tan grande que un periodista inglés escribió sobre un prisionero español que había perdido parte de un brazo en el combate y por vendaje sólo llevaba un podrido saco de galleta (una especie de torta de pan seco, muy utilizada como alimento a bordo en otros tiempos).

Éste fue el comienzo del gran desastre, un aviso de lo que se le venía a la Armada encima y un cambio de postura del pueblo, que empezó a mirar con desconfianza a la mar, a los barcos y todo lo que con ellos se relacionaba. Ya no había voluntarios para dotar los barcos. ¿Cómo iban a acudir voluntarios a una institución que había dejado de pagarles? Y los barcos empezaron a sentir en sus cuadernas los deficientes mantenimientos, al tiempo que iba en aumento el retraso industrial de España con respecto a otras potencias, sobre todo Gran Bretaña, en aspectos como la artillería, con más y mejores fundiciones de cañones en Inglaterra, el forrado de los cascos con cobre para disminuir adherencias y aumentar velocidad, que España empezó a usar muy tarde, o el empleo de bombas de doble émbolo, en lugar de las de émbolo simple de los



españoles. Los arsenales perdieron eficacia, los barcos vieron muy disminuidas sus obras y mantenimientos, las dotaciones profesionales se redujeron drásticamente y apenas fueron reemplazadas por gentes sin preparación. Todos empezaron a mirar con miedo a los barcos y volvieron definitivamente la espalda al mar. Y si hubo alguna victoria con protagonismo de la mar, se logró en tierra, como fue el caso de Tenerife (1797) o Ferrol (1800).

Como consecuencia de la desastrosa política exterior española, que se agravó a principios del siglo XIX, a veces con pactos secretos con Francia, y otras veces con alianzas sin tapujos, España llegó a nuevos enfrentamientos con Inglaterra, que tuvieron como consecuencia más descalabros en la mar, de los que la Armada se vio incapacitada para levantarse: Santa María (1804), donde España perdió cuatro fragatas, de las que la *Mercedes* voló por los aires (en su pecio, el *Odissey* rescató las piezas y monedas que ahora están en litigio) y las otras tres fueron apresadas por los ingleses; Finisterre (1805), donde los ingleses apresaron dos navíos españoles. Y sobre todo Trafalgar (21 de octubre de 1805), donde la Armada perdió 10 navíos (cinco en el combate y cinco más en los temporales que le siguieron). Muchos dicen que Trafalgar fue la puntilla para la Armada, pero no fue así, como tampoco lo había sido el desastre de la Gran Armada de Felipe II (1588). Antes de Trafalgar, la Armada contaba con un total de 247 buques de guerra, y al año siguiente aún poseía una fuerza considerable, en la que si bien faltaban 19 barcos (12 navíos y siete fragatas), todavía tenía 228, de los que 42 eran navíos y 30 fragatas, por lo que no estaba en la ruina. Pero la derrota de Trafalgar para España significó su desaparición como potencia naval de primer orden y la pérdida del monopolio de su comercio con el Nuevo Mundo, mientras para Inglaterra supuso eliminar el peligro de invasión de su territorio, aumentar de forma considerable su comercio marítimo, y alcanzar y mantener la supremacía naval en el siglo XIX y parte del XX. Después de Trafalgar los mantenimientos de los barcos en España siguieron siendo muy deficientes hasta desaparecer, las construcciones navales se paralizaron y la gente no quería saber nada de la mar, que para muchos empezaba a ser un lugar maldito.

Tres años más tarde dio comienzo una nueva contienda, la Guerra de la Independencia contra los franceses (1808-1814), que hasta hacía poco habían sido los aliados. Aunque en 1808 España se apoderó de los cinco navíos y otros barcos franceses de la escuadra de Rosilly, que se habían quedado en Cádiz después de Trafalgar y se encontraban en muy buen estado, y del navío francés *Atlas* en Vigo, no fueron de gran ayuda, porque la falta de mantenimientos, de repuestos y sobre todo de carena hizo que muchos se hundieran navegando o amarrados en puerto. Y ante la falta de barcos operativos, mucha gente de la Armada luchó en tierra, en unidades propias o encuadrada en fuerzas del Ejército, y para muchos los barcos pasaron al olvido. Al mismo tiempo, las colonias americanas, al verse olvidadas del rey y sin confianza en la corona, comenzaron su propia emancipación, y el tráfico con América cayó en picado.

La situación no mejoró con el fin de la guerra y el regreso de Fernando VII «El Deseado», que pronto demostró ser un verdadero indeseable que volvió literalmente la espalda a los barcos y a la mar, y no lo hizo para imitar a sus súbditos y congraciarse con ellos; lo hizo porque la mar le tenía sin cuidado, aunque en un momento de extraño arrepentimiento quiso compensar el lamentable estado de la Armada con la compra de barcos a Rusia (1817), que resultó ser una de las mayores estafas sufridas por la Armada en su historia, y contribuyó a aumentar la animadversión de sus súbditos por la mar. En su reinado de idas, venidas y continuos cambios de timón, juras de constitución, absolutismos, persecución de liberales y otras lindezas por el estilo, se produjo la pérdida de las últimas tierras en la América continental, aunque Fernando VII intentó poner freno a su emancipación con el envío de algunas fuerzas, como el efectuado en 1819, en que el navío *San Telmo* desapareció con sus 644 hombres cerca de la isla Livingstone de las Shetland del Sur (fue posiblemente el primer barco de la historia que pisó tierras de la Antártica, pero nunca regresó para contarlo). Y mientras tanto la Armada y la flota mercante casi desaparecieron de escena. El reinado de Fernando VII fue una de las épocas más nefastas para la Marina española.

A su muerte (1833) tampoco mejoró la situación, ya que saltándose a la torera la Ley Sálica nombró heredera a su hija Isabel II, menor de edad, encargándose de la regencia su madre María Cristina de Borbón-Dos Sicilias, lo que dio lugar a las Guerras Carlistas (la primera de 1833 a 1840) contra el infante Carlos, pretendiente a la corona de España, que habría sido el legítimo rey si Fernando VII hubiera respetado la citada Ley Sálica. Las inestabilidades siguieron haciendo de las suyas, y María Cristina se vio obligada a entregar la regencia a Espartero (1840) y marchar al exilio.

Fue la llegada de Isabel II al trono por mayoría de edad (1843) la que empezó a dar algo de impulso a la Armada, y durante su reinado (1843-1868) se produjo un cierto resurgimiento, en el que la gente parece que empezó mirar a la mar, si no de frente, al menos de reojo. Pero por desgracia se habían perdido muchos años en guerras y revueltas, en los que la nación vio estancado su desarrollo y no pudo seguir el ritmo de crecimiento industrial de otros países, en una época en la que la propulsión a vela tendía a desaparecer, el vapor se estaba abriendo paso en la navegación y, en los cascos de muchos barcos, la madera estaba dejando su sitio al hierro. Y además España tuvo que hacer frente a la segunda Guerra Carlista (1846-1849)

En un intento de no perder el tren del desarrollo industrial, la Armada compró a Canadá el vapor *Royal William*, que pasó a llamarse *Isabel II*, y se empezaron a construir en España barcos de vapor y ruedas, de paletas primero y de hélice más tarde. También se prestó atención a lo que hacían otras armadas, y cuando en 1860 aparecieron los primeros barcos acorazados (las llamadas fragatas blindadas), la Armada no quiso quedarse atrás y encargó dos al extranjero (la *Numancia* a Tolón, Francia, y la *Vitoria* a Londres, Reino

Unido), y transformó otras o las construyó en España. Muy pronto la *Numancia* tuvo ocasión de demostrar su capacidad operativa en la guerra del Pacífico contra Chile y Perú, sobre todo en el combate contra las poderosas baterías de El Callao (2 de mayo de 1866), en el que disparó gran cantidad de proyectiles y encajó 50 impactos, de los que sólo uno de grueso calibre le hizo una pequeña vía de agua sin más consecuencias. La opinión pública empezó a sentir cierto orgullo de sus barcos, sobre todo cuando la *Numancia* regresó a España por el Pacífico, convirtiéndose en el primer barco blindado que daba una vuelta al mundo. Fueron unas hazañas seguidas de cerca por la prensa mundial, y en España causaron una honda impresión; parecía que la gente se iba a reconciliar con la mar y que iba a empezar a mirarla de frente. Pero aquello fue como una soleada mañana de primavera que duró muy poco.

Por otra parte, en esta época en que por el mundo muchos hacían sus pinitos para tratar de navegar bajo el agua, en España también había gente con inquietudes, con la que no iba aquello de «que inventen ellos», y se dedicó a fabricar sus propios sumergibles, como el *Garcibuzo* de Cosme García o los *Ictíneos* de Monturiol. Pero estos inventores tuvieron la desgracia de haber nacido muy por delante de su propia época y, aunque sus artefactos fueron botados y probados con éxito, pasaron al olvido por un montón de razones, entre las que la envidia, la falta de mentalidad naval y de negocio y la cerrazón mental tuvieron mucho que ver.

En 1868 se produjo la Revolución («La Gloriosa»), que destronó a Isabel II, dio paso a un Gobierno Provisional (1868-1870) y empezaron de nuevo las grandes inestabilidades. Para «normalizar» la situación, vino de Italia Amadeo de Saboya para hacerse cargo del trono de España (1871), y la primera noticia que recibió al llegar fue el asesinato de su valedor Prim. Amadeo se encontró con la tercera y última Guerra Carlista (1872-1876), tuvo que enfrentarse al vacío que le hicieron en la corte y se marchó dejando a los españoles por ingobernables (1873). Vino entonces la Primera República (1873-1874) que, además de la Guerra Carlista en curso, estuvo aderezada por las Revoluciones Cantonales (1873-1874), y duró poco. Para reinstaurar la monarquía y tratar de poner remedio a la situación, llegó Alfonso XII (1875), hijo de Isabel II, que abrió un paréntesis en la situación inestable del país, truncado por su prematura muerte (1885).

Como se ve, fue un periodo convulso, caótico y un tanto desenfrenado, en el que se solaparon y superpusieron monarquías, república, gobierno provisional, guerras carlistas, revoluciones cantonales y muchas otras revueltas ciudadanas que no caben en el papel ¿Quién se acordaba entonces de la mar? Casi nadie. Bien es verdad que Amadeo vino a España en barcos de la Armada, pero fue una Armada que en el periodo cantonal se vio dividida en dos grupos que se enfrentaron en la mar o bombardearon las costas del «oponente», lo que hizo que la gente no supiera a qué carta jugar, y no tenía claro si debía de mirar a los barcos con admiración, con respeto, con recelo o con miedo. Mien-

tras tanto hubo muchos planes navales, fallidos casi todos por el escaso tiempo de permanencia en el poder de sus defensores debido a la inestabilidad reinante. Y con tanto ajetreo, la industria nacional volvió a sufrir paros, se resintió la construcción de barcos y comenzó un nuevo distanciamiento técnico y tecnológico con respecto a los demás países de Europa en lo que a desarrollo industrial y económico se refiere.

A la muerte de Alfonso XII quedó al frente de los designios de España su viuda, María Cristina de Habsburgo-Lorena (o de Austria), como reina regente (1885-1902) hasta la mayoría de edad de Alfonso XIII. Se abrieron periodos de estabilidad con alternancias en el poder previamente concertadas, que permitieron algunos respiros no exentos de sobresaltos, en los que la industria en general y la naval en particular tuvieron algunos impulsos importantes. Pero los continuos cambios de ministros de Marina no permitieron que los planes navales sedimentaran. De todas formas, se hizo un gran esfuerzo que tuvo como resultado que hacia finales del siglo XIX la Armada contase con un buen número de barcos, aunque de diferentes orígenes, tipos, características y sistemas, que a veces eran únicos en su clase, como ocurrió con el acorazado *Pelayo*, lo que complicaba enormemente la logística. Y en algunos casos las construcciones siguieron líneas que los hechos posteriores demostraron que no eran las más acertadas, como ocurrió con la *Jeune École* francesa, que apostaba por los rápidos cruceros en detrimento de los fuertes acorazados, tendencia de la que fue muy partidario el ministro de Marina Beránger.

También fue en esta época cuando Peral probó su famoso submarino *Peral*, que fue muy aplaudido por todos, incluida la reina regente, para caer casi inmediatamente en el olvido por una total falta de visión de futuro y por una enorme cabezonería de unos y otros. Aunque por lo menos su casco llegó hasta nosotros, que no fue el caso de otros sumergibles como los antes citados *Garcibuzo* e *Ictíneos*. Pero del *Peral* sólo nos llegó el casco, el resto se perdió, incluida una ocasión de oro para tratar de dar un gran salto en la historia, que quedó reducida a un agrídulce recuerdo (más agrio que dulce). Claro está que si en aquellos tiempos la mentalidad naval era sólo de superficie y estaba cogida con alfileres, el tratar de tener una miaja de mentalidad naval submarina debía de levantar enormes dolores de cabeza.

Por otra parte, la colección de barcos con que se contaba a finales del siglo XIX hizo creer a la opinión pública que España tenía una poderosa Armada, y así era, pero con reparos, que quedaron en evidencia en la guerra contra los Estados Unidos (1898). En la crisis previa, la gente había tenido una enorme confianza en la Armada. Parecía que el espíritu naval había vuelto a arraigar en las almas de los españoles, y la gente miraba al mar y a sus barcos con entera confianza. Pero ésta fue otra luz en la oscuridad que se apagó de golpe tras los combates de Cavite (1 de mayo de 1898) y Santiago de Cuba (3 de julio de 1898), en los que las escuadras españolas del Pacífico y del Caribe resultaron aniquiladas. Unos descabros que se debieron a que

aunque España tenía buenos cruceros, era solamente en el papel. Alguno no estaba terminado y sólo estaba medio armado, y todos carecían de adiestramiento, carbón, proyectiles adecuados, repuestos, bases logísticas y un sinfín de cosas sin las que una Armada no debe realizar despliegues lejos de su entorno ni puede mantenerse en ellos, sobre todo si se las tiene que ver con un enemigo con bases relativamente cerca de su territorio o de sus aliados, y con barcos más poderosos, bien aprovisionados y bien armados.

Tras los desastres de 1898, España, y con ella la Armada, cayeron en un enorme grado de postración. Pero casi al mismo tiempo, y coincidiendo con la mayoría de edad de Alfonso XIII (1902), surgió una corriente regeneracionista que predicó el levantamiento de la moral, el aprender de los errores pasados, aprovechar las enseñanzas obtenidas y utilizar el potencial de la nación para salir del bache y tratar de alcanzar la grandeza de otros tiempos. Aquella corriente de pensadores —la Generación del 98—, también tuvo éxito en la Armada. Aunque desde el 18 de mayo de 1898, en plena guerra contra los Estados Unidos, hasta el 25 de enero de 1907, en que Ferrándiz se hizo cargo por segunda vez de la cartera de ministro de Marina, por dicho Ministerio habían pasado 17 ministros que habían propuesto ocho planes navales, todos fallidos, el «espíritu del 98» se abrió paso, y en 1908 la Armada vio surgir una nueva Ley de Escuadra (Ley de 1908 o Plan Ferrándiz), en la que la opinión popular tuvo mucho que ver, ya que fue frecuente que en la calle se exigiera la reconstrucción de una nueva escuadra. Para dar una idea de la situación en aquel momento, se pueden dar cifras comparativas del número de los barcos de guerra de moda en la época: los acorazados, ya que los 184 operativos o en construcción en 1905, que llegaron hasta la Segunda Guerra Mundial, se repartían así: 53 Reino Unido, 27 Francia, 26 Estados Unidos, 24 Alemania, 17 Italia, 14 Rusia, 13 Japón, nueve Imperio Austro-Húngaro y uno España (el *Pelayo*), de donde se deduce que no es excesivamente extraño que alguien protestase en nuestra tierra.

¿Qué pasó? ¿Volvió la gente a mirar a la mar de frente? ¿A plantarle cara? ¿A comprender su verdadero valor? Sea como fuera, el Plan Ferrándiz dio como resultado un nuevo y gran empuje para la Armada, del que los medios de comunicación se hicieron amplio eco. Surgieron los tres acorazados *España*, muchos otros barcos y nuevas o remozadas instalaciones en tierra, y nuevos planes, como el de Miranda y otros. Esto supuso un gran resurgir de la Armada, y con él, de la industria nacional, que cuando se produjo la venida de la segunda República (1931) se encontraba entre las mejores del mundo.

De todas formas, en esta época también ocurrieron hechos que ensombrecieron la postura de los ciudadanos hacia la mar, y en parte contrarrestaron el posible triunfalismo del plan de Ferrándiz y siguientes de cara a la opinión pública; fueron los relacionados con las Guerras de Marruecos. Los barcos mercantes llevaban a los ciudadanos españoles a pelear en los frentes de Marruecos, a donde también acudían a luchar los barcos de la Armada. Iban a

una guerra que el ciudadano medio no entendía, y en la que con frecuencia encontraban la muerte padres, hijos, hermanos, novios... lo que no favorecía el que la gente tuviera buena opinión de la mar y de los barcos, tanto mercantes como de guerra, produjo descontentos y en algunos casos revueltas con graves consecuencias, como la «Semana Trágica» de Barcelona de 1909. Precisamente en la Guerra de Marruecos se produjo un hecho destacable, que se explotó poco de cara al exterior: fue el desembarco de Alhucemas de 1925. Se trató de una operación que sentó cátedra y demostró que si una acción de desembarco de cierta envergadura se planeaba con detalle y con buena logística, era posible que alcanzara el éxito a pesar de la fuerte oposición artillera de baterías situadas en puntos elevados de la costa, como de hecho ocurrió. Algo que era muy discutido tras el gran desastre de los Dardanelos en 1915, durante la Primera Guerra Mundial. Pero ahí quedó, y que yo sepa, quizá por el extraño sentimiento de pudor, unido a la falta de autobombo que a veces caracteriza al español, no se hizo mucha propaganda de aquella gesta, que para muchos era imposible.

En 1931 llegó la República, que en una de sus primeras manifestaciones dejó bien claro que España «renunciaba a la guerra como instrumento de la política internacional...» (se nota que o no habían leído a Clausewitz o no habían entendido su mensaje), y en parte le dio la espalda al mar. En principio los programas de construcciones ya en marcha en la Armada siguieron adelante, a los que se unieron de forma tímida otros, en ocasiones más para resolver problemas laborales que para reforzar la Marina, y la industria naval española salvó parte de los muebles gracias a un importante pedido de cañoneros y guardacostas para México.

Más adelante vino la fratricida Guerra Civil española (1936-1939), que le dio definitivamente la vuelta a la situación, con una Armada dividida en dos bandos de barcos que lucharon entre sí, en la que los republicanos fueron escenarios de grandes matanzas, y en la que se produjeron ataques mutuos y dolorosos hundimientos con muchas pérdidas de vidas, como el del destructor *Ferrándiz* (1936) o el crucero *Baleares* (1938); donde muchos pesqueros se vieron reconvertidos en improvisados barcos de guerra, y donde barcos mercantes resultaron hundidos. La opinión pública empezó a considerar a los barcos como ataúdes flotantes, emisarios de la muerte y elementos inseguros donde la gente moría por un ataque, una explosión o al ahogarse en alta mar, lo que contribuyó a que en España se les volviera francamente la espalda a los barcos y al elemento en donde se movían, la mar, y esta vez parece que de forma concluyente.

En los primeros años de la posguerra no mejoró la situación, y tuvo que pasar bastante tiempo para que la gente empezara a volver el rostro hacia la mar y empezara a verla con otros ojos. Al principio quedaban los tristes recuerdos de la guerra, las despedidas, los combates, el miedo, el hambre, los naufragios... Los pescadores salían a la mar como mal menor, jugándose la

vida para llevar un jornal a casa. Los marinos mercantes pasaban enormes periodos fuera de sus hogares, en barcos a veces un tanto deficientes. Y la Armada intentaba sacar el máximo rendimiento de las embarcaciones que habían combatido en la Guerra Civil, a la vez que se metía en ruinosos programas con los *Audaces* y los *Oquendos*. Y las ciudades seguían creciendo como lo habían hecho en el siglo XIX, de espaldas al mar, con las fachadas de las casas hacia el interior, mirando hacia tierra adentro, con los patios y tendederos hacia la mar, ocultando la vista del mar con los propios edificios, con muros o con setos, como si fuese algo peligroso a lo que era mejor no mirar de frente.

Pero en la segunda mitad del siglo XX se produjeron pequeños cambios en todos los ámbitos, que comenzaron a influir en la percepción que la gente tenía del mar. No es que de golpe se le hiciera frente al mar, no, ni mucho menos. Pero algo comenzó a cambiar. En los veranos se empezó a producir una nueva invasión de los bárbaros del norte, que inexplicablemente venían a las costas españolas a tostarse como cangrejos. Eran bárbaros, y también bárbaras que por estas latitudes empezaron a llamarse «suecas», aunque vinieran de Alemania. Venían a las playas, y se ponían en bikini, mientras a las carpetovetónicas la Guardia Civil las enchironaba como se les ocurriese presentarse de tal guisa ante los ojos pecadores de los mirones. Pero claro, además traían dinero y lo gastaban aquí en pinchos de tortilla, sangría y tinto de verano, que desde entonces pasaron a ser productos «típicalispanis». ¡Aquello era increíble!; la mar daba dinero, mucho dinero, por el mero hecho de estar donde siempre había estado.

Al mismo tiempo, y gracias al turismo, a los polos de desarrollo y a otros sistemas coyunturales, la economía empezó a abrirse paso en España. Se empezaba a olvidar la pasada guerra. Se construían barcos mercantes cada vez más grandes. La pesca se empezó a mirar con otros ojos. Los marinos mercantes disfrutaban de mayores periodos de tiempo con los suyos. En la Armada llegó primero la ayuda americana y después se empezaron a construir barcos que hicieron olvidar a los *Audaces* y los *Oquendos*. Aumentó el poder adquisitivo y la gente comenzó a tener algo de eso que muchos años después se iba a llamar «cultura del ocio». ahora iban a la orilla del mar no para ver a los «suecos» y «suecas», sino para hacer lo mismo que ellos. bañarse, tomar el sol, tortilla, sangría y tinto de verano y, si había suerte, echarse un ligue. Cada vez había más gente que salía a la mar en barco, bote o lo que fuera, por el simple placer de pasear, navegar, pescar o sencillamente aislarse del mundanal ruido. Y se empezaron a construir urbanizaciones en las costas para los que disfrutaban de las excelencias del mar, aunque, curiosamente, en aquellas primeras urbanizaciones sus casas seguían presentando la fachada principal a la meseta y el trasero al mar.

A este cambio de actitud de la gente siguió un lento proceso que dio insospechados frutos, y aunque en muchos lugares y en muchos aspectos España sigue dando la espalda al mar, no lo hace tanto como antes. Los deportes náuti-

cos experimentaron un gran incremento, y la gente se empezó a acostumbrar a que en el deporte mujeres y hombres (deportistas y «deportistas», como diría algún ejemplar de esos que se empeñan en machacar nuestra variada y rica lengua) consigan medallas en la mar en encuentros mundiales, juegos olímpicos y confrontaciones parecidas, o que lleven a cabo proezas como navegar alrededor del mundo o cruzar el Atlántico en solitario. Lo mismo podemos decir de la pesca deportiva, buceo y cosas por el estilo, al lado del gran incremento que están teniendo los cruceros turísticos. Las playas, las costas, el turismo, los deportes náuticos, las embarcaciones de recreo, el aumento del poder adquisitivo, los medios de comunicación, el ocio... han sido factores determinantes de gran influencia en la actual postura del español hacia el mar.

No hay más que echar un vistazo a nuestra geografía costera (procurando olvidarnos, si es posible, de los atentados medioambientales producidos por las macrourbalizaciones a pie de agua) para ver cómo están cambiando las cosas. Nos encontramos por ejemplo con Barcelona, que hasta hace relativamente pocos años casi no tenía playas y su litoral estaba ocupado por feos polígonos industriales, que gracias a los Juegos Olímpicos del 92 y posteriores cambios urbanísticos rescató playas, cambió su entorno costero y la ciudad recuperó el mar. Lo mismo ocurrió con Valencia, cuyo gran cambio, muy reciente y metido en el siglo XXI, se debió sobre todo a la Copa América, gracias a la cual su fachada marítima también se abrió al mar. Aparecieron puertos deportivos y muchas ciudades costeras se convirtieron en sedes de otras importantes regatas, tanto en las costas peninsulares como insulares. La gente se aficionó a disfrutar del aspecto siempre cambiante de la mar. Las urbanizaciones empezaron a diseñarse mirando al mar, con sus fachadas principales con vistas al agua, a las olas, a las playas, a los barcos y al horizonte. Las costas y playas han empezado a recibir una atención especial, en la que están siendo tratadas de forma global en todos los aspectos y conceptos: limpieza, seguridad, facilidades, medios, accesos, dunas, arena, marismas, viveros, zonas de marisqueo y un largo etcétera, lo que supone una importante inversión presupuestaria, que sirve para que hinchemos el pecho cuando, por ejemplo, sale en la prensa que una de las playas que tenemos a la vuelta de la esquina tiene una «bandera azul» de la Unión Europea, o cuando leemos que nuestros mejillones son de los más cotizados en el mercado internacional. Y a ciudades que ya disfrutaban de paseos marítimos de renombre, como San Sebastián o Palma de Mallorca, se están sumando otras ciudades, pueblos y urbanizaciones que hace ya tiempo empezaron a derribar muros, eliminar barreras y regenerar, mejorar, recuperar, trazar o abrir de la nada paseos marítimos, como ocurrió con las citadas Barcelona y Valencia, además de Águilas, Cartagena, La Coruña, Cullera, Ferrol, Fuengirola, Gandia, Gijón, Laredo, Málaga, Mazarrón, Melilla, Mojácar, Sanlúcar, San Juan, Santa Pola, Torrevieja, Tuy, Vera, Vigo y muchas otras a lo largo de nuestras costas (espero, estimado lector, que me disculpe si su ciudad o pueblo de nacimiento o vaca-



ciones no aparece aquí; es que no caben todos). De todas formas, no conviene dormirse en los laureles, porque en el cuidado de costas, playas, frentes marítimos y demás queda mucho por hacer. Y quizá también por deshacer, como ocurre en zonas donde la ley de costas parece que está de vacaciones y se comenten atentados urbanísticos al levantar edificios que casi rozan las olas.

La vida en los barcos de cualquier tipo hoy tiene unos estándares de habitabilidad, comodidad y bienestar impensables hace pocas décadas. Gracias a los avances tecnológicos, las comunicaciones desde la mar son mucho más fáciles y fiables que hace años. Los periodos en mar y en tierra están mucho más racionalizados que en otros tiempos. En fin que navegar como miembro de la tripulación de un mercante, o de la dotación de uno de guerra, o como pasajero o invitado, puede ser más fácil y placentero de lo que lo era hasta no hace mucho. Pero de vez en cuando ocurren accidentes que vuelven a sacudir ancestrales sentimientos en la gente y hacen despertar viejos temores y fobias atávicas, como cuando naufraga un pesquero y no aparecen sus tripulantes, o cuando ocurre una contaminación por hidrocarburos, como la del *Prestige* en aguas del noroeste español; y aún así, la respuesta popular es la afluencia masiva de voluntarios procedentes de toda la geografía española, dispuestos a prestar su esfuerzo en aras de limpiar de chapapote una enorme zona del litoral, algo que sorprende a la opinión mundial, y se convierte en un dato francamente positivo en relación con la postura del español hacia la mar. Por otra parte, empiezan a tener impacto en la opinión pública las noticias que sobre la mar aparecen en los medios de comunicación, que suelen seguirse con interés y son motivo de conversaciones y debates, como es el caso de los naufragios y vertidos antes citados, o la piratería, el expolio de la arqueología sumergida, la explotación del subsuelo, el contrabando, la inmigración ilegal, la pesca incontrolada, etcétera. En el entorno de la mar ha habido algo en lo que España ha destacado en las últimas décadas, y parece que hoy se ha olvidado o sencillamente se ignora; ha sido la construcción naval, a la que hoy no se hace mucha propaganda. En la segunda mitad del siglo XX, España llegó a construir los mayores supertanques del mundo en gradas. Pero como esos colosos de la mar en algún momento sufrieron un accidente que fue suficiente para producir grandes desastres ecológicos, y como por otra parte su construcción empezó a no ser rentable, pasaron al túnel del olvido como si nunca hubieran existido. En lo referente a la construcción de barcos de guerra, asuntos como los de los ya citados *Audaces* y *Oquendos* hace ya tiempo que han quedado atrás, y ahora se construyen barcos de excelentes cualidades operativas, no sólo para la Armada, sino también para otros países, para los que se están construyendo fragatas, portaaviones, submarinos y otros; algo sencillamente impensable hace unos cuantos años y hoy bastante desconocido por la mayoría de los españoles. Y también se construyen magníficos barcos de pesca, recreo o deporte. Y ya que hablamos de la construcción naval, conviene recordar a esos astilleros en miniatura, al frente de los que están los que a la vez son

sus directores, capataces y obreros; me refiero al modelismo naval, una bonita afición y un bello arte, que muy poco a poco se está abriendo paso entre la afición española.

La mar también ha sido una de las grandes desconocidas del arte español. En la pintura de tema naval los ingleses son los grandes maestros, seguidos de los holandeses y otros. En cambio España nunca le dio mucha importancia, y los pintores navalistas siempre han sido considerados de segundo orden. Basta darse una vuelta por el Museo del Prado para comprender lo que digo. Incluso ahora no abundan los buenos pintores de la mar, y cuando aparece alguno, salvo honrosas excepciones, es tomado por costumbrista y un tanto superficial. De todas formas, en los últimos años se aprecia un ligero resurgir del tema del mar en la pintura, gracias en parte al empuje de algunos premios, como los «Virgen del Carmen» de la Armada, y gracias a una afición que nunca decayó del todo y hoy vuelve tener algo de más fuerza a la hora de pintar la mar y su entorno, sobre todo en zonas costeras mediterráneas, de las que destacan la Comunidad Valenciana, Cataluña y Baleares. En la literatura, en cambio, la mar sale mejor parada, en novelas, poesías, tratados de historia, biografías, revistas, etc., que últimamente se están multiplicando y tienen buena aceptación entre el público. El cine también está acercando la mar a todos los rincones de nuestra España, pero generalmente lo hacen como algo exótico y folclórico, alejado del espectador y para pasar el rato. En cuanto a la prensa y demás medios de comunicación, salvo desastres, actividades ilegales o grandes competiciones como los Juegos Olímpicos o la Copa América, casi no prestan atención a la mar.

La mar sigue siendo la gran desconocida en la enseñanza. Falta cultura marinera en las escuelas, a pesar de que muchos hechos de la historia de España tuvieron la mar como escenario, o al menos como telón de fondo. Se habla de grandes victorias, como Lepanto, y sonadas derrotas, como Trafalgar, sólo como hechos puntuales, sin citar los motivos que llevaron a las confrontaciones, ni sus resultados ni sus posteriores consecuencias. Y casi nadie habla en las aulas de que a lo largo de 300 años España fue dueña de grandes territorios y enormes líneas de comunicaciones marítimas, muy bien defendidas contra todos aquellos que quisieran atacarlas. Si preguntamos a escolares y a muchos universitarios que era la Carrera de Indias, seguramente nos responderán que no entienden de carreras de galgos, de caballos o de aborígenes americanos. Y puede que en muchos pueblos del interior, los niños se crean que las sardinas se crían dentro de las latas.

Decía antes que el mundo del deporte y el recreo se empieza a abrir al mar, pero los primeros problemas con que ahora se encuentra España son los derivados de la falta de cultura marinera de hace poco y, como consecuencia, de la escasez de infraestructuras. Faltan atraques, puntos de amarre y servicios. Puede que muchos me digan que ya los tenemos, y es verdad, hay muchos; pero yo les propondría que se dieran una vuelta por las costas de

Francia o Italia, que son las más cercanas, que hagan comparaciones por muy odiosas que sean y que luego me lo cuenten.

Una de las asignaturas pendientes de España, a la que no le encuentro explicación, es la falta de tráfico marítimo costero, sobre todo en nuestras rías y golfos, y en este aspecto continuamos dando francamente la espalda al mar. Ya sé que además del «vaporsito» del puerto o la lancha de Mugaridos en verano, tenemos algún que otro trasbordador. Pero eso no es nada. ¿Conocen ustedes el estuario del Tajo en Lisboa o las costas de Francia, Italia, Holanda o Reino Unido? Son sólo ejemplos de lo que es tráfico fluvial, costero o como se le quiera llamar, en los que a veces hay tanto que parecen la Castellana en hora punta. Recuerdo que hace muchos años en la ría de Ferrol había enlaces por mar con lanchas entre varias localidades: Ferrol, La Graña, San Felipe, La Palma, Mugaridos, Perlío, Franza y otras, pero aparecieron los coches, aumentó el número de autobuses, mejoró algo (no mucho) la red de carreteras y la gente volvió la espalda a las lanchas. Prefieren trasladarse por carretera a cualquier localidad de la ría, sin importarles pasar 30, 45 ó 60 minutos de viaje, a veces por calzadas estrechas, muchas curvas y cierto riesgo de dejarse los dientes en el camino, antes que pasar 10 ó 20 minutos de viaje por mar cómodamente sentados. Nunca lo entendí, pero así sigue.

Por otra parte, nuestro país es casi una gran isla ubicada en medio de una enorme corriente de barcos que van y vienen, y cerca de sus costas navega una gran cantidad de tráfico mercante, de pesca, deportivo, de recreo, etc., por lo que tenemos que ser conscientes de que hay que vigilarlo de cerca, ejercer su control y velar para que se cumplan todas las normas de seguridad en la mar. Y si alguna vez causa una catástrofe o sufre un accidente más o menos aparatoso, se adoptan las medidas legales y materiales correspondientes, se llevan a cabo las actuaciones de rescate, salvamento o auxilio más apropiadas, se realizan los correspondientes estudios, se formulan las reclamaciones a que haya lugar, se estudian y adoptan las necesarias medidas de cara al futuro, se subsana lo dañado, y a seguir viviendo. Las costas están ahí, el tráfico también, por lo que hay que plantar cara al problema y no esconder la cabeza bajo el ala. Esto ayudaría a fortalecer la seguridad en la mar, mejorar la imagen que mucha gente tiene de ella, aprender a mirarla de frente, beneficiar las costas y aumentar nuestra autoestima.

Una vez finalizado este repaso rápido por nuestra historia, situación, vivencias y costumbres, podemos formularnos la pregunta: ¿Cuál es la postura actual? Posiblemente cada uno de ustedes tenga su propia respuesta. La mía, como ya dije antes, es que algo se mueve en la lejanía, pero queda bastante por recorrer. Es verdad que hoy muchos acuden en masa a la playa, van a los paseos marítimos, hacen un crucero, pasean en bote, pescan, hacen castillos en la arena, se ponen morenos, toman fotografías, leen libros, novelas y revistas que hablan de la mar, acuden a muestras y exposiciones relacionadas con la mar y participan en conferencias y mesas redondas con la mar como centro

de debate; algo poco menos que impensable hace unos cuantos años. Los deportes náuticos empiezan a ser conocidos. También da la impresión de que la gente empieza a sentir curiosidad por saber lo que está ocurriendo en la mar, e incluso lo que pasó en la mar en otros tiempos, pero creo que es una curiosidad sin avaricia, superficial y poco más. Pero en el fondo el mar, la mar, aun siendo más conocida que hace algunas décadas, sigue siendo bastante extraña fuera de los foros e instituciones a ella ligados, y muchos siguen dándole la espalda, o simplemente ignorándola, como si no existiera. Da la impresión de que en la gente siguen pesando viejas tragedias y remotas desgracias gestadas en la mar, sin que los buenos recuerdos consigan borrarlas. El «Mar Tenebroso» sigue ejerciendo su maléfica influencia. Son sentimientos grabados en lo más profundo del subconsciente y transmitidos de generación en generación, que sólo la razón, el conocimiento y la cultura pueden desterrar.

Llegados a este punto, puede que usted, estimado lector, me diga: «Vale; aquí se han expuesto varias razones por las que el español medio ha dado la espalda a la mar. Pero, ¿qué soluciones se pueden adoptar para corregir esta anomalía?». Yo para esta pregunta, por desgracia, no tengo una respuesta concluyente, aunque a lo largo del texto ya fui apuntando algunas posibles soluciones. Aunque ya que usted ha llegado hasta aquí —que tiene su mérito—, creo que se merece una respuesta más elaborada y se la voy a dar, teniendo además en consideración que si está leyendo este artículo es porque es profesional de la mar o vive de ella o es aficionado al ambiente marinero en cualquiera de sus aspectos o, sencilla y llanamente, a usted le gusta la mar.

Mejorar el conocimiento de la mar es un problema de educación de cara a generaciones venideras, en el que hay que formar a la gente para que deje de ver la mar como algo malvado, peligroso, extraño o exótico. En este sentido considero que son muy beneficiosas las actividades e iniciativas que hoy llevan a cabo aulas, cátedras, centros culturales, ateneos, museos, fundaciones, editoriales, revistas y otros medios y entidades encaminados a dar a conocer la mar, hablar de ella, desvelar su importancia como fuente de desarrollo y riqueza en múltiples aspectos, airear su historia y hacer que llegue a todos los niveles y a todos los estamentos de la sociedad; les animo a que sigan por ese camino.

Antes hablé del intenso tráfico marítimo por nuestras costas y decía que había que ejercer su control plantando cara a todos sus problemas, y así debe ser. Comprendo que requiere un enorme esfuerzo, y necesita la consiguiente infraestructura y gente cualificada para llevarlo a cabo. Pero también sé que España cuenta con medios y elementos de sobra para ello; lo que hace falta es tener la voluntad necesaria para usarlos y hacerlo de forma global, como una piña, no sólo con parches en los puntos donde más duela en cada momento.

No estaría de más aumentar la cobertura mediática de muchas actividades relacionadas con la mar, y no limitarla a hablar de naufragios, vertidos, inmigración o contrabando (que también son muy importantes). Se puede dar más información sobre la construcción naval, la navegación, las actividades pesque-

ras o las muchas pruebas náuticas que tienen lugar en nuestras costas, lagos y pantanos para que el español de a pie sepa que España está inmersa en gran cantidad de actividades más allá de la costa y que, por ejemplo, además de jugar al fútbol o participar en algunas pruebas hoy de moda, también sabe competir a muy alto nivel y con gran rendimiento en otros deportes como los náuticos.

Hay que llevar la mar a los colegios, a las aulas. Y no me refiero a crear un pequeño *tsunami* en clase o hacer un charco en el patio del recreo para poner arena alrededor y repartir cubitos y palas entre los niños —que tampoco estaría mal—. Me refiero a explicar a los escolares la importancia que la mar tiene para un país como España, con 8.000 km de costas. Darles datos concluyentes. Hablarles de la pesca, el tráfico marítimo, el transporte por mar, el ocio y todas esas cosas, su importancia, los puestos de trabajo que se generan y los ingresos que representan. Decirles, por ejemplo, que en lo referente a los puestos de trabajo directos generados por los diferentes sectores españoles relacionados con la mar, según datos de la Unión Europea, son: 1,5 millones el turismo, más de 92.500 la pesca, unos 25.000 las embarcaciones de recreo, sobre 14.500 el equipamiento marítimo, 8.000 el transporte marítimo y casi 5.500 la construcción de barcos, a los que hay que sumar un montón de miles de puestos de trabajo indirectos. O contarles que en el año 2007 más de 26 millones de personas utilizaron las instalaciones portuarias españolas en sus viajes, y que por nuestros puertos pasó el 59 por 100 de las exportaciones y el 82 por 100 de las importaciones españolas, lo que supuso el 53 por 100 del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96 por 100 con otros países.

A los niños en los colegios también se les puede contar la importancia que la mar ha tenido para nuestra nación a lo largo de la historia. Aunque en este aspecto, nuestro querido Alonso Quijano, alias Don Quijote, diría aquello de «con la Iglesia hemos topado, Sancho», ya que en lo referente a la enseñanza de la historia, según veo, cada comunidad arrima el ascua a su sardina y cuenta su versión, que a veces no concuerda con la de la comunidad vecina, y con frecuencia discrepa de la historia del Reino de España, al que esa Comunidad pertenece por mucho que le pueda pesar.

Para terminar, y a modo de resumen, diré que tenemos que sentirnos orgullosos de nuestro pasado marítimo, con sus altos y bajos, con sus victorias y derrotas, con el uso que hemos hecho de la mar, y airearlo a los cuatro vientos. Nos debemos de sentir profundamente orgullosos de lo que tenemos, ya que pertenecemos a un país privilegiado, que en un montón de kilómetros de costas alberga grandiosos paisajes, excelentes playas, enormes acantilados, magníficos puertos, bellas ciudades, bonitos pueblos y un montón de historia. Y tenemos que hablar de la mar sin timidez ni complejos, recordando lo bueno sin escatimar lo malo, que la historia de un viejo país como el nuestro se labró a base de golpes de cincel, que en muchas ocasiones tuvieron a la mar como testigo. En fin; si queremos que la gente deje de darle la espalda a la mar de forma definitiva, lo que tenemos que hacer es hablar de ella, hablar de la mar, que seguro que algo queda.

# MENTALIDAD NAVAL E HISTORIA NAVAL

José M. GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN  
Capitán de navío (R)

Cuando me estaba preparando para ingresar en Marina en el Colegio de Huérfanos de la Armada, el capitán de navío don José Manuel Sevilla González, padre de un amigo mío de la infancia (José Manuel Sevilla López, hoy vicealmirante ingeniero), nos llevó a los dos a conocer la Escuela de Guerra Naval, enseñándonos, entre otras cosas, el Juego de la Guerra, que nos impresionó mucho.

Al final de la visita, nos regaló a cada uno un ejemplar de un libro llamado *Manual de Guerra Naval*, que era una traducción efectuada en 1955 del *Naval War Manual*, en el que se encuentran los fundamentos de la doctrina marítima británica. Desde entonces el librito me ha acompañado toda la vida por mis diferentes destinos y no puedo dejar de reconocer la cantidad de beneficios que a lo largo de los años me ha proporcionado. A medida que iba madurando era cada vez más consciente de las enseñanzas allí contenidas, que no eran más que las cuatro reglas de la guerra naval, pero conocerlas desde el principio me ayudó a entender el porqué de muchas decisiones tomadas en circunstancias difíciles que marcaron con frecuencia los hitos de la historia de las naciones.

El librito en cuestión trataba de la aplicación de los principios de la guerra, comenzando por la selección y sostenimiento del objetivo, algo que debe ser mirado como el principio «maestro», sin dar al resto de los principios un orden en importancia, pues ésta variará de acuerdo con la naturaleza de la operación en cuestión. Los restantes principios a que se hace referencia los enumeraré en el orden en que aparecen en el texto y, aunque cualquiera de ellos es por sí solo muy importante, me limitaré a hacer algún comentario a aquellos que despiertan, en mi modesto punto de vista, mayor interés para la consecución del principio maestro.

Éstos son en cuestión: Sostenimiento de la Moral, Acción Ofensiva, Seguridad, Sorpresa, Concentración de Fuerzas, Economía de Esfuerzo, Flexibilidad, Cooperación y Administración.

En relación con la *Acción Ofensiva* hay que señalar que es imposible la victoria si no se toma la iniciativa y se emprende la acción. No se puede permanecer «viéndolas venir».

La *Seguridad* tiene por objeto obtener libertad de acción para lanzar una ofensiva audaz en persecución del objetivo, pero en ningún caso implica precaución indebida y evitación de todos los riesgos, porque la acción audaz es esencial en el éxito de la guerra.

La *Sorpresa* tiene la influencia más efectiva y poderosa en la guerra, siendo muy importante su efecto moral. Es importantísimo sorprender al enemigo y tratar de que no nos sorprenda a nosotros. Los esfuerzos realizados a favor de la sorpresa quedan fuera de toda proporción si se los compara con los resultados obtenidos, y a veces, cuando otros factores son desfavorables, la sorpresa puede ser esencial para el éxito.

La *Concentración de Fuerzas* no implica necesariamente reunir masas de fuerza, sino que va más orientada a asestar el golpe decisivo donde y cuando se requiera oponerse a las amenazas enemigas.

La *Flexibilidad*, sobre todo la flexibilidad mental y rapidez de decisión por parte del comandante de la operación y de sus subordinados, es muy importante para asegurarse de que nunca se pierde el tiempo, facilitando que planes previamente hechos puedan ser alterados ante situaciones cambiantes y desarrollos inesperados.

Como todos sabemos, la guerra no es una ciencia exacta y no existen fórmulas mágicas para la aplicación general o la combinación proporcional de los principios. Si bien es cierto el dicho de que rechazar un principio es cortejar un desastre, no es menos cierto que minimizar la provisión hecha en un plan para uno o más de los principios es, si se ha hecho deliberadamente después de considerar todos los factores, la marca del genio.

La realidad es que pueden ser asimilados los principios para que salten a la mente cuando sean requeridos, y aquí está el principal problema de decidir el énfasis que para enfrentarse con las necesidades del momento hay que poner en cada uno. El arte de hacer la guerra constituye la habilidad en variar ese énfasis de la manera adecuada y de acuerdo con las variables circunstancias de cada momento. Por eso el jefe tiene que tener una visión completa de los principios, a la vez que un cuadro completo de los hechos relevantes de la situación y un juicio instruido y madurado por la experiencia. La primera y la última de estas cualidades las debe adquirir por sí mismo; al logro de la segunda le puede ayudar mucho su Estado Mayor.

A la hora de tomar decisiones rápidas, la aplicación de los principios debe ser instintiva y automática, y la experiencia que lleva a una adopción correcta es en la guerra donde mejor se adquiere. Sin embargo, puede conseguirse mucho con el entrenamiento de cuerpo y espíritu y con el estudio en tiempo de paz para tomar decisiones correctas y rápidas en la guerra. Por eso se estudian e instruyen las aplicaciones de estos principios en las operaciones llevadas a cabo en las escuelas de Guerra.

Es muy importante hacer un análisis del pasado, de manera especial de los pasados fracasos. El estudioso debe ser consciente de que hay muy poco mérito

to en establecer que el fracaso fue debido a desatender un principio determinado. Esto en sí es muy fácil de hacer cómodamente sentado con todos los elementos de juicio obtenidos *a posteriori*, pero no conduce en sí mismo a ninguna parte. Lo que tiene que pensar el analista es que el fracasado jefe lo estuvo haciendo lo mejor que pudo, teniendo en cuenta, además, que las naciones con doctrina de guerra basada en principios sólidos aceptaron al citado jefe como totalmente competente. Solamente con estas hipótesis, acompañadas de un alto espíritu de humildad, debe intentar el analista o estudiante descubrir cómo y por qué se extravió el jefe. Si lo llega a descubrir, habrá adquirido algo definido que en el futuro deberá mirar con mucha atención.

La lectura del librito en cuestión me animó a comprar otros de batallas navales y de biografías de grandes almirantes, y con el pasar de los años he llegado a tener una considerable biblioteca, en gran parte debida a mis hijos y a los que conocen mi afición.

Cuando de aspirante de segundo curso nos impartieron la clase de Historia Naval —que era una de las «Marías» de tercer orden que se estudiaba por entonces—, me pasó algo parecido a lo de los discípulos de Emaús, naturalmente salvando las distancias, pues «me ardía el corazón» cuando me contaban cómo se había desarrollado la desenfadada carrera hacia el sur de Sir David Beatty en la Batalla de Jutlandia, o el proceso de la decisión de despliegue de Jellicoe cuando se le aproximaba la línea de combate de Scheer y no tenía una idea muy clara de su posición.

El libro que utilizábamos como texto era una publicación de la Escuela Naval tirada a «rotaprim», en la que no constaba el nombre del autor, pero incluía en el primer capítulo los principios de la guerra y unas nociones generales que contenían los conceptos fundamentales de la guerra naval. Afortunadamente todo aquello me sonaba ya gracias a mi librito.

Uno de mis ejercicios favoritos era analizar cómo se aplicaban los principios de la guerra en cada una de las grandes batallas que leía, estimando el porcentaje de sorpresa, de concentración y economía de fuerzas, etc., ejercicio que, como ya dije antes, no tenía ningún mérito, como todo lo que se hace *a posteriori*, pero en la ignorancia y falta de experiencia que yo tenía por aquellos tiempos el ejercicio no dejaba de ser instructivo y formativo.

Recientemente el Instituto de Historia y Cultura Naval ha publicado un libro que comencé a escribir de alférez de navío, y que después de muchas transformaciones aparece ahora como cuaderno monográfico titulado *Cruces de Combate en Acción*. Como digo, empecé a escribirlo cuando llevaba dos años de oficial (a ese extremo de audacia llegué), entonces con el título *Historia del Crucero*, y salió a la luz cuando ya era capitán de navío en reserva, en edad próxima a la de retiro. (Tal vez en otra ocasión dedique un artículo a este tema, y lo digo en serio, pues aunque sería más propio de una revista de humor, tiene que ver con el Pensamiento Naval, porque es un testimonio de las «facilidades» con que se encuentra el que tiene alguna inquietud por el



publicismo naval). Lo positivo es que tanta revisión tras revisión me obligó empaparme de casi todas las batallas navales de la Historia, ya que el libro empezaba con los buques que para desempeñar «misiones de seguridad» empleaban el remo como medio de propulsión, luego pasaba por las fragatas y corbetas y, por último, los barcos de vapor. Por eso «estuve presente» en las principales batallas navales de la Historia, desde Salamina hasta la batalla del golfo de Leyte, pasando por Jutlandia.

La aparentemente insignificante «María» tuvo una influencia decisiva en lo que luego fue mi vida, porque poco a poco fui haciendo muchos amigos, además de los incondicionales que tenemos todos los marinos tras cinco años de estrecha convivencia. Poco a poco me familiaricé con don Blas de Lezo, don Antonio Barceló, don Álvaro de Bazán, etc., e incluso con extranjeros de diferentes nacionalidades, como Horacio Nelson, David Beatty, Von Hipper, Von Scheer, Cunningham, Raymond Spruance, «Bull» Halsey, Ito, Togo, Kamimura, Yamamoto, Takeo Kurita, Nishimura y un largo etcétera, incluso con el peculiar Lio Ting, que a pesar de ser general de caballería tuvo el honor de mandar la flota china en el combate del Yalú.

Circunstancias personales que no vienen al caso me impidieron en su momento el hacer el Curso de Guerra Naval, por tanto mis conocimientos sobre la materia no responden a una planificación sistemática y organizada, sino a una lectura apasionada de lo que me apetecía en cada ocasión; pero puedo asegurar que he disfrutado mucho observando a Horacio Nelson persiguiendo a la flota francesa por todo el Mediterráneo, sin perder nunca de vista el objetivo principal (principio maestro), que en este caso no era otro que la destrucción de la flota del enemigo, y cuando la encuentra fondeada en la desembocadura del Nilo, sorprende al enemigo de manera inesperada (sorpresa táctica), ataque inmediato, aun al filo de la puesta del sol, y en dos líneas, una de las cuales evoluciona por detrás de los fondeados barcos franceses, que de ninguna manera se podían imaginar que el ataque pudiera tener lugar por el lado en que se encontraban los amenazantes bajos, dejando a los «sorprendidos» en inferioridad de condiciones, pues los ingleses, gracias a su ingeniosa, decidida e inesperada maniobra, consiguen combatir en la relación de dos a uno (concentración de fuerzas) y lo hacen de una manera tan genial que el resto de la línea queda imposibilitado de participar en el combate.

Si trasladamos el escenario en tiempo y lugar, creo que Villeneuve nunca hubiera conseguido el objetivo de dominar temporalmente el canal de la Mancha, porque el despliegue de los ingleses estaba perfectamente previsto y en absoluto puede considerarse una irresponsabilidad el desplazamiento de Nelson a las Antillas. Era un riesgo perfectamente calculado. Sin embargo, Villeneuve no fue coherente con los planes de Napoleón, que a pesar de ser erróneos, pues carecía de mentalidad naval, no tenían otro propósito que la invasión de las Islas Británicas. Por eso, el desplazamiento a Cádiz de la fuerza combinada no tenía ningún sentido. Debería haber seguido el principio

maestro (dominio temporal de canal de la Mancha), aunque el principio maestro estuviese equivocado.

El resto, una vez embotellada en Cádiz la escuadra combinada, fue fácil para los ingleses, que a partir de ese momento no tuvieron ningún problema para llevar a cabo una concentración táctica en la bahía de Cádiz.

Ya en el siglo xx, creo que debió ser el agotamiento físico y psíquico lo que motivó que Takeo Kurita se retirase del golfo de Leyte después de cumplir la parte más difícil de la idea de maniobra del almirante Toyoda, consistente en destruir a todas las fuerzas de desembarco norteamericanas que se encontraban en el golfo de Leyte (objetivo principal, principio maestro) mediante una pinza, que por el norte constituía la fuerza de Kurita y por el sur las fuerzas de Shima y Nishimura actuando en conjunto.

Tampoco Halsey respetó el principio maestro, que era en ese momento la destrucción de la fuerza amenazante de Kurita. En este caso fue por un engaño bien planeado por los japoneses, que consistía en una fuerza de portaaviones, al mando del almirante Ozawa, que se dejaron ver por el norte con la única intención de ser atacados. Se trataba de un conjunto de portaaviones híbridos, anticuados, con escasos aviones y pilotos poco entrenados, que actuaron como cebo y su única misión era apartar del objetivo la fuerza principal de combate norteamericana.

Parece ser que Halsey no quería que le ocurriese lo que a Raymond Spruance en las Marianas, cuya actuación consideró el impulsivo almirante como un exceso de prudencia, pero en realidad no fue así. Spruance se mantuvo en la zona de desembarco cubriendo el objetivo principal (principio maestro), que era la protección de las fuerzas de desembarco. Sabía que había una fuerza enemiga importante en la zona y, aunque no la destruyó, la supremacía aérea de Spruance fue derribando a los aviones japoneses a medida que se acercaban a ésta. La destrucción fue conocida como «la cacería de patos de las Marianas».

Clifton Sprague era un contralmirante subordinado que mandaba el Grupo Taffy 3, de apoyo al desembarco en la parte norte del golfo de Leyte, y se encontró de sopetón con la línea de acorazados de Kurita, que después de rebasar el estrecho de San Bernardino estaban llegando a la zona de desembarco. Consciente de la amenaza que se cernía sobre los buques de desembarco norteamericanos, inició un ataque en retirada con sus portaaviones ligeros, que no desarrollaban más de 20 nudos, enviando sobre los japoneses toda la fuerza aérea embarcada. Evidentemente la desigualdad del combate no podía predecir muy buenos augurios para los americanos, y poco después el portaaviones *Gambier Bay* fue destruido por los proyectiles de los acorazados japoneses, pero Sprague continuó atacando con todas sus posibilidades. Los comandantes de los destructores de escolta (alguno de estos barcos sirvió después en nuestra Armada entre los que apodamos «los cinco latinos») capturaron a la perfección la importante misión que su jefe se traía entre manos y

atacaron valerosamente con toda su artillería a los acorazados que les disparaban sus proyectiles armados con espoletas perforantes; por eso, en muchas ocasiones no explotaban, al no encontrar la resistencia de una coraza, atravesando a los destructores de lado a lado. Así murieron muchos bravos marinos, pero su sacrificio no fue inútil en absoluto porque disuadieron a Takeo Kurita de atacar. Probablemente le hicieron creer, dada la contundencia de su ataque, que era la fuerza de Halsey la que tenía enfrente. Me consta que los norteamericanos son conscientes de lo que deben a Clifton Sprague y a sus hombres.

En el otro lado de la «pinza», al sur de el golfo de Leyte, en las fuerzas que tenían que penetrar de noche por el estrecho de Suriagao, debían concentrarse las del mando de los contralmirantes Nishimura y Shima, la primera procedente de Borneo y la segunda de Japón. ¿Por qué no se respetó el principio de concentración de fuerzas? Hay versiones para todos los gustos: la fuerza de Nishimura era superior a la de Shima, parece que este último había saltado en el escalafón a Nishimura, que de ninguna manera quería operar subordinado a Shima y por eso entró en el Estrecho sin esperar la concentración. Otras versiones indican que Nishimura era consciente de que iba a una destrucción segura y no consideraba significativo el apoyo que pudieran haberle dado los inferiores medios de la fuerza de Shima. Fuese la que fuese la razón, se la llevó esa noche Nishimura a la tumba, pues poco después fue destruida su fuerza por una línea de acorazados que al mando del almirante Oldendorf que le cruzaba la T a la salida del Estrecho. Cuando algo más tarde penetró la fuerza de Shima y se encontró el panorama de una serie de derrelictos, optó por la retirada y, aunque en el camino de vuelta sufrió bajas, consiguió regresar al Japón.

Recientemente hemos vivido muchos de nosotros la Guerra de las Malvinas. Ahí se puso de manifiesto la tenacidad de los ingleses, que en ningún momento cedieron al principio maestro, que en este caso consistía en la toma de Port Stanley mediante un desembarco en el estrecho de San Carlos. Pese a las dificultades que tuvieron que vencer para sostener el objetivo, tales como la transformación de trasatlánticos en transportes de tropas, disposición rápida de la fuerza de combate para operar a una distancia tan considerable de su base, pérdidas muy importantes ante los audaces ataques de los pilotos de combate argentinos y una larga serie de dificultades, lograron el objetivo final.

Éstos sólo son algunos de los muchos ejemplos que podrían contarse. Podríamos seguir analizando casos, lo que como he repetido no tiene ningún mérito, pues es muy cómodo el análisis en los gabinetes con los datos en la mano de lo que otros ya han analizado previamente, y sobre todo en circunstancias tan diferentes de las de aquellos que cargaban sobre sus hombros la responsabilidad de la decisión. Por eso, el análisis jamás debe pretender ser un juicio, sino que debe comprender las razones que cada uno tuvo que experimentar en cada caso, y si como consecuencia de esto se aprende alguna lección que se pueda aplicar en el futuro, bienvenida sea.

Por razones que desconozco, aproximadamente por el año 1970, se modificó el programa de Historia Naval, quedando limitado a la Historia Marítima Española, la cual considero imprescindible pero, desde mi punto de vista, no se justifica prescindir de la Historia Naval General, que queda limitada a los diplomados en Guerra Naval. Ciertamente es que para los que alcanzan tan importante diplomatura es necesario un conocimiento profundo de la Historia Naval, pero sigo pensando que para cualquier oficial del Cuerpo General de la Armada, la tan traída «María» podía abrirle un gran horizonte, como me lo abrió a mí en su día.

La nueva asignatura se desarrollaba en la Escuela Naval amparada por un magnífico texto que adaptó al programa el entonces teniente de navío Enrique Oubiña Oubiña.

Allá por el año 1998, el almirante don Tomás Bolívar Piñeiro, por aquel entonces director de la Escuela Naval Militar, solicitó del Instituto de Historia y Cultura Naval la actualización del citado texto. Los motivos fueron debidos a la modificación de los planes de estudios y a la reciente profesionalización de la Armada, que impusieron la variación de algunas partes del programa vigente, incorporando aspectos como los relativos al Poder Marítimo y el Servicio Militar Naval y, contemplándose con más profundidad, la evolución de la Infantería de Marina. El cometido me fue asignado y constituyó para mí un honor su realización, que llevé a cabo a partir del laborioso trabajo efectuado en 1970 por el entonces teniente de navío, profesor de la asignatura, don Francisco Javier Oubiña Oubiña, siguiendo el criterio, que él mismo señala, de continuidad en la puesta al día de esta recopilación de Historia Marítima. En la medida de lo posible procuré tratar los aspectos navales desde la perspectiva de la Historia General de España para poder apreciar su trascendencia y, al igual que en su día expresó el teniente de navío Oubiña, pienso que los autores recopilados (pues el trabajo que realicé no deja de ser más que una recopilación) se sentirían orgullosos de saber que a través de sus palabras promociones sucesivas de guardias marinas se beneficiarían del conocimiento de esta importante parcela tan desconocida de la Historia de España.

Era evidente que no podía cambiar el programa, pues estaba perfectamente delimitado, pero lo que sí hice fue introducir un primer capítulo en el que incluía los principios fundamentales de la guerra y los conceptos básicos de la guerra en el mar.

Sin embargo, sigo pensando que no es suficiente y que se debería volver al programa primitivo, es decir, a la Historia Naval General. De esta forma, se abrirían al estudiante nuevos horizontes, los oficiales de Marina tendrían una herramienta en la aplicación constante de los principios de la guerra, que son de aplicación a muchos problemas de la vida real en los que se pretende la consecución de un objetivo, y además se fomentarían las vocaciones de publicistas navales tan necesarias en España.

En el Cuaderno núm. 6 leí el magnífico artículo del capitán de navío Fernández Díz, titulado «Consideraciones sobre el Pensamiento Naval», en el que a modo de conclusiones pone de manifiesto cómo el pensamiento naval existe desde la más remota antigüedad y sus fundamentos son siempre los mismos. El pensamiento naval no tiene otro sentido que la defensa de los intereses propios en el ámbito marítimo, algo que se percibe como necesidad vital y permanente y por eso se desarrolla y crece con facilidad en la mentalidad de un pueblo y se transforma en poder naval mediante la voluntad y las correspondientes decisiones de sus dirigentes.

Por tanto, el instrumento del pensamiento naval es el poder naval, que sirve para que las decisiones de los gobernantes sobre cuestiones marítimas sean tenidas en cuenta y respetadas. El poder naval, a su vez, sirve a la política exterior, a la diplomacia, a la estrategia general y a la colaboración con las naciones aliadas. Las naciones poderosas desarrollan el poder naval y lo ejercen de forma espontánea. Las naciones menos poderosas necesitan encontrar el apoyo del Derecho Marítimo Internacional.

Por todo esto no me duelen prendas al tratar sobre la mentalidad naval, que no es otra cosa que tener en mente el pensamiento naval, y si este artículo puede de alguna manera ayudar a que los oficiales de Marina se familiaricen con las claves que a lo largo de la historia han servido a las naciones marítimas para mantener su hegemonía, daré por bien empleado el tiempo dedicado a escribirlo.

# HACIA UNA FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA DEL ESTADO Y HASTA DÓNDE PUEDE O DEBE LLEGAR LA ARMADA

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ  
Capitán de navío (R)

## Introducción

El pasado día 15 de septiembre el diputado autonómico gallego Enrique César López Veiga (1) hizo la presentación en el Ateneo de Madrid de un estudio, que será publicado próximamente por la Real Academia del Mar, con el título *Un verdadero Servicio de Guardacostas para España*. La idea fundamental de su presentación fue informar a la audiencia sobre la imposibilidad material de crear guardias costeras de nivel autonómico. Puso de ejemplo el fracaso de la Guardia Costera de Galicia, creada en su día y bajo su propia dirección, por el Gobierno autonómico gallego a imagen de la guardia costera canadiense. Hoy esta guardia costera está prácticamente inoperativa. Por esta razón, el diputado autonómico, apoyado en razones de todo tipo, pero principalmente orgánicas (línea de mando única), económicas (economía de escala), de material (medios disponibles) y de personal (adiestramiento, posibilidades de renovación, espíritu de servicio, motivación), concluyó afirmando que debe ser la Armada la que principalmente se encargue de la Seguridad Marítima en todo el Estado. El testimonio de López Veiga tiene mucha importancia porque proviene de un ex alto responsable de una administración autonómica y porque demuestra que los problemas que plantea la Seguridad Marítima son propios del Estado en su conjunto y no pueden solucionarse con la simple voluntad política.

Sin embargo, muchos profesionales del mar creen con fundamento que no es bueno, ni realmente necesario, que sea la Armada la que únicamente se

---

(1) Enrique César López Veiga. Alférez de fragata honorario de la Reserva Naval Voluntaria. Doctor en Ciencias Biológicas por la Universidad de Santiago de Compostela. Ex director general de Finanzas y Control Financiero del Parlamento Europeo. Ex consejero de Pesca y Asuntos Marítimos de Galicia.

encargue de todo lo relacionado con la Seguridad Marítima. Pero, podemos preguntarnos ¿hasta dónde puede y debe llegar la Armada? La cuestión que nos ocupa en este trabajo es tratar de aclarar qué parte, dentro de la Acción del Estado en la Mar, le corresponde a la Armada de forma exclusiva e ineludible y, en especial, considerar todo aquello en lo no puede ser sustituida por ningún otro estamento del Estado. En ese sentido, cabe plantear también y dar respuesta a las siguientes preguntas: ¿cuál es el límite entre lo civil y lo militar? ¿Hasta dónde pueden llegar las otras agencias del Estado en cuestiones de Seguridad Marítima? ¿Cómo debe de funcionar todo el conjunto habida cuenta del reparto de competencias existente?

### **Consideraciones**

La Armada encuentra hoy el fundamento de sus actividades en la mar en la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional y en el Real Decreto 787/ 2007, que desarrolla la anterior. En virtud de estas disposiciones la Armada tiene competencias específicas permanentes para llevar a cabo todas las actividades necesarias para garantizar la soberanía e independencia de España, proteger la vida y los intereses en la mar de los españoles y alcanzar la seguridad de los espacios marítimos, como contribución a la Acción del Estado en la Mar. Además, la Armada tiene asignadas funciones de colaboración con las fuerzas y cuerpos de la seguridad del Estado y otros órganos de la Administración.

De acuerdo con la ley, y con su propio sentir, la Armada no debe hacerlo todo. Por ello, ha desarrollado su Concepto de Seguridad Marítima (2), que es una precisa descripción de los problemas, de los retos, muchas veces difíciles de alcanzar, que plantea hoy la Seguridad Marítima en España. Con la lectura de este documento se puede comprender fácilmente la dificultad real para establecer los mencionados límites entre lo civil y lo militar, o limitar entre sí, en beneficio de la eficacia del conjunto, las competencias asumidas por cada uno de los organismos implicados en la Acción del Estado en la Mar, lo que está en el origen de algunas disfunciones detectadas. Se comprende también con absoluta claridad que, en ausencia de una autoridad única que dirija o que coordine la actuación de los medios disponibles, la obligada eficacia de la acción marítima del Estado, en su conjunto, puede, en casos concretos, verse seriamente afectada o ser muy difícil de alcanzar.

En el CONSEGMAR no se define a ninguna agencia o autoridad como la más indicada para ejercer la coordinación de los medios disponibles, como parece sería conveniente cuando múltiples participantes llevan a cabo actividades de colaboración en la mar. Antes bien, el mencionado documento, al

---

(2) CONSEGMAR. Junio 2008.

hablar de la Seguridad Marítima, establece que «la Armada no pretende asumir su liderazgo ni desempeñar otro papel que el que le corresponde conforme a la legislación vigente...». El lector del CONSEGMAR puede dar por supuesto que la función de coordinación surge espontáneamente como resultado de la lógica de las operaciones, pero sin que esta función pueda ser atribuible a cualquiera de los organismos que tomen la iniciativa en la acción marítima.

Los organismos y agencias más importantes, otros que la Armada, con responsabilidades en la Seguridad Marítima encuentran su apoyo legal, principalmente, en la Ley Orgánica 2/1986 de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, en la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el Real Decreto 246/1991 por el que el Servicio Marítimo de la Guardia Civil puede extender sus actividades fuera del mar territorial, con carácter excepcional, cuando sea necesaria la llamada persecución «en caliente».

Si se analizan todas las disposiciones, tanto de carácter estatal como autonómico, referidas a la Seguridad Marítima, parece que las tradicionales responsabilidades de la Armada en este ámbito no estrictamente militar entran en colisión con las competencias asignadas o asumidas, de hecho, por otros organismos dependientes de ministerios ajenos al de Defensa.

La superposición de funciones y la falta de coordinación, inherentes a toda situación en la que las diferentes responsabilidades no están bien limitadas, producen dudas o actitudes pasivas que pueden afectar a la eficacia de la Acción del Estado en la Mar y conducir a una clara dispersión de esfuerzos y consiguiente falta de rendimiento de los recursos disponibles. La situación obliga a tener siempre presente, en cada caso, de quién es la responsabilidad y cuál es el límite competencial y geográfico que corresponde a cada una de las agencias que participan en España en la Seguridad Marítima. La necesidad de una autoridad de coordinación, dentro de las previsiones y límites de la propia ley, parece evidente.

Además de todo lo anterior, sucede que la muchas veces profusa legislación y reglamentación sobre cuestiones de competencias y responsabilidades en el ámbito marítimo, tanto de carácter estatal como autonómico, ayudan a diluir el concepto de buque de guerra, cuando no a dificultar su empleo. El buque de guerra se ve como directamente relacionado con lo militar y, por tanto, como algo demasiado ejecutivo cuando se trata de resolver un simple problema de acción del Estado en la mar, idea que no es aceptable porque todos los problemas entran dentro de sus competencias y, por tanto, debe participar en su solución, si ello está a su alcance, especialmente cuando es testigo único de la comisión de un delito o infracción.

Planteado así el problema parece clara y conveniente la necesidad de estudiar la cuestión con el mayor detalle posible para tratar de conocer, en nuestro caso, cuál debe ser la participación la Armada en el campo de la Seguridad Marítima habida cuenta de que no existe ninguna otra institución que se la



pueda comparar al menos en su tradición, en su saber hacer y en sus capacidades de actuación en el ámbito marítimo.

Los buques de la Armada encuadrados en su Fuerza de Acción Marítima son el más importante medio que tiene el Estado, de acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para hacer frente a los problemas de Seguridad Marítima. El buque de guerra, como se estudiará con más detalle posteriormente, puede cumplir misiones en el ámbito del Derecho Internacional vedadas a cualquier otro buque de Estado que no tenga la condición de tal. «El fundamento jurídico (del buque de guerra) lo encontraremos en los amplísimos límites del más genuino elemento estatal, el de la soberanía. Porque es el mismo buque de guerra, su propio comandante y los miembros de su dotación quienes, de un modo oficial, pueden encarnar la autoridad y el poder coactivo de la soberanía del Estado...» (3). La disciplina militar inherente a su dotación permite al buque de guerra permanecer en la mar todo el tiempo que sea necesario con el solo límite de la autonomía del buque y el aguante de su dotación, sin condicionantes sindicales o laborales que los propios establecidos por la Armada, lejos de lo que puede suceder con cualquier otro buque de Estado. Es así que la Fuerza de Acción Marítima de la Armada es, por su capacidad, un valioso instrumento del Estado y, por tanto, uno de los pilares en los que descansa la razón de ser de la propia Armada.

Para el CONSEGMAR la Seguridad Marítima es «una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas».

Así como la Armada tiene su propio concepto de Seguridad Marítima, debemos de suponer que las demás agencias del Estado tienen el suyo propio. Este concepto particular, al no haber sido sometido a ningún proceso de consenso, puede dar lugar a problemas cuando permite a un organismo invadir, aun sin pretenderlo, las competencias de otro. Por tanto, parece claro que no es suficiente para la Armada con disponer de un concepto claro de Seguridad Marítima si éste no es aceptado, en la práctica, por el resto de los implicados en alcanzar esa seguridad.

Para el CONSEGMAR la Seguridad Marítima se centra en hacer frente a las siguientes amenazas y riesgos:

- Terrorismo internacional.
- Proliferación de armas de destrucción masiva.
- Atentados contra los flujos energéticos.

---

(3) DE AZCÁRRAGA, José Luis: *Derecho del Mar*. Volumen I. 1983.

- Piratería.
- Inmigración ilegal.
- Tráfico ilícito de estupefacientes.
- Contrabando.
- Contaminación marina y otros daños al medio ambiente marítimo.

En esta relación parece que faltan por mencionar los problemas derivados de actividades pesqueras, el salvamento y todos los riesgos y amenazas que deben tener una respuesta exclusivamente militar. Debemos considerar que todas las actividades que se lleven a cabo en la mar pueden ser generadoras de conflictos relacionados con la Seguridad Marítima a los que el Estado, en algún momento, debe de dar cumplida respuesta. Por tanto, se puede decir que la Seguridad Marítima es un reto a todo el Estado y la cuestión es de qué manera este reto se afronta más eficazmente.

Para ello, parece conveniente distinguir lo civil de lo militar en todo lo relacionado con la Seguridad Marítima. Procede así distinguir con la suficiente precisión los conceptos de *Security* y *Safety*, que en nuestro idioma tienen una única traducción: Seguridad. Podemos aceptar, sin entrar en mucho detalle, que la *Security* podría estar relacionada con la protección de las cosas, mientras que la *Safety* lo estaría con su diseño. Podemos decir, por ejemplo, que un determinado modelo de ferrocarril es muy seguro (*safety*) porque, si viajamos en él, habrá más de un 99 por 100 de probabilidades de que lleguemos sanos a nuestro destino. Otra cosa es que para lograr este mismo objetivo existan condiciones o circunstancias que obliguen a proporcionar a este ferrocarril la debida protección (*security*). Pues bien, lo militar estaría más relacionado con el objetivo de alcanzar la seguridad (*security*), mientras que lo civil estaría más relacionado con el objetivo de alcanzar la seguridad (*safety*). Aún así, habrá condiciones y circunstancias en las que el límite entre uno y otro concepto sea realmente difícil de encontrar.

Los conceptos reconocidos como básicos y en los que el CONSEGMAR se apoya, Operaciones de Seguridad Marítima (*Maritime Security Operations*, MSO) y Conocimiento del Entorno Marítimo (*Maritime Security Awareness*, MSA o *Maritime Domain Awareness*, MDA), son conceptos que cobran todo su sentido cuando se trata de una guardia costera del Estado omnicompreensiva en sus funciones y en sus competencias, como es el caso de la norteamericana, pero son de mucha más difícil aplicación en una organización de competencias distribuidas, como sucede en España. Pero podemos aceptar que lo distribuido puede ser igualmente eficaz cuando actúa como un todo único, organizado y debidamente coordinado.

Para determinar cuál debe ser la respuesta que el Estado, en su conjunto, debe dar ante un problema de Seguridad Marítima, conviene distinguir entre:

HACIA UNA FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA DEL ESTADO...

- La persecución de simples faltas administrativas.
- La lucha contra el crimen organizado para perseguir o prevenir el delito.
- Todas las actividades, riesgos o amenazas que pueden hacer necesaria una intervención militar.

Esta distinción puede facilitar la determinación de qué organismos del Estado deben intervenir en cada caso sin que la variedad de situaciones que pueden amenazar la Seguridad Marítima permita que sea uno sólo el órgano que deba intervenir. La legislación debe prever todas estas situaciones en el momento de definir las distintas competencias de los organismos responsables para alcanzar el óptimo empleo de los medios disponibles y el objetivo final de lograr una eficaz Acción Marítima del Estado en la Mar. Pueden reconocerse así tres niveles o campos de actuación: administrativo, policial y militar. Esta distinción puede ser materialmente efectiva dentro del mar territorial y aguas interiores, como se prevé en el CONSEGMAR. Si esta distinción funcional «por capas» llegara a establecerse, y se aceptara definitivamente, parece que, en buena lógica, serían los buques de la Armada los únicos legalmente autorizados para intervenir por fuera del mar territorial, salvando las competencias reconocidas a otros organismos para llevar a cabo la llamada persecución «en caliente». En consecuencia, debería reservarse para el buque de la Armada la capacidad de actuación o de intervención, en cualquier zona y lugar, cuando perciba alguno de los riesgos o amenazas a la Seguridad Marítima anteriormente mencionados.

En este sentido debemos reconocer que cualquier problema que se plantee, cualquier acaecimiento que tenga lugar en la mar, puede afectar a la Armada porque ésta constituye uno de los instrumentos más eficaces que tiene el Estado para resolverlo. Así, a la Armada le pueden interesar, por ejemplo, tanto los asuntos pesqueros como la prevención del delito o la inmigración ilegal. Baste recordar las crisis generadas por conflictos pesqueros internacionales en los que la Armada tuvo que intervenir abierta y decididamente o considerar la posibilidad de un desembarco masivo de pateras (en los mismos límites entre la invasión pacífica o una moderna edición del tráfico de esclavos) en cualquier punto del territorio nacional. O recordar también el peligro de actos de piratería que tienen que asumir los pesqueros españoles, como sufrió el atunero *Playa de Baquio* recientemente en aguas de Somalia (4).

Por otro lado, la Armada es la imagen de España en las marinas de otros

---

(4) Debemos recordar que el delito de piratería ha desaparecido del Derecho Penal español. A la vista de los acontecimientos parece urgente recuperar y tipificar de nuevo esta figura delictiva. Hoy, para poder juzgar los actos de piratería, los tribunales españoles tienen que apoyarse sólo en la Ley Orgánica del Poder Judicial, en cuyo artículo 23.4. c) se establece que los tribunales españoles son competentes para el enjuiciamiento de este delito.

países, con responsabilidades similares, especialmente cuando se planean o se llevan a cabo misiones de carácter internacional relacionadas con la Seguridad Marítima. Por todo ello, la Armada no sólo no puede inhibirse de todas estas cuestiones, sino que debe estar preparada para hacer frente a estas situaciones y mantener una actitud activa que propicie y estructure todo lo concerniente a seguridad y protección de modo que se alcance una verdadera Acción del Estado en la Mar con la participación de todos los organismos legalmente responsables.

Hasta fechas que aún se pueden calificar de recientes, la Armada era la única autoridad del Estado en la Mar. Aún hoy los buques de la Armada continúan llevando a cabo, como siempre fue tradicional, misiones de inspección y vigilancia pesquera en apoyo de SEGEPESCA, pero se da la circunstancia de que las denuncias que efectúan los buques de la Armada no son, en ocasiones, lo efectivas que debieran cuando no llevan a bordo el correspondiente inspector del Ministerio de Fomento. Esta estratagema, urdida por la defensa de los buques infractores, debería quedar invalidada por la definición de los comandantes de los buques de guerra como inspectores de pleno derecho cuando apoyan a SEGEPESCA y no llevan, por circunstancias o motivos que no vienen al caso, inspectores embarcados. Este ejemplo, como otros que pudieran aducirse, viene a demostrar la confusión que puede afectar a las personas que tienen que cumplir lo ordenado, confusión derivada de la dificultad de entender las muchas veces complicadas instrucciones y reglamentos que se promulgan para regular los asuntos marítimos.

También es cierto que problemas administrativos de carácter menor, la vigilancia pesquera, la prevención del delito o la lucha contra la delincuencia o el crimen organizado en los espacios marítimos, pueden ser resueltos, tal vez con más eficacia, por otros buques de Estado, no de guerra; pero la Armada, por sus posibilidades y por su capacidad ejecutiva, debe ser el recurso definitivo que tenga el Estado para defender sus intereses en aguas de su soberanía o en alta mar, cuando las circunstancias lo requieran.

En los límites en los que se pueden confundir simples operaciones de control civil del tráfico marítimo con operaciones de contraterrorismo de carácter militar, la Fuerza de Acción Marítima lleva a cabo un esfuerzo continuado de vigilancia marítima en beneficio propio o como necesidad de compromisos con naciones aliadas. Para alcanzar los objetivos perseguidos con esta actividad, se hace evidente, es imprescindible, la más alta coordinación y el más amplio intercambio de la información con los organismos civiles afectados.

El almirante de Acción Marítima (ALMAR), por ser la autoridad mejor informada y con más medios para enfrentar casos de seguridad marítima, podría ejercer esta función de coordinación sin que ello deba despertar sospecha o reserva mental alguna de los organismos estatales implicados en cada caso concreto. Cualquier esquema de trabajo, cualquier situación o problema a

resolver, debe encontrar su lugar en el correspondiente diagrama de relaciones funcionales (5). La Armada, a través del ALMAR, se limitaría a ser, por un lado, un elemento ejecutante, como cualquier otro de los implicados en la Acción Marítima, y por otro, un elemento coordinador y propiciador de la eficacia del conjunto al colaborar activamente en el logro de los fines perseguidos, y podría proporcionar, como aquí se propone, el apoyo de personal y medios que fuese establecido dentro del acuerdo o convenio de colaboración correspondiente.

El tema es de la mayor importancia para la Armada que, en la situación actual, puede llegar a ver invadidas sus tradicionales competencias, incluso en alta mar, en todo aquello que se refiere a actividades y operaciones no propiamente militares cuando otros órganos del Estado, como por ejemplo el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, tienden a desempeñar funciones y a ocupar espacios que corresponden a la Armada por ser la única institución que puede disponer de buques de guerra de acuerdo con el Derecho Marítimo Internacional.

En un país de tan amplio litoral como el de España y con intereses marítimos por todos los mares del mundo se necesitan gran cantidad de recursos para dotarse de los medios que permitan cumplir y hacer cumplir el Derecho Marítimo Internacional, los convenios bilaterales y multilaterales, los tratados, las obligaciones derivadas de nuestra pertenencia a las Naciones Unidas, Unión Europea y OTAN, la legislación española y para hacer frente a los crecientes retos a la Seguridad Marítima que plantea una situación internacional inestable, generadora de riesgos y amenazas de todo tipo.

### **Acción Marítima de la Armada y buque de guerra**

Parece evidente que los órganos de la Administración central, o de la Administración autonómica, no pueden asumir a discreción sus propias competencias sin tener en cuenta la propia realidad de los otros sujetos participantes en la Acción Marítima. A tal efecto se debe recordar que:

- Sólo los ministerio de Defensa y de Fomento tienen capacidad para formar comandantes de buques de guerra o capitanes de buques mercantes, respectivamente, que puedan navegar por la alta mar.

---

(5) En este diagrama se propiciarían las relaciones directas, en el plano horizontal, entre organismos afectados. Por ejemplo, el Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado (CICO) del Ministerio del Interior podría entenderse directamente con el ALMART en asuntos de su competencia. Lo mismo podrá decirse de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

- Sólo el buque de guerra, dentro de la Armada, dispone de la fuerza coercitiva y del estatus necesario para que el Estado pueda ejercer su autoridad en la alta mar, en las aguas bajo su jurisdicción o en las áreas de exclusión que se hayan establecido, tanto en tiempo de paz como en tiempo de crisis o conflicto armado (6).
- En este punto conviene considerar que el Derecho Marítimo Internacional, representado por las convenciones y los acuerdos de carácter bilateral o multilateral a los que España ha considerado oportuno adherirse en un momento dado, se podría denunciar en alguna de sus partes cuando ello se demostrase imprescindible para garantizar la seguridad o la defensa de intereses vitales. Así sucedió cuando el Tribunal Supremo declaró competente a la jurisdicción española para juzgar un presunto delito de tráfico ilegal de inmigrantes con la interceptación de un cayuco a 55 millas de la costa canaria o cuando el Gobierno estableció el tránsito de los petroleros de un solo casco por fuera de las 200 millas de la costa española con ocasión del hundimiento del petrolero *Prestige*. En situaciones como ésta, la aplicación práctica del Derecho Marítimo la determinan los Estados ribereños en la defensa de sus intereses, cuando tienen la fuerza suficiente para hacer cumplir sus decisiones.
- Los buques de Estado de porte menor, mandados por patrón titulado, deberán limitarse a tareas administrativas o policiales dentro de aguas interiores, mar territorial o en alta mar en el único caso, sólo previsto en el ordenamiento interno español, de la conocida persecución «en caliente».
- Cuando se dice que la policía, los geos o algún equipo de la Guardia Civil apresan un buque en alta mar debe entenderse que el apresamiento lo hace el comandante del buque de la Armada que los transporta, con todas las salvaguardias legales que en cada caso correspondan. Es perjudicial confundir la autoridad que efectúa el apresamiento con el instrumento que se utiliza para llevarlo a cabo porque, con ello, se ayuda a que la imagen de la Armada, y sus responsabilidades, se vean, se perciban completamente borrosas, y es al mismo tiempo como reconocer a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado capacidad de actuación en la alta mar, que es algo propio y exclusivo de la Armada.

---

(6) FARINA GUITIÁN, Francisco: *El buque de guerra ante el Derecho Internacional*. «La característica fundamental del buque de guerra es la de ser un elemento integrante de la fuerza armada y de la autoridad coactiva del estado. Este aspecto le diferencia esencialmente de todas las demás naves... El buque de guerra, como unidad orgánica militar, tiene esa representación simbólica (la soberanía del Estado) encarnada en el pabellón que ostenta.»

- El buque de guerra es el instrumento principal con el que la Armada cuenta para el cumplimiento de las misiones que la ley le asigna. Debe ser siempre aceptada su condición extraterritorial y representa al Estado en su conjunto y de él recibe su capacidad coercitiva para actuar en la alta mar en defensa de la soberanía y de los intereses nacionales de acuerdo con las instrucciones y misiones recibidas del Gobierno de la nación. Es el propio concepto de la alta mar como espacio libre, de la libertad de los mares, internacionalmente aceptada, lo que obliga a un ordenamiento jurídico especial, en el que el único instrumento de intervención admisible es el buque de guerra que representa la autoridad y soberanía del Estado al que pertenece (7).
- En el cumplimiento de su propia misión el buque de guerra puede actuar en alta mar en colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, pero no debe el comandante del buque renunciar a decidir cómo y cuándo llevarla a cabo. Los equipos de las FSE que el buque de guerra pueda llevar embarcados deben considerarse siempre simples instrumentos a disposición del comandante del buque.
- En cualquier caso, debe reconocerse al comandante del buque de guerra la capacidad de intervenir para evitar la flagrante comisión de un delito o para evitar cualquier actividad en la mar que represente una amenaza grave para la seguridad del territorio nacional o su población. Por otro lado, el comandante del buque de guerra, por su propia naturaleza, debe tener reconocida capacidad para llevar a cabo cualquier forma de inspección de buques nacionales o de los extranjeros, dentro de los límites impuestos por el Derecho Internacional. Las banderas de conveniencia o pertenecientes a Estados fallidos o que no responden a los requerimientos del Estado no pueden ser inconvenientes que impidan la correspondiente inspección o apresamiento cuando se trata de neutralizar una grave amenaza. De hecho existe jurisprudencia de nuestros tribunales que permiten intervenir en alta mar cuando la importancia o gravedad del caso así lo requiera.
- Sabemos que de acuerdo con el Derecho Internacional, que es algo vivo en evolución permanente, cualquier buque que se dedique a la piratería o al tráfico de esclavos puede ser apresado en alta mar sin trámite previo alguno. A estos delitos habría que añadir hoy el tráfico de estupefacientes, el tráfico ilegal de inmigrantes, tráfico ilegal de armas o mercancías peligrosas, abandono de residuos nucleares o cualquier otra actividad que resulte peligrosa o que se traduzca en una

---

(7) Otros buques de Estado pueden actuar en la alta mar, cuando así se les ordene, pero en misiones siempre limitadas y sin capacidad de enfrentamiento alguna.

vulneración del ordenamiento jurídico del estado ribereño. Esta cada vez más necesaria intervención de los Estados en la zona de alta mar en la que su seguridad o intereses pueden verse seriamente afectados podría quedar bajo la sombrilla del concepto de «mar presencial» todavía no recogido en el Derecho del Mar pero ya implantado, de hecho, por Chile, nación marinera y hermana, que ya en su día propició el nacimiento del concepto de Zona Económica Exclusiva, hoy mundialmente aceptado. Pues bien, el único medio que tienen los Estados para extender su jurisdicción hasta allí donde sus intereses están en juego es el buque de guerra que personifica su soberanía.

- De este modo, el buque de guerra (8) es el único instrumento que, en situaciones de crisis, puede enfrentarse a los buques de Estado de otros países cuando no cumplan la legislación española o los mandatos del Derecho Marítimo Internacional en aguas de nuestra jurisdicción. La forma de actuar en la mar de un buque de guerra no puede ser asumida por cualquier buque de Estado.
- Para que a un determinado buque de Estado dedicado a prevenir y a perseguir el delito en aguas jurisdiccionales, y en alta mar en el ejercicio del aceptado derecho de persecución, le fuese reconocida internacionalmente su condición de buque de guerra tendría que cumplir los requerimientos establecidos por la ley y ser incluido en la Lista Oficial de Buques de la Armada.

### **Organismos participantes y posibles solapes de competencias**

Los solapes de competencias no son aceptables orgánicamente porque se traducen en una continua sucesión de problemas, cuando no de falta de decisión, a la hora de tomar las debidas iniciativas. España, cada vez más consciente de la importancia que la mar tiene para garantizar la seguridad, la economía y el bienestar de todos los españoles, está haciendo un loable y progresivo esfuerzo para alcanzar estos objetivos. Como es bien sabido, son muchos los ministerios y organismos autonómicos, aparte del Ministerio de Defensa, que participan en asuntos marítimos. Y es precisamente esta abundancia de medios y organismos implicados la que puede provocar, y de hecho provoca, redundancias, sobreesfuerzos e interferencias, casi siempre de carác-

---

(8) Recordemos que, de acuerdo con el Derecho Marítimo Internacional, sólo puede ser considerado buque de guerra el buque de Estado que navega ostentando los distintivos propios de su condición, es mandado por un oficial perteneciente al escalafón de la Armada y su dotación está sometida a la disciplina militar.



HACIA UNA FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA DEL ESTADO...

ter competencial, que pueden neutralizar o restar eficacia a la acción del Estado en la mar. Los participantes más importantes en esta acción marítima del Estado son, en este momento:

- Ministerio de Defensa: Fuerza de Acción Marítima de la Armada y Servicio Aéreo de Rescate (SAR) del Ejército del Aire (a petición) (9).
- Ministerio de Fomento: Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), Control del Tráfico Marítimo (CONTRAMAR) y Puertos del Estado.
- Ministerio del Interior: Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Servicio de Costas del Estado. Secretaría General del Mar (SEGEMAR). Inspección pesquera.
- Ministerio de Hacienda: Servicio de Vigilancia Aduanera.
- Ministerio de Ciencia y Tecnología: Investigación hidrográfica y oceanográfica.
- Ministerio de Educación y Cultura: Conservación del Patrimonio Arqueológico Subacuático.
- Ministerio de Asuntos Exteriores: Comisión interministerial de Política Marítima Internacional y de Límites.
- Ministerio de Trabajo: Instituto Social de la Marina y buque *Esperanza del Mar*.
- Administraciones Autonómicas: Servicio de Guardacostas de Galicia y otros.

Cada uno de estos ministerios o administraciones autonómicas dedica importantes recursos para dotarse de los medios más idóneos para cumplir las misiones y responsabilidades que tienen asignadas. Los medios puestos a disposición de cada uno de estos organismos forman, en su conjunto, una verdadera Fuerza de Acción Marítima del Estado, que será tanto más eficaz cuanto más coordinadamente actúe. Cada uno de los organismos anteriormente mencionados no debe trabajar con independencia, como si los otros no existieran, si no se desea poner en riesgo la eficacia de la Acción Marítima.

Sin embargo, aun considerando muy beneficioso que el Estado, en su conjunto, se vuelque en el logro de una eficaz Acción en la Mar, ello no será fácil de alcanzar por los siguientes motivos principales:

---

(9) El Servicio Aéreo de Rescate, diseñado para la búsqueda y localización de aviones siniestrados, participa habitualmente (a petición) en la resolución de problemas de Seguridad Marítima, y por tanto, dada la gran cantidad de medios de que dispone, debe ser considerado uno de los principales instrumentos a disposición de la mencionada seguridad.

- La naturaleza del propio medio marino en el que aparecen los problemas.
- La naturaleza de los múltiples y variados medios disponibles con los que pretenderemos resolverlos.
- Las dificultades para desarrollar una reglamentación interna que limite eficazmente, dentro de lo posible, las competencias de unos estamentos y otros y que garantice la imprescindible cooperación y coordinación entre ellos.

En el futuro parece que siempre será necesario un esfuerzo continuo de coordinación y ajuste de funciones y responsabilidades teniendo en cuenta principalmente:

- La naturaleza militar, administrativa o simplemente policial del problema, como se mencionó anteriormente.
- El lugar en el que se plantea.
- Las capacidades operativas y la disponibilidad de las unidades para acudir al lugar en que se necesiten.

Estas circunstancias justifican que la Armada mantenga, a través del Ministerio de Defensa, acuerdos de coordinación y apoyo con otros órganos del Estado relacionados con la Seguridad Marítima. A saber:

- Acuerdos entre los ministerios de Defensa e Interior sobre Colaboración y Coordinación de la Armada y la Guardia Civil en el ámbito marítimo y en el ámbito de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.
- Acuerdo conjunto entre los ministerios de Defensa y de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino sobre inspección y vigilancia de actividades de pesca marítima.
- Acuerdo interdepartamental entre la Armada y Puertos del Estado (Ministerio de Fomento) sobre intercambio de información.

En resumen, siendo la Seguridad Marítima cosa de todos, no parece lógico que cada estamento del Estado tenga su propio concepto de lo que debe ser su participación en ella y se dote de las correspondientes capacidades sin tener en cuenta también las capacidades de los otros sujetos participantes. Es necesaria la coordinación y contar con un único concepto de Seguridad Marítima que pueda ser compartido por todos. Por otro lado, si se analizan las competencias de los distintos ministerios anteriormente mencionados, no se encuentran grandes o graves problemas de superposición de funciones que dificulten el logro de una efectiva Seguridad Marítima, salvo algunas disfunciones detectadas en relación al Servicio Marítimo de la Guardia Civil que conviene tomar en consideración.

#### *HACIA UNA FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA DEL ESTADO...*

De acuerdo con la ley, las funciones que tiene atribuidas este Servicio Marítimo de la Guardia Civil (entre ellas el control de la inmigración ilegal) se ejercerán en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial (hoy 12 millas) y excepcionalmente fuera del mar territorial de acuerdo con lo que se establece en los tratados internacionales vigentes (que no es sino el ejercicio del derecho de persecución «en caliente» de un buque infractor de la ley). El problema aparece cuando por resoluciones del Consejo Europeo en materia de inmigración ilegal se requieren actuaciones por fuera del mar territorial que, en principio y por razón de lugar, deberían corresponder a la Armada, pero que se atribuyen a la Guardia Civil por considerarlo un asunto meramente policial o administrativo. Esta situación va permitiendo a la Guardia Civil desplegar sus buques por fuera del mar territorial hasta llegar a las costas de países subsaharianos y dotarse de centros de coordinación de vigilancia marítima de costas y fronteras, repartidos a lo largo de todo el territorio nacional, y de aviación de patrulla marítima en clara redundancia con los medios y sistemas ya en servicio en otros órganos del Estado. Sin embargo, parece apropiada la actuación de la Guardia Civil, fuera del mar territorial español, cuando tenga lugar en los mares territoriales de otros países para favorecer el control de sus propias costas y de la inmigración ilegal, de acuerdo con los correspondientes convenios de colaboración.

Puede existir también superposición de funciones entre el Servicio Marítimo de la Guardia Civil y el Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera. La tradición y la experiencia juegan a favor de este último servicio, cuyos buques reciben la patente de la Armada y están en su Lista Oficial de Buques. En cualquier caso, este problema debe ser analizado y resuelto para evitar la superposición de funciones existente.

#### **Otras ideas a modo de conclusiones**

La propia existencia de la Fuerza de Acción Marítima demuestra que es prácticamente imposible que la Armada pueda limitarse exclusivamente a misiones de guerra sin que su propia naturaleza, y los fundamentos en los que se apoya, se vean seriamente afectados. La libertad en la alta mar y la necesidad simultánea de garantizarla o de limitarla, según los requerimientos de la Seguridad Marítima y los intereses de la nación, obligan a la participación activa de los buques de la Armada.

Esta participación, públicamente difundida, es insoslayable. Los espacios y responsabilidades que la Armada abandone tenderán a ser ocupados por otros organismos del Estado que no tienen tradición alguna para desenvolverse con eficacia en el ámbito marítimo, especialmente en todo aquello que implique la salvaguardia de la soberanía de la nación y el uso de la fuerza armada.

La salvaguardia de esta soberanía en la mar, especialmente en alta mar, y la proliferación de amenazas y riesgos de todo tipo, y muchos de carácter internacional, que afectan a la Seguridad Marítima (*Security*) obligan a la Armada a mantener funciones y responsabilidades similares a las de las marinas aliadas.

Pero la Armada, por otro lado, no puede ni debe ejercer todas las competencias posibles. Otros órganos del Estado, como bien se define en el documento CONSEGMAR, tienen su propio ámbito de actuación en la consecución de la Seguridad Marítima (*Safety*) con funciones y responsabilidades que deben ser respetadas.

La Seguridad Marítima no es así una responsabilidad única de la Armada, sino que verdaderamente está compartida por todos los organismos implicados. Se necesita encontrar, sin embargo, una solución que sea posible y aceptable por todos para lograr la efectiva coordinación entre el conjunto de los órganos participantes. Esta coordinación no debe depender de la voluntad circunstancial de las partes afectadas en cada situación, sino que debe ser el resultado inevitable de la organización que se establezca. Esta organización debe permitir el tránsito efectivo de situaciones de paz a situaciones de conflicto armado.

Para garantizar todo ello parece necesario definir una autoridad única, auxiliada por el adecuado órgano de apoyo o estado mayor, que se encargue de esta función de coordinación. En este órgano cabría la participación de representantes de todos los organismos implicados en asuntos de seguridad marítima y protección.

Por su propia naturaleza, por su experiencia y preparación, por lo que es habitual en lo internacional, se considera que esta autoridad debería recaer en un almirante de la Armada, que en este preciso momento podría ser el actual almirante de Acción Marítima que, en el ejercicio de sus funciones de coordinación de elementos civiles y militares, actuaría como lo hace un prefecto (dentro del concepto de Salvaguardia Marítima en Francia) (10), con mandos subordinados en las cabeceras de las antiguas zonas marítimas, como ya existen en la actualidad.

---

(10) Dentro de este concepto un prefecto tiene las responsabilidades siguientes:

- La defensa marítima del territorio, que constituye el aspecto marítimo de la función estratégica general y que incluye la vigilancia, la lucha contra el terrorismo, la piratería y la inmigración ilegal en misiones siempre de carácter militar.
- La propiamente también conocida en la Marina francesa como Acción del Estado en la Mar, concebida ésta como misión de coordinación de diferentes administraciones civiles, pero bajo el mando del almirante prefecto marítimo. El concepto de salvaguardia marítima en Francia permite garantizar la protección contra amenazas no estatales que tengan su origen en la mar, ejercer plena soberanía de las aguas de su jurisdicción y afrontar y, en su caso, dominar todos los riesgos relacionados con la actividad marítima.

Para que la autoridad de Coordinación de Seguridad Marítima pueda ejercer su función de dirección de los medios puntualmente puestos a su disposición es imprescindible que éstos se consideren, en su conjunto, parte una Fuerza de Acción Marítima o Guardia Costera del Estado, única, que vendría a ser una especie de suma de fuerzas de Acción Marítima menores, que en ningún caso perderían su dependencia administrativa, y aun operativa, de cada uno de los organismos implicados. La autoridad de Coordinación de Seguridad Marítima ejercería únicamente la dirección operativa de los medios puestos a su disposición para resolver cualquier problema concreto. Si bien parece razonable aceptar que esta autoridad se active sólo cuando la importancia del caso lo requiera y precisamente cuando deban intervenir varias agencias del Estado, también parece razonable que el órgano de apoyo o estado mayor esté activado en permanencia para poder mantener debidamente actualizado el escenario en el que ha de desenvolverse la Seguridad Marítima. Para la actividad rutinaria, cada agencia podría desplegar sus medios de manera independiente, pero sería muy eficaz que este despliegue pudiese ser observado en un centro integrado de coordinación.

Es necesario un acuerdo interministerial para poder llevar a cabo los cambios que se proponen. Este acuerdo no tiene por qué exigir, en principio, grandes cambios en el actual reparto de cometidos y responsabilidades asignados a cada ministerio por disposiciones de distinto rango legal.

La decisión que parece más urgente es la creación de una única autoridad de Coordinación de Seguridad Marítima y Protección, lo que llevaría al establecimiento de una sola línea de mando, lo que se considera imprescindible, y a una nueva organización y procedimientos que fuesen aceptados por todos los organismos implicados. En una segunda fase, se podría considerar, con más conocimiento de causa, la posibilidad de que esta autoridad recayese en un almirante de la Armada distinto del actual de Acción Marítima, pero dentro de la estructura de la Armada y dotado del estado mayor y medios de apoyo necesarios. Este estado mayor estaría apoyado a su vez por un Centro de Operaciones Integrado, a donde llegarían a parar los datos que puedan suministrar los centros de control periféricos que dependan de todos los organismos del Estado que dispongan de ellos. La tecnología moderna permite compartir bases de datos que, por otro lado, pueden tener un origen y una utilización habitual independiente.

---

— La coordinación interministerial tiene una larga tradición en Francia, y es posible gracias a la condición de prefecto de la República, que permite a un almirante de la Marina Nacional militar y, al mismo nivel jerárquico que el resto de sus compañeros almirantes, tener esta función de coordinación de carácter civil con dependencia directa del propio presidente de la República. Esta herencia del pasado permite a Francia resolver con gran eficacia el problema de la Seguridad Marítima actual.

Para lograr que esta autoridad pueda ejercer su importantísima función de coordinación de los elementos civiles y militares puestos a su disposición, podría establecerse su dependencia circunstancial, en cuanto a los medios puestos a su disposición, de los ministros correspondientes, lo que facilitaría alcanzar la necesaria eficacia en la Acción Marítima al actuar por delegación de éstos.

La autoridad de Coordinación para la Seguridad Marítima y Protección podría actuar por propia iniciativa, a petición del ministro correspondiente y a requerimiento de la autoridad judicial o presidente de comunidad autónoma mediante procedimientos a establecer según organigrama de relaciones funcionales y cometidos a realizar.

En caso de guerra o grave conflicto armado, esta autoridad y todos los medios puestos a su disposición pasarían a depender únicamente del Ministerio de Defensa, como así sucede en otros países (11).

En tiempo de paz, cada ministerio se encargaría de la obtención de sus propios objetivos de fuerza con los que hacer frente a sus propias responsabilidades en el ámbito marítimo. Una vez obtenidos, estos medios se asignarían (en todo o en parte, según convenga y se decida a petición de la autoridad de Coordinación) a la Fuerza de Acción Marítima que tenga que intervenir en cada caso.

La Armada se podría encargar de la formación y del adiestramiento de las dotaciones de los buques de Estado que se determinen, así como del mantenimiento de las plataformas si se demostrase oportuno y conveniente y se solicitase.

Todos los buques de Estado pueden implicarse en misiones de seguridad marítima dentro del mar territorial y aguas interiores (prevención y persecución del delito, vigilancias administrativas, como pueden ser las vigilancias pesquera o aduanera, tráfico de estupefacientes, terrorismo en operaciones de carácter no militar, inmigración, salvamento marítimo, etc.). Los comandantes o los patrones de estos buques de Estado pueden actuar como agentes de la autoridad, pero sólo en el cumplimiento de las misiones que por ley tengan asignadas.

Los oficiales al mando de buques financiados por el Ministerio del Interior para la Guardia Civil podrían formarse en la Escuela Naval Militar y podrían pasar posteriormente, sin dejar de pertenecer al escalafón de la Armada, al servicio permanente de la Guardia Civil después de superar los cursos de formación correspondientes.

---

(11) Esta circunstancia justificaría la creación de un estado mayor de apoyo a la autoridad de Coordinación de Seguridad Marítima y Protección. Este estado mayor podría prolongarse en otros tres, en la costa, que apoyarían a los respectivos almirantes de Acción Marítima locales. En todos ellos podrían intervenir o estar representados todos los ejércitos, la Guardia Civil y los organismos civiles implicados.

#### *HACIA UNA FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA DEL ESTADO...*

Se podría pensar incluso en la posibilidad de creación de una escuela de dotaciones de la Fuerza da Acción Marítima del Estado en las instalaciones de la Armada que se determinen. Esta escuela podría ser considerada un apéndice de la Escuela Naval Militar y, como tal, compartir profesorado o titulaciones.

Seguramente fuese muy efectivo que todos los buques de Estado que se dediquen, de una u otra forma, al mantenimiento de la Seguridad Marítima exhiban el mismo logotipo. Ello no sólo beneficiaría mucho la imagen pública de estos buques, sino que influiría muy favorablemente en el comportamiento de las personas o buques que tuviesen que controlar. En principio, siguiendo el ejemplo de lo que ya es normal en las guardias costeras de otros países, los buques podrían ir pintados de color blanco (o del color que se determine) con una franja del color que decida cada servicio o ministerio, de modo que sea fácilmente identificable la procedencia del buque y su función habitual. Un ejemplo de reparto de colores podría ser:

- Verde..... Guardia Civil (mantendría su logo actual).
- Rojo..... Salvamento Marítimo.
- Negro..... Vigilancia Aduanera.
- Azul..... Medio Ambiente.

Para el eficaz cumplimiento de cada misión podrían embarcar en los distintos buques de estado los equipos especiales de Infantería de Marina o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que se considerasen oportunos.

La Armada podría dar la patente de navegación a todos los buques de Estado dedicados a la Seguridad Marítima, buques que deberán ostentar únicamente el pabellón nacional que les corresponda, según el vigente Reglamento de Banderas, como distintivo de su condición.

Se considera que con esta organización, la Armada, a través de su Fuerza de Acción Marítima, podría dedicarse en tiempo de paz a los temas de Seguridad Marítima que más directamente le afectan, incluidas las operaciones de carácter internacional relacionadas con ella, y estar al mismo tiempo preparada para hacerse cargo de todo el sistema en tiempo de conflicto armado.

#### **Comentario final**

Parece imprescindible, o al menos aconsejable, la creación de una autoridad de Coordinación para la Seguridad Marítima que, tanto en tiempo de paz como en tiempo de conflicto armado, se encargue de la eficaz utilización de los medios disponibles en todo el Estado para la salvaguarda permanente de los intereses marítimos de España.



---

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA



