



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



CUADERNOS DE PENSAMIENTO NAVAL

Cuadernos de Pensamiento Naval
Número 6
Diciembre 2006

ÍNDICE

	Págs
Presentación	
Tomás Bolibar Piñeiro Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	
Estrategias marítimas. Las tres etapas	
Angel Tafalla Balduz Almirante	
Los arcanos de Colón y geopolítica colombina	
Guadalupe Chocano Higuera Investigadora Naval.....	
Consideraciones sobre pensamiento naval	
Aurelio Fernández Diz Capitán de Navio (R).....	
El panorama de riesgos y amenazas en los documentos de alto nivel de la defensa. ¿Una perspectiva naval para una nación marítima?	
Fernando Fernández Fadón Alferez de Navio (E.O.).....	

PRESENTACIÓN

Tomás BOLÍBAR PIÑEIRO

Desde la publicación del último de los Cuadernos de Pensamiento Naval ha transcurrido prácticamente un año lleno de acontecimientos de importancia tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

La lucha global contra el terrorismo y la prevención de conflictos siguen requiriendo el esfuerzo solidario y coordinado de las naciones occidentales y aliadas con todos los medios posibles. En numerosas ocasiones destaca la importante participación de las Fuerzas Armadas a través de las Organizaciones Internacionales de Defensa, en coaliciones y en apoyo de las Naciones Unidas.

Así sucede en los complicados teatros de Afganistán, donde participan principalmente fuerzas de la OTAN con una significativa presencia española, Irak, y Oriente Medio, donde se ha establecido recientemente un alto el fuego que se mantiene con el despliegue de cascos azules de varios países. España contribuye a esta fuerza de las Naciones Unidas en El Líbano desde el momento de su constitución.

La decisión del Gobierno de apoyar a las Naciones Unidas con fuerzas sobre el terreno determinó una rápida y flexible respuesta de nuestras Fuerzas Armadas que se basó inicialmente en la Capacidad de Proyección la Armada. Bajo el Mando de Operaciones, buques del Grupo de Proyección de la Flota con fuerzas de la Brigada de Infantería de Marina navegaron hasta la zona y en muy poco tiempo iniciaron las operaciones y facilitaron posteriormente el despliegue de fuerzas terrestres.

Debemos felicitarnos por el buen desarrollo de esta novedosa “operación real” en la que se tuvo en cuenta lo “específico naval” en beneficio de lo “conjunto” aprovechando principalmente para ello las capacidades, disponibilidad y flexibilidad de la Fuerza Naval y la Fuerza de Infantería de Marina.

Los artículos que hoy figuran en este Cuaderno de Pensamiento Naval, diversos en su contenido, nos pueden servir de orientación para profundizar en la importancia de nuestra situación geográfica y el papel y capacidades de la Armada para “jugar” en el actual tablero estratégico mundial.

Madrid, 22 de noviembre de 2006

ESTRATEGIA MARÍTIMA

LAS TRES ETAPAS

Ángel TAFALLA BALDUZ

Me ha pedido el Almirante Oliveri que escribiera algo sobre estrategia marítima para los Cuadernos de Pensamiento naval.

Lo estuve pensando algún tiempo pero al final la razón por la que me he decidido es por algo que recordaba del Real Decreto que creaba el Estado Mayor de la Armada en el ya lejano 24 de diciembre de 1902. Podemos decir que llamaba a la estrategia naval algo así como “la especulación de la guerra” y reconocía que sólo con penosísimos esfuerzos se podría vislumbrar, por lo que era difícil hacerlo si no era a través de la organización de un Estado Mayor permanente. Este recuerdo es el que me ha hecho decidirme a contribuir a la “especulación” que, no obstante, creo que tiene que ser específica y formulada en términos entendibles para los no iniciados. Supremo arte el de la simplicidad, veremos si lo domino.

Otra importante razón que me ayudó a decidirme es que el Almirante Oliveri es un buen amigo desde hace muchos años.

Mi enfoque, está inevitablemente polarizado o teñido, de una perspectiva OTAN. No sólo porque es la organización más seria e importante de seguridad, sino porque es la que mejor conozco. La OTAN es básicamente un foro donde americanos y europeos podemos ponernos de acuerdo en temas de seguridad mundial para a continuación actuar si es necesario.

Ante todo una premisa. Dudo que exista una estrategia marítima pura. Existen unas consecuencias marítimas de una estrategia general, pero el ámbito marítimo no abarca por sí todas las altas consideraciones de la Gran Estrategia.

A los efectos de este trabajo, consideraré básicamente tres épocas. Como siempre, será más fácil estudiar lo que ha pasado que lo que vendrá. Entre otras cosas porque la época futura dependerá de nuestras decisiones y de la de nuestros adversarios, pues estrategia es el arte de la polémica, es el enfrentamiento de voluntades. Sólo hace falta una estrategia propia cuando alguien se opone a lo que deseamos. Si nada se opone a lo que una nación quiere, no es que no haga falta estrategia, es que estamos en el paraíso. Basta un breve repaso de la actualidad para ver qué, desgraciadamente, no es ni ha sido nunca así la situación mundial.

La **primera época estratégica** que nos ha tocado vivir fue la marcada por la oposición entre el comunismo y el liberalismo/capitalismo como ideologías, y el Pacto de Varsovia y la OTAN como organizadores. Naturalmente, había otros agentes como los no alineados, pero ellos no movían las fichas, sino únicamente ponían el tablero.

Las ideologías estaban claras y enfrentadas. El escenario estratégico marítimo también. El Atlántico Norte iba a ser el teatro principal para reabastecer Europa ante la previsible embestida soviética por la Alemania Federal. En una palabra, una reproducción de la Segunda guerra Mundial con Islandia, Noruega y los

estrechos Bálticos como teatro de las batallas marítimas iniciales. Todo esto naturalmente aderezado con la terrorífica incógnita del empleo de las armas nucleares. Pero así como los gases de la Primera Guerra Mundial no fueron empleados en la Segunda, cabía la esperanza que después de Hiroshima y Nagasaki, nadie diera el primer paso en el empleo de las armas nucleares, sobre todo teniendo en cuenta que la destrucción mutua estaba asegurada. El Mediterráneo y el Pacífico constituían teatros secundarios, al menos inicialmente desde la perspectiva de la OTAN.

Volviendo al marco ideológico, al que tanta importancia doy, es de destacar el que el bando de la libertad no prohibiera en general a los partidos comunistas en Europa, demostrando lo coherente que era la creencia ideológica occidental en dicha libertad, que admitía incluso a aquellos que podrían ser considerados “quintas columnas”.

A nuestra Armada, en este terrorífico marco anterior, le fue asignada o se asignó a sí misma –cosa que me intriga y me gustaría mucho descubrir- un papel antisubmarino cercano a nuestras aguas, aunque siempre un poco tutelado por la OTAN con la que colaborábamos, pero en la que no estábamos integrados. Es curioso recordar las sensibilidades y lo difícil que fue firmar el acuerdo de coordinación “Charlie” sobre operaciones en el Estrecho de Gibraltar, cuando se hace desde la perspectiva de las actuales operaciones de la OTAN en dicha zona, donde la responsabilidad española no tiene competidores. Los creadores de la teoría del eje gibraltareño deben estar realmente orgullosos sobre el reconocimiento internacional que tenemos hoy en día en dichas aguas.

Pasemos ahora a la **situación estratégica actual**, que me atrevo a calificar de transición. No está marcada, para mí, por la desaparición de la amenaza soviética, sino a partir del 11 de septiembre de 2001, por el súbito reconocimiento de una amenaza terrorista global de carácter islamista complicada por la amenaza o posibilidad de utilización de armas de destrucción masiva por gobiernos fallidos o grupos terroristas.

Otro factor esencial que marcó el comienzo de esta época estratégica fue la decisión del gobierno Bush de usar la “coalition of will” para combatir esta amenaza, en lugar de la OTAN u otro marco estable. Esto hizo imposible estudiar la misión, la guerra global contra el terrorismo, no permitiendo tampoco establecer el marco ideológico en el cual este combate iba a tener lugar. El marco en el que transcurrió la guerra fría anterior –pese a las eventuales protestas interesadas- era estable, y contrasta con la ausencia de debate sobre el marco ideológico en el cual esta nueva guerra iba a tener lugar. No se han discutido, por ejemplo, las formas de actuación para la aplicación de los derechos humanos a nuestros enemigos ni tampoco la dimensión interna que tiene la lucha antiterrorista con las restricciones de las libertades interiores que probablemente tuviéramos que afrontar. En las primeras acciones en Afganistán, esta brecha ideológica, fatal para occidente, quedó disimulada por la ola de simpatía y solidaridad en Europa hacia nuestro herido líder norteamericano. Pero en Irak estalló con toda crudeza. Y es que en coalición, incluso las naciones que ayudan a la única capaz de liderar, que es EE.UU., tienen su propia explicación de lo que están haciendo y del porqué; y la sacarán para consumo interno tan pronto como surjan las primeras dificultades. Tienen todo el derecho, pues ni la finalidad superior, ni las modalidades de ejecución han sido discutidas con la nación líder.

Respecto a las medidas que es necesario tomar en el interior de nuestras naciones para hacer frente a la amenaza, ni tan siquiera se intenta hablar de ello en el seno de la OTAN.

Esto hace que a una amenaza global y difícil de contrarrestar únicamente con los medios y mentalidad de seguridad tradicionales estemos respondiendo cada nación occidental individualmente. Y además manteniendo una estrategia defensiva sin un objetivo positivo acordado por el bando de la libertad.

Con una pequeña excepción marítima: la operación Active Endeavour que desde mi cuartel general OTAN tenemos el honor y la responsabilidad de mandar en el Mediterráneo. Pese a la ausencia del debate de la lucha antiterrorista en occidente, la OTAN se ha podido poner de acuerdo en ciertas acciones en aguas internacionales del Mediterráneo. Adicionalmente a lo que podamos conseguir o estemos consiguiendo con esta operación antiterrorista, podemos calificar a la operación Active Endeavour como una especie de experimento acerca de cómo el derecho internacional marítimo puede ir respondiendo a esta nueva situación o segunda época estratégica.

En Active Endeavour no sólo controlamos y registramos en alta mar del Mediterráneo a los mercantes sospechosos sino que, a medio plazo, pretendemos alinear las autoridades marítimas civiles y militares nacionales, la autoridad marítima internacional (IMO), capitanes, dotaciones y propietarios de mercantes, compañías de seguros etc, con un concepto de seguridad marítimo compartido.

El que el Mediterráneo sea el teatro de este “experimento” no significa que sea el principal. El Océano Índico y el Golfo Árabe o Pérsico son claramente el teatro principal usado por la US Navy para apoyar las operaciones en IRAQ, y por las marinas de la coalición para efectuar operaciones de control de movimientos terroristas, así como control y protección del tráfico marítimo en general en apoyo a las operaciones en dicho teatro. Las intrínsecas debilidades estratégicas del sistema de coalición se trasladan a estas operaciones marítimas donde no se actúa bajo reglas de enfrentamiento comunes y la participación en las distintas “Task Forces” demuestra una clara falta de unidad de objetivo. Por cierto que, aunque algo anecdóticamente, mientras nuestro gobierno decidió que participáramos en la TF-150 se logró que EUROMARFOR adoptara una serie de reglas de enfrentamiento comunes, lo que es un hecho de importancia estratégica que posteriores eventos han hecho olvidar.

Volviendo al Mediterráneo, además de la operación Active Endeavour dirigida esencialmente a neutralizar la amenaza terrorista, otras iniciativas como la de 5 + 5 o la de “Proliferación Security Initiative” (PSI), ésta de carácter global y no únicamente mediterránea, tratan de afrontar otros riesgos como los de emigración ilegal, tráfico de drogas o desastres medioambientales, y, naturalmente, movimiento de armas de destrucción masiva.

Esta variedad de iniciativas con diferentes socios y el que no estén coordinadas entre sí demuestra la existencia de una cierta confusión estratégica que, a mi juicio, es otra prueba de la inexistencia en occidente, de un diálogo estratégico definitorio de esta segunda etapa.

Y entramos finalmente en la más difícil y especulativa **tercera futura etapa**. Formularé su hipótesis básica: EE.UU. y Europa han acordado el marco ideológico para combatir el terrorismo islamista y, de manera global, se disponen

a neutralizarlo. ¿Por qué formulo esta hipótesis?. Sencillamente porque si no se da, seguiríamos en la etapa actual o segunda etapa, en la que cada nación occidental estaría preocupada básicamente por sí misma, y con nuestros enemigos –porque así lo han decidido ellos, no por nuestra elección- cada vez más envalentonados.

Este marco ideológico-estratégico no debe ser sólo pasivo respondiente donde el enemigo ataca. Si sólo guarnecemos las murallas, lo más que podemos esperar es retrasar la derrota.

Debemos expandir el imperio. El “imperio” de la libertad y la prosperidad que se disfruta en occidente. El mundo está demasiado conectado para aislar a los pobres, que nos exportan todos sus problemas. Y cuando los pobres se transforman en desesperados, siempre surge un problema de seguridad liderado por alguien que quiere conducirlos contra nuestro “imperio” de bienestar.

Este impulso positivo de extender el nivel de vida –que se ha demostrado posible en Rusia, India y China- debería ampliarse progresivamente a todo el mundo y muy especialmente a África, antes de que se convierta en un problema como el actual de Oriente Medio.

Esta estrategia no es única ni principalmente militar, sino económica, política y legal, Pero sería ingenuo pensar que sólo con medios de persuasión podremos convencer a los desesperados. ¿O no son desesperados los que se suicidan por su causa?.

La operación que puede hacer surgir esta voluntad de diálogo estratégico y el afrontar las difíciles consecuencias ideológicas y de orden interno que se vislumbran puede ser, a mi juicio, la actual del ISAF en Afganistán y su previsible futura evolución. Si norteamericanos y europeos actuamos sobre el mismo territorio y sometidos a las mismas amenazas durante los largos años que se intuyen, es probable que en el seno de la OTAN se provoque, tarde o temprano, la decisión de discutir y estudiar las difíciles cuestiones a las que me he referido anteriormente. Y quizás, los resultados de esta discusión se puedan plasmar en nuevo concepto estratégico que sustituya al vigente de 1999, claramente superado por la situación mundial. Por el momento, ya se ha llegado a un acuerdo inicial en la coordinación entre las labores de reconstrucción y las de combate antiterrorista principalmente en la frontera con Pakistán. Veremos cómo evoluciona. En cierto modo, el actual experimento marítimo antiterrorista de la Active Endeavour ya citado se podría corresponder en el futuro con el “experimento terrestre” de la ISAF.

Consecuencias marítimas de esta hipotética tercera etapa: la evolución del derecho marítimo internacional para permitir unas mayores actuaciones de las Armadas en la represión de las actividades ilegales en alta mar; una mayor coordinación con las autoridades marítimas y portuarias nacionales; una generalización de las actuaciones de la OTAN en aguas de Índico/Golfo Pérsico y África con una mayor asociación de marinas como la australiana, japonesa y sudafricana con un claro interés en el área principal; y una convergencia OTAN con las operaciones de la PSI.

Y para finalizar con algo que sea más ligero para el lector de la Armada que haya llegado a este punto, podríamos especular qué consecuencia tendría esta tercera etapa en nuestro planeamiento de fuerza marítima. Las misiones marítimas

de esta imaginada tercera etapa, habría que fijarlas cuando se acuerde y desarrolle una estrategia común. Sin embargo, se puede intuir que podrían estar agrupadas en dos grupos, un incremento de la seguridad marítima de carácter defensivo en los espacios marítimos cercanos y una contribución a la capacidad de proyección conjunta e internacional de fuerzas donde haya fallado un gobierno o no exista.

Para la primera de estas tareas, nuestros Buques de Acción Marítima (BAM) pueden constituir el elemento esencial.

Para la segunda, todas las construcciones y adquisiciones que la Armada planea encajan perfectamente en las capacidades necesarias para esta tercera etapa, pero la decisión intelectualmente pendiente más significativa es alrededor de las F-110 o sustitución de las actuales "Santa María". Su misión, complementando a las F-100 parece clara: la protección tridimensional en aguas litorales lejanas contra amenazas de medio/bajo nivel. ¿Podría ser un BAM dotado de mayor velocidad-capacidad de comunicaciones y armamento, con sensores antisubmarinos y confiando básicamente en vehículos aéreos no tripulados y helicópteros?.

Estas ligeras consideraciones sobre planeamiento de fuerzas las menciono únicamente con la voluntad de demostrar que la alta especulación de la guerra debe conducir en un plazo definido a la consecución de objetivos concretos.

LOS ARCANOS DE COLÓN Y GEOPOLÍTICA COLOMBINA

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS

El 2 de agosto de 1492, festividad de la Virgen de la Rábida, patrona de la comarca, Colón ordenó embarcar y el siguiente día, de madrugada, partió de Palos la flota colombina de tres naves. El 6 de septiembre, desde la Gomera, comenzaba Colón la derrota de un viaje que cifraba el Cipango a 750 leguas en la misma latitud.¹ Por fin, el 12 de octubre divisaron tierra, se trataba de una pequeña isla de Las Bahamas que los indios llamaban Guanahaní y que bautizó el Almirante como San Salvador; también la identificación de la isla primera de desembarco supone una de las famosas incógnitas colombinas: se pretende su localización fundamentalmente sobre la ruta seguida por el Almirante entre las islas Bahamas y la descripción que de ella hizo en el Diario de navegación, formulándose diferentes hipótesis entre las que destacan las que proponen la isla de Watling, Grand Turk-Caicos, Cat Island o Samaná, siendo la primera la que aparentemente alcanza mayor grado de probabilidades. Este y otros muchos aspectos de la hazaña y vida del Almirante representan notorias indeterminaciones que, a pesar del despliegue bibliográfico e incalculables jornadas de estudio dedicados a tan insigne personaje, siguen constituyendo una maraña de incógnitas y objetivo de polémica en no pocas ocasiones.

La vida de Cristóbal Colón y su hazaña descubridora han ocupado numerosas publicaciones en forma de libros, artículos de revistas especializadas y de prensa en general, de la mano de investigadores, estudiosos, o de aquellos otros ajenos a la Historia que se han visto seducidos por tan insigne personaje. Pero, además, su atractivo ciertamente se ha incrementado porque, siendo uno de los hombres que más influyeron en la Historia de la Humanidad, y particularmente en la de la civilización occidental, su análisis se ve inmerso en el sin fin de hipótesis a que han llevado sus enigmas.

Se han puesto en cuestión abundantes aspectos de su trayectoria, desde sus ancestros, su patria y su ciudad de nacimiento, incluso su origen étnico, su juventud etc. y aunque la vida del Almirante nos resulta conocida desde que arribó a tierras españolas, las incógnitas seguirán envolviendo sus actos, la gestación de su proyecto o el denominado *secreto* de Colón, las formas en que cifró su apellido, los extranjerismos introducidos en su lenguaje castellano, etc., hasta el lugar donde reposan sus restos mortales.

Para el estudio de don Cristóbal debemos recurrir a una serie de fuentes indispensables, en primer lugar su propios escritos, autógrafos repartidos en diferentes archivos, fundamentalmente españoles, donde el prolífico escritor que fue Colón nos muestra su recia personalidad, ciertamente no exenta de defectos, su experiencia de navegante, su capacidad de gestión, sus intereses y estrategias, su impacto personal y su ingenio para rodearse de las personas adecuadas a lograr su empeño, unido también a su

¹ A 750 leguas de Hierro estaba ciertamente la isla que bautizó como La Española, a la que identificó Colón con el Cipango, mientras que en el segundo viaje alcanzó a 700 leguas aquello que denominó como *entrada en las Indias*, hallándose en efecto las islas de las *Once Mil Vírgenes*. Según Hernando, su padre había recordado el 11 de octubre a los marineros: *que bien sabían, según se lo había ordenado en el primer capítulo de la instrucción dada por él a todos los navíos en las Canarias, que después de haber navegado por poniente 700 leguas sin haber encontrado tierra, no caminasen desde la medianoche hasta ser de día.*

sentido familiar. Además, el Descubridor fue un recopilador de sus propios documentos, particularmente desde la vuelta de su segundo viaje cuando los Reyes, a petición suya, le confirmaron sus derechos y privilegios en 1497. Se ocupó entonces Colón de reunir copias autenticadas que evitaran la contingencia de que se perdieran los originales, teniendo como primer resultado de estos traslados notariales la primera edición del *Libro de los Privilegios*, el denominado *Códice de Veragua*, la más antigua recopilación de documentos colombinos, actualmente conservada en el Archivo General de Indias.

Por otro lado, los primeros cronistas españoles del Descubrimiento son esenciales para el conocimiento de la vida de don Cristóbal y la gesta descubridora, nos referimos especialmente a Hernando Colón, hijo del Almirante, que hizo una biografía de su padre; a fray Bartolomé de las Casas que, aunque no trató personalmente al Descubridor, se relacionó estrechamente con la familia y tuvo oportunidad de consultar los escritos y papeles de don Cristóbal y la obra original de Hernando; y al otro gran cronista de la época y primero en el orden cronológico, Gonzalo Fernández de Oviedo, que conoció a Colón desde que firmó las Capitulaciones de Santa Fe.

Siendo estas las tradicionales fuentes colombinas, otros documentos manuscritos, como los sustanciosos papeles tocantes a los pleitos con la Corona, otras crónicas coetáneas y también posteriores como la *Historia* de Herrera, enriquecen el conocimiento de las vivencias del Almirante y contribuyen a dilucidar veladas cuestiones.²

De las fuentes citadas señalamos la circunstancia del que a nuestro juicio fue un excepcional comunicador, Cristóbal Colón, empedernido escritor y hasta buen observador de aquel desconocido mundo, insertando incluso pasajes de gran belleza acerca de sus habitantes y sus tierras, no obstante, también advertimos sus olvidos, o esporádicas intencionalidades, de tal manera que el Almirante no siempre ofrece un

² Fernández de Oviedo, Gonzalo: Historia General y natural de las Indias, islas y Tierra Firme del mar océano; publicada la 1ª parte en Sevilla, 1535; primera edición tardía en Madrid, 1851; Casas, Bartolomé de las: Historia de las Indias, publicada por primera vez en la Colección de Documentos inéditos para la Historia de España –62 a 66-, publicada por Marqués de la Fuensanta del Valle y José Sancho Rayón, 1875-1876; Colón, Hernando: Historiae del S.D. Fernando Colombo...tardote nell'Italiana del S. Alfonso Ulloa, Venecia, 1571; de la obra de Hernando existen numerosas ediciones en español desde que fue traducida por primera vez en 1749 (Andrés González Barcia, Historiadores primitivos de las Indias Occidentales, Madrid, 1749, vol. I); las relaciones de fray Bartolomé y de Hernando, y más esencialmente la del dominico, tienen la particularidad de ofrecernos fragmentos y cartas completas del Descubridor que, de otra forma, no nos hubieran llegado. En cuanto a Herrera fue excepcionalmente consultado pues, habiendo utilizado la *Historia de Las Casas*, como ésta no se publicó hasta el último tercio del siglo XIX, resultó de gran valor como fuente (Antonio de Herrera y Tordesillas: Historia General de los Hechos de los castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Océano, publicada por primera vez en Madrid, 1601).

A pesar de no conservarse los diarios de los cuatro viajes de Colón, los extractos realizados por Las Casas del primero y tercero, y las relaciones que nos han llegado de los viajes segundo y cuarto, nos ofrecen numerosos detalles de sus expediciones descubridoras, incluso de la botánica y sus habitantes en muchos casos, especialmente por autores no cronistas como el doctor Diego Álvarez Chanca, físico de la princesa Isabel y primer médico que fue al Nuevo Mundo que hizo una interesante descripción del segundo viaje, o, de este viaje también, la narración del fraile Ramón Pané, primer etnógrafo de los indios que fundó la primera misión en aquellas tierras, en Las Antillas.

Por otra parte, es interesante destacar la existencia de importantísimas recopilaciones documentales formadas ya en los siglos XVIII-XIX, desde Juan Bautista Muñoz, Fernán Martínez de Navarrete, etc., que recogen abundantes documentos colombinos de archivos oficiales y particulares, hasta las últimas ediciones de Juan Gil y Consuelo Varela o la completa Colección documental del Descubrimiento. 1470-1506. Madrid, 1994 (3 vols.) que, con sus críticas y nuevas fijaciones filológicas de los textos, nos aportan gran utilidad a los colombinistas.

ajuste coherente de fechas y datos, presentando contradicciones, vaguedades, o sencillamente omitiendo cuestiones; con esa disposición, no contribuye a dirimir las dudas que por otra parte nos producen las lecturas de los cronistas cuando en sus revelaciones tampoco resultan exactos ni precisos. En esa línea, los historiadores se han visto forzados a elaborar ciertas hipótesis de acuerdo a sus puntos de vista, pues no siempre es posible la ordenación cronológica de abundantes noticias inconexas que nos han transmitido.

Son numerosos los interrogantes surgidos del estudio de Colón y su hazaña que han sido y continúan siendo objeto de debate, pero nos dedicaremos en las páginas siguientes a dos de ellos, su origen, porque afectó esencialmente la trayectoria personal de tan insigne nauta, y la gestación y capitulaciones de su idea de descubrimiento, también su *secreto*, porque su proyección determinó la demarcación del globo entre las monarquías Ibéricas.

El origen del Almirante

El Almirante, con su reconocida habilidad para mostrar, ocultar o disimular la realidad con el fin de alcanzar los objetivos que se proponía, contribuyó a ocultar su origen.³ Hernando confirmó la actitud de su padre de no desvelar su ascendencia y patria al escribir al comienzo de su obra: *De manera cuan apta fue su persona dotada de todo aquello que para cosa tan grande convenía, tanto más quiso que su patria y origen fuesen menos ciertos y conocidos*; incluso en otro pasaje plasmó equívocas frases aventurando diversas localidades como probables lugares de nacimiento de su progenitor.

Ni en documentos públicos o privados había hecho Colón declaraciones sobre su ascendientes, y solo ocasionalmente, en carta al aya del príncipe don Juan, copiada en la *Historiae* hernandina (de la que nada apunta Las Casas), escribió: *Yo no soy el primer almirante de mi familia*, frase aparentemente infundada que más parece guiada por una intención premeditada y que en todo caso ha dificultado más el conocimiento de su origen. Esa famosa frase, y el relato de Hernando acerca de la arribada de su padre a las costas portuguesas después del combate disputado por uno de los corsarios Colombo, se ha utilizado en múltiples ocasiones para argüir el parentesco del Almirante y/o su ascendencia noble, como pretendió Hernando.

A pesar de la opinión de Hernando, los cronistas Las Casas y Fernández de Oviedo nos presentan a un nauta empobrecido al llegar a tierras españolas....que supo granjearse los favores de grandes personajes de la época.

Por otra parte, su patria de origen queda perfectamente reflejada en los escritos coetáneos al Almirante; con tan sólo un mínimo recuento de noticias podemos advertir que siempre se le consideró extranjero, denominándole frecuentemente genovés, o ligur, sugiriéndose en escasas ocasiones diferentes localidades de aquella antigua República, aunque, con la excepción del obispo Geraldini, nunca esas primeras fuentes señalaron específicamente la ciudad de Génova.

³ Para el origen de Colón comentado en páginas siguientes nos remitimos al estudio que hemos desarrollado en: Guadalupe Chocano Higuera: *Cuna y orígenes de Cristóbal Colón*. Real Academia de la Mar. Madrid, 2006.

Personajes muy cercanos al Almirante confirman que fue de nación genovesa: el propio Hernando Colón, pese a la ambigüedad que encierra su *Historiae* cuando se refiere la ascendencia de su padre, llega a expresarse excepcionalmente en su testamento afirmando que era genovés, declaración firme en documento de tanta importancia que no puede ofrecer dudas. También lo aseguró fray Bartolomé de las Casas; y, en cuanto a Gonzalo Fernández de Oviedo, lo consideramos testigo de especial singularidad pues, habiendo estado presente cuando Cristóbal Colón firmó las Capitulaciones con los Reyes Católicos y a su vuelta del viaje de Descubrimiento, además de haber sido paje del Príncipe don Juan junto con los dos hijos del Descubridor, tuvo, sobre todo, la oportunidad de conocer *in situ* las referencias de su procedencia, debido a que el cronista vivió varios meses en la ciudad de Génova durante los años de mayor difusión de la hazaña descubridora.

A lo largo de sus vivencias, Fernández de Oviedo se había ocupado de recopilar los conocimientos que iba adquiriendo, memorizándolos por escrito para verterlos más adelante en su *Historia General de Indias*, como confesó al inicio de su obra: *no hablo de oídas, sino de vista; aunque las escriba desde aquí (en Indias) o, mejor diciendo, ocurriendo a mis memoriales, desde el mismo tiempo escritas en ellos*. De esta forma, pudo publicar con seguridad que el Almirante nació en algún lugar de la República genovesa: *Cristóbal Colom, según yo he sabido de hombres de su nación, fue natural de la provincia de Liguria, que es en Italia, en la cual cae la cibdad e señoría de Génova: unos dicen que de Saona, e otros que de un pequeño lugar o villaje, dicho Nervi, que es a la parte del Levante y en la costa de la mar, a dos leguas de la misma cibdad de Génova; y por más cierto se tiene que fue natural de un lugar dicho Cugureo, cerca de la misma cibdad de Génova*.

Las tres principales fuentes de noticias del Almirante que venimos utilizando, esto es, fray Bartolomé de las Casas, Gonzalo Fernández de Oviedo y Hernando Colón, nos informan del arribo del nauta a Portugal y su integración en la colonia de compatriotas genoveses, siendo posiblemente reconocido por algunos de ellos; y que allí se casó con Felipa Muñiz, miembro de una distinguida familia lisboeta de origen italiano que nos parece que bien pudo ser el vehículo oportuno de presentación del futuro almirante en la Corte.

Nos dice Las Casas, entre otras cosas, que Colón se dirigió a Lisboa, *donde sabía que había de hallar personas de su nación; y así fue que siendo cognoscido por los de la nación ginovesa...le ayudaron a que pusiese casa, y hecha con él compañía, comenzó a acreditarse y restaurarse*; a decir de Fernández de Oviedo: *era Colom casado en aquel reino, e se había hecho natural vasallo de aquella tierra por su matrimonio*; palabras que se corresponden con las que escribió fray Bartolomé: *Navegó algunas veces aquel camino [La Mina] en compañía de los portugueses, como persona ya vecino y cuasi natural de Portugal, y porque algún tiempo vivió en la dicha isla de Puerto Sancto, donde dejó alguna hacienda y heredades su suegro Perestrello, según me quiero acordar que me dijo su hijo don Diego Colón...año de 1519 en la ciudad de Barcelona*. En ese orden, y a pesar de la cautela que exige la lectura de la *Historiae* de Hernando Colón, recordamos cómo éste dice al respecto: *Y porque no estaba [Colón] lejos de Lisboa, donde sabía que se hallaban muchos de su nación genovesa, lo más presto que pudo se fue allí, donde siendo conocido dellos, le hicieron tanta cortesía y tan buen acogimiento que puso casa en aquella ciudad y se casó*.⁴

⁴ Las Casas, *Historia de las Indias*, lib. Primero, cap. IV, pp. 26-27; Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*, lib. I, cap. II, p. 16, y cap. IV, p. 21; Colón, *Historiae*, cap. V.

Con independencia de las diferentes hipótesis que pretenden un Colón de nacionalidad portuguesa, que porque carecen de argumentos concluyentes no entramos a valorar, subrayamos que los años pasados en Portugal le debieron granjear importantes adhesiones de parte de la nobleza lusitana, o al menos así lo sugieren las relaciones que posteriormente reflejó el Almirante y que mantuvieron sus sucesores.

Igualmente revelan los cronistas que a su llegada a tierras españolas el nauta se rodeó de los italianos que tenían sus bases comerciales en Sevilla y que, como sucedía en Portugal, gozaban de gran influencia. Todos conocemos su estrecha amistad con fray Gaspar Gorricio, o a su reconocido colaborador también genovés Fiesco, *de los principales de su tierra* como explicó don Cristóbal,⁵ etc. y por supuesto sus frecuentes conciertos con mercaderes genoveses y florentinos fundamentalmente, costumbre esta que mantuvieron sus hermanos y sucesores.

La naturaleza extranjera del Almirante supuso un gran obstáculo desde el principio de la hazaña descubridora española. Especialmente llaman la atención las críticas que sufrirá Colón entre los españoles por ser genovés, o más comúnmente llamado extranjero, origen que ya fue advertido en sus primeros contactos en La Rábida según hizo constar el físico de Palos, Garci Hernández, cuando años después declaró en los Pleitos colombinos: *estando allí este testigo, un frayle que se llamaba Juan Pérez, que ya difunto, quiso hablar con el dicho don Cristóbal Colón e viéndole desposición de tyerra e Reino ageno a su lengua*. La misma condición quedó subrayada en varias partidas de dinero que en los años 1487, 88 y 89 se le concedieron a *Christóval Colomo extranjero* para su mantenimiento, lo que se denominaba *ayudas de costa*, después de que Colón fue recibido en la Corte de Alcalá para presentar su proyecto a los reyes Isabel y Fernando.⁶

Contra el navegante extranjero se multiplicaron las protestas de la tripulación durante el primer viaje de descubrimiento. Así lo expuso fray Bartolomé al describir la *animosidad de los españoles*, que estaban temerosos de no poder volver a España, diciendo *que era gran locura y ser homicidas de sí mismos aventurar sus vidas por seguir la locura de un hombre extranjero, que por hacerse gran señor, se había puesto a morir*. Hasta tal punto les invadió el temor cuando llevaban cerca de tres semanas de travesía que, según Las Casas, pensaron en *tirarle al mar y que como era extranjero, pocos o nadie había que pidiesen la cuenta*. En los mismos pasajes subrayaba Las Casas la extraordinaria pericia marinera del Almirante, su seguridad y temple: *Cristóbal Colón viéndose cercado de tantas amarguras que le angustiaban el corazón, más, por ventura, que si se viera dentro de las olas de la mar, extranjero y entre gente mal domada, suelta de palabras, y de obras más que otra insolentísima, como es por la mayor parte la que profesa el arte de marear, con muy dulces y amorosas palabras, gracioso y alegre*

⁵ Carta de Colón a Nicolás de Ovando. Jamaica, marzo de 1504: (...) *También os pido por merced que ayáis a Diego Méndez de Segura muy encomendado y a Flisco, que sale de los principales de su tierra, y por tener tando deudo conmigo*. Copia de Las Casas. Biblioteca Nacional, ms. Res. 22, fol. 98. (Varela, C., Cristóbal Colón. Textos y documentos. Madrid, 1982, doc. n. LXVI).

⁶ Según aparece anotado en el registro de cuentas del tesorero sevillano Francisco González, desde la primera entrega de 5 de mayo de 1487: *este dicho día dí a Christóval de Colomo extranjero tres mill maravedis, que está aquí haciendo algunas cosas complideras a servicio de sus Altezas por cédula de Alonso de Quintanilla A.G.S., Contaduría Mayor, 1ª Epoca: leg. 89 (cuentas del tesorero Francisco González de Sevilla, años 1485-1489); Fernández de Navarrete, Martín: Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos, concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en India. 5 Vols., Madrid, 1825-1837, t. II, n.II, p.4*

rostro, como él lo tenía, y de autoridad, disimulando con gran paciencia y prudencia sus temerarios desacatos, los esforzaba y animaba etc..

En repetidas ocasiones, y así lo reflejan las cartas del Almirante copiadas por su hijo Hernando y/o Bartolomé de las Casas, se quejó el Descubridor a los Reyes. El eje de sus lamentaciones lo radicaba en su diferente nacionalidad, denominándose *invidiado extranjero*. Al elemento subyacente de un clarísimo enfrentamiento de intereses en aquel primer monopolio estatal-colombino, y por supuesto a la tan denunciada mala gestión gobernadora del Descubridor, se sumaba que los colonos no querían ser gobernados por los extranjeros Colón, causa latente en la gestación de rebeldía entre sus primeros detractores.⁷

Colón estuvo acompañado en tierras españolas por sus dos hermanos, el adelantado Bartolomé, y Diego, este último muy alejado de la pericia marinera y descubridora de sus otros hermanos. Además, y señalándose así indirectamente la procedencia genovesa de don Cristóbal, también estuvieron junto a él los dos únicos parientes que revela la documentación española, los genoveses llamados Juan Antonio y Andrea Colombo que, según anotó el Descubridor, eran hermanos. Los dos parientes permanecieron siempre junto a la familia, a su servicio, y aún vivían en 1515 representando los intereses de los sucesores de don Cristóbal.⁸

También el idioma es un elemento utilizado para argumentar las diferentes hipótesis del origen de Colón. Desde que tenemos constancia de las actividades de don Cristóbal, esto es, desde su llegada a tierras españolas, siempre empleó el español, frecuentemente salpicado de portuguesismos, sobre todo en vocales, algún italianismo y posiblemente ciertos catalanismos, características que corresponden perfectamente a las de un nauta de la época. El mundo de la navegación significaba vivir un ámbito variopinto de gentes de diferentes procedencias, con sus propios idiomas, que destinados a entenderse tenían que servirse de un lenguaje en el que cabían términos marítimos gestados por el uso en las costas atlánticas y mediterráneas; era en definitiva lo que el almirante Guillén denominó *parla marinera* cuando anotó: *Colón escribe según la parla navaresca u oceánica; la de las naos, que nuestros marineros de Cantabria, Galicia y saco de Cádiz ya hablaban por lo menos un siglo antes.*⁹ Las mismas circunstancias vividas por el futuro almirante desarrollarían favorablemente su capacidad de absorción de nuevos idiomas.

Está perfectamente dibujada la naturaleza extranjera del Descubridor, en su verdadero concepto, opuesto a la idea de los que así pretenden que es calificaba así en Castilla a los naturales de los reinos no castellanos de la Monarquía hispánica, más concretamente a los que han querido considerar que un ciudadano catalán era llamado

⁷ Puesto que como el Almirante y sus hermanos eran extranjeros y solos, y gobernaban a gente española, que aunque a sus naturales señores es gente sujetísima, pero menos humilde y paciente y más dura de cerviz para tener sobre sí superiores de extraña nación que otra, mayormente hallándose fuera de sus tierras, donde más muestran su dureza (Las Casas, Historia de las Indias, lib. Primero, cap. CI, p. 282).

⁸ Carta del Almirante a Gorrício desde Sevilla, 4 de enero de 1505, en la que identificaba a Andrea, portador de la misiva, como *hermano de Juan Antonio* (A.G.I., Patronato 295, fol. 57; Varela, C., Textos, n. LXXXI, p. 326). El 16 de febrero de 1515, Andrea Colón, *vecino de Cuba*, presentaba en los pleitos colombinos con la Corona un poder del segundo Almirante, con el interrogatorio de preguntas, para que se hicieran sus probanzas en San Salvador (Pleitos Colombinos. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, t. III, pp. 327 y ss.).

⁹ Guillén Tato, Julio F.: *La parla marinera en el Diario del primer viaje de Cristóbal Colón*. Comitato cittadino per le celebrazioni Colombiane. V Centenario della nascita di Cristoforo Colombo. Convegno Internazionale di Studi Colombiani. Genova, 1951.

extranjero entre los castellanos. En esa línea, Fernández de Oviedo y Las Casas, además de afirmar claramente que Colón era de nación genovesa, demuestran la diferenciación que suponía ser extranjero en los reinos españoles pues, aludiendo frecuentemente a España o a los españoles, señalaban en ocasiones de forma específica a castellanos, a aragoneses y, de éstos, también a los catalanes, a los que en ningún caso le aplican la denominación de extranjeros.¹⁰

También de las Capitulaciones que acordaron los Reyes Católicos en Santa Fe para el viaje de Descubrimiento, firmadas el 17 de abril de 1492, resultará probado el origen extranjero del Almirante:

Tres años después de que falleciese don Cristóbal, las capitulaciones santafesinas fueron objetivo de unos largos pleitos de sus sucesores con la Corona, y en aquellos famosos pleitos se tocó como elemento esencial por parte del fiscal de la Corona la cuestión de la naturaleza extranjera del Descubridor.

El hecho de reconocerse el carácter de estas capitulaciones como merced o como contrato, fue materia primordial en los pleitos: de tratarse de una merced o concesión unilateral podía ser revocada por los Monarcas mientras que, en el caso de ser contrato, éste sólo podría llevarse a cabo con naturales españoles que, como argumentó el fiscal, no era el caso de Colón, debiéndose dirimir su reclamación únicamente por la vía del pleito. En esa dirección, habiendo sido despojado el Almirante Viejo de la gobernación y virreinato de Las Indias, su hijo Diego intentó heredarle como derecho propio en las prerrogativas y privilegios obtenidos por su padre en Santa Fé, pretendiendo el sucesor que se trataba de un pacto. Terminaron los famosos pleitos con la anulación de algunos de los fabulosos privilegios santafesinos o su conversión en honoríficos, además de unas sustanciosas rentas y los títulos de duque y marqués (de Veragua, Jamaica y de la Vega), según sentencia arbitral del cardenal fray García de Loaysa, obispo de Sigüenza, confesor del Rey, Presidente de Indias y Comisario General de la Santa Cruzada, quien la dictó en Valladolid, 7 de julio de 1536, y posteriormente se expidió carta real de confirmación en Valladolid, 24 de marzo del año siguiente.¹¹

Se examinó exhaustivamente el texto de las Capitulaciones, en ellas aparecía Cristóbal Colón como vasallo de los Reyes Católicos y no como natural de sus reinos, observándose entonces que, mientras los Reyes habían actuado con personalidad legal no lo hizo así el futuro almirante, pues carecía de ella al ser extranjero. El vigente ordenamiento de Alcalá era muy claro al respecto: no podrían participar en las rentas de minas, puestos y portazgos, salinas, etc. y admitir mercedes de virrey y gobernador más

¹⁰ Fernández de Oviedo, Historia General y Natural de las Indias, lib. II, cap. VII, p. 30; Las Casas, Historia de las Indias, lib. Primero, cap. LXXXII, p. 244 y cap. LXXXI, p. 241.

¹¹ *Traslado de las sentencias de Compromiso que se dieron del Pleito que se trató entre el fiscal de Su Majestad; es un traslado de la sentencia sacado de los libros de las Indias de S.M. tocantes a la gobernación dellas*, por petición de María Colón, duquesa de Veragua, en Madrid, 26 de agosto de 1572, para el pleito de mayorazgo colombino. A.H.N., Consejos, 21474, pieza 35; y *Treslado del Concurso que hubo entre el Emperador y la Virreina doña María de Toledo*: contiene la copia notarial de la confirmación de la sentencia por el Rey, igualmente sacado de los libros de las Indias de S.M. tocantes a la gobernación dellas, hecha a petición del almirante Luis Colón en Madrid, 8 de junio de 1562. A.H.N., Consejos, 21474, pieza 36.

La extensión a que obligaría el tema no nos permite abordar el estudio de los diferentes fallos judiciales de aquellos famosos pleitos, ni tan siquiera la sentencia arbitral y carta de confirmación real que citamos cuyos textos hemos localizado entre los abundantes legajos originales de los pleitos del mayorazgo colombino, y que esperamos le puedan ser de utilidad al profesor jurista Manuel Pérez Prendes para el con toda seguridad importante informe que prepara sobre los pleitos colombinos con la Corona, de próxima publicación por la Fundación Mapfre.

que los naturales vasallos y vecinos de los reinos españoles, y los extranjeros si llevaban más de diez años residiendo en el país y habían adquirido bienes raíces, circunstancias que no se cumplían en el Descubridor. El fiscal de Su Magestad declaró en los pleitos que Cristóbal Colón era *extranjero destes reinos*, condición que obviamente beneficiaba a la Corona para así poder despojar más fácilmente de tan fabulosos privilegios al almirantazgo colombino.

Abundando en este alegato y corroborándolo, se produjo lo que podríamos considerar la confirmación de carácter oficial del origen extranjero de don Cristóbal. La declaración del fiscal afirmando que Colón *era extranjero, no natural ni vecino de los reinos españoles*, aceptada y corroborada además en las alegaciones de la parte de Diego Colón, fue firme y definitiva, y anula cualquier pretensión de un Cristóbal Colón español. Resulta obvio que sus herederos no la habrían expuesto, y habrían procurado invalidarla si hubiera sido incierta o presentara la menor sombra de duda, pues con ello se habrían beneficiado de la colosal herencia que ofrecía lo estipulado en Santa Fe.

Colón, de nación genovés

Los testimonios de los coetáneos de Colón coinciden en que era originario de la Liguria, ribera de la antigua señoría de Génova, uno de los numerosos estados que integraban los territorios italianos.

También la idea de la nacionalidad extranjera del Descubridor, y los efectos que le infringió, la siguieron recogiendo los historiadores dentro y fuera de España, acentuando incluso sus consecuencias, diríamos que escenificando al máximo sus relatos.

No obstante, la biografía que hizo Hernando Colón de su padre, la *Historiae*, se empleará para intentar justificar hipótesis posteriores en torno a diferentes orígenes del Almirante. Su publicación en Venecia en 1571, con gran difusión en tierras italianas, constituyó, a nuestro parecer, el elemento de información, y así de justificación, para impulsar la presencia de dos italianos en los pleitos por la sucesión del mayorazgo colombino que se celebraron en el Consejo de Indias en Madrid. Los dos candidatos italianos, Baltasar Colombo de Cucaro y Bernardo Colombo de Cogoleto, añadidos a la causa en 1582, estaban obligados a demostrar la existencia de parentesco con el Almirante por lo que las confusas palabras de Hernando, sugiriendo diferentes localidades italianas, les servían de fundamento para sus requerimientos.

Durante el segundo de aquellos complicados litigios entre los descendientes del Descubridor, se esgrimió un manuscrito por el que aparentemente el secretismo de Colón quedaba roto; se trataba de una minuta fechada en el año 1497, o según otros 1498, que fue descubierta por uno de los candidatos italianos, y en ella presuntamente Colón había confesado: *siendo yo nacido en Génova les vine a servir aquí en Castilla (...) Ítem mando al dicho don Diego my hyjo, o la persona, que heredare el dicho mayorazgo, que tenga y sostenga siempre en la ciudad de Génova una persona de nuestro linaje, que tenga allí casa, y mujer, y le ordene rrenta con que pueda vivir honestamente, como persona tan llegada a nuestro linaje, y haga pie y rayz en la dicha ciudad como natural della, porque podrá haver de la dicha ciudad ayuda, y favor en las cosas del menester suyo, pues que della salí y en ella nazí.*

El hecho de ser una minuta el documento de 1498, carente de autorización legal, y a decir de algunos de los litigantes sin fecha ni firma, aduciendo que éstas *se habían borrado* a causa del tiempo transcurrido en el curso del pleito (sic) y señalando la existencia de nuevos aportes en el texto con tinta reciente, según depusieron sus propios valedores, además de ser un documento del que nadie había conocido anteriormente su existencia, fueron las causas por las que la mayor parte de los litigantes lo rechazaron negando que fuera auténtico. La misma posición de rechazo fue tomada siglos después a raíz de su publicación por el gran recopilador de documentos de descubrimientos, Fernández de Navarrete, quien lo transcribió de una copia del siglo XVII convirtiéndose en objetivo de controversia entre los especialistas, pretendiendo sus detractores que se trataba de un documento apócrifo inventado por los litigantes del pleito colombino por conseguir la fabulosa herencia, o quizá elaborado sobre el testamento nunca encontrado del Almirante del año 1502.¹²

La secular polémica en torno a la minuta de mayorazgo colombino se ha centrado fundamentalmente en la pretendida afirmación del Almirante de haber nacido en la ciudad de Génova, frase que en realidad ha servido como punto de partida ineludible para la tesis oficial genovesa y que, sin embargo, durante el pleito de mayorazgo no tuvo crédito alguno entre los defensores de la minuta, ni tan siquiera para su *descubridor* el aspirante italiano Baltasar Colombo de Cucaro, mientras que los candidatos españoles, descendientes de don Cristóbal en su cuarta generación, afirmaron unánimemente que fue de nación genovesa, sin especificar la localidad, no haciendo uso alguno de la polémica frase y aduciendo fundamentalmente el testimonio del cronista Gonzalo Fernández de Oviedo al que todos ellos se remitieron durante el proceso judicial.

A nuestro juicio, la minuta carece de carácter probatorio pues, independientemente de las objeciones que desde el siglo XIX se interpusieron a su autenticidad (especialmente por la alusión que incluye al *Príncipe don Juan*, cuando era de sobra conocido que ya hacía meses que había fallecido), no es posible probar que la minuta de mayorazgo presentada en el pleito corresponda literalmente en parte o íntegramente a un escrito de don Cristóbal, pues ni tan siquiera aquella minuta se ha conservado en su forma original, sino las copias hechas en el siglo XVII durante el proceso. Además, nuestra opinión está afianzada por la lectura de los numerosos legajos originales del pleito de mayorazgo colombino. Sus memoriales y sumarios revelan el sospechoso galimatías en que se vieron envueltos los documentos de testamento y mayorazgo del Descubridor, repitiéndose las irregularidades, contradicciones e incluso falsificaciones.

13

¹² *Institución de Mayorazgo de Cristóbal Colón*, copia manuscrita en seis folios, de principios del XVII, en A.G.I., Patronato, 295, n. 101 (publicada en numerosas obras, la primera vez por Fernández de Navarrete: *Colección de Viajes*, II, n. CXXVI, pp. 226-235). Autores como Fernández Duro, Angel Altolaquirre y Ballesteros Beretta, o el italiano de Llolis, defendieron la autenticidad del texto; por el contrario, el conocido americanista Harrisse, que analizó exhaustivamente los documentos colombinos referentes a su origen, afirmó que era un documento falso y de época posterior; tampoco lo consideró auténtico Madariaga, quien creyó que se debió redactar sobre el desaparecido testamento del año 1502 durante el pleito de mayorazgo; incluso entre los propios genovistas, el más representativo de los contemporáneos, el senador Paolo Emilio Taviani, dijo al respecto: *aún considerando el documento totalmente auténtico, no se puede excluir la sospecha de que hubiera interpolaciones* (Taviani, Paolo Emilio: *Cristóbal Colón, génesis del gran descubrimiento*. Novara, 1982; ed. española, Barcelona, 1983, p.207).

¹³ Acerca de la carencia de fiabilidad de la minuta de mayorazgo colombino nos remitimos al estudio sobre el origen del Almirante que presentamos con el título de *La cuna y orígenes de Cristóbal Colón*,

La cuestión del lugar de nacimiento del Almirante no era el objetivo de los pleitos y todos aceptaron como hecho probatorio las crónicas que lo presentaban con el término genérico de genovés, o de la Liguria. No obstante, observamos que de aquel enredo judicial se desprenden dos aspectos de valor esencial: la aceptación unánime por parte de todos los candidatos del origen italiano del Almirante, y la puesta de manifiesto de que en España el significado del término genovés era muy amplio, aplicándolo habitualmente a cualquier ciudadano italiano, esto es, ya fueran milaneses, sicilianos, lombardos etc.

No obstante, la manifiesta ambigüedad de los Colón, esto es, el aparente ocultismo que practicaron el Descubridor y su hijo Hernando, y sobre todo el proceso de los pleitos de mayorazgo con la presencia de dos aspirantes italianos, despertarán un interés hasta entonces insólito en torno al origen de don Cristóbal, y se utilizarán para elaborar la imparable disparidad de teorías sobre el origen colombino que hoy conocemos.

Prácticamente hasta el siglo XVIII se siguió reconociendo de forma generalizada la patria genovesa de don Cristóbal, realizándose solamente esporádicas anotaciones locales favorables a Cucaro y Cogoleto por autores de estas tierras, como tímidos intentos por parte de algunos ciudadanos de aquellas tierras reclamando la cuna del Almirante para su ciudad.

Entrado el siglo XVIII, otras defensas más prolijas y fundamentadas reivindicaron el origen colombino en Savona.

En los comienzos del siglo XIX, cuando aún no se había abordado realmente la campaña de estudio y difusión de la que se conoce como tradicional tesis genovesa, se produjeron duros enfrentamientos académicos en torno al origen del Almirante, teniendo entonces especial repercusión la defensa de Savona como cuna del Descubridor, idea esencialmente liderada por un importante investigador, Giambattista Belloro, quien afirmó que historiadores y poetas de diferentes países habían señalado que Colón era de Savona y que así se había considerado siempre por muchas familias de esta villa.

El argumento principal de Giambattista Belloro lo constituyeron unas actas notariales realizadas en Savona y que había publicado en 1602 Giulio Salinerio, en sus *Annotationes, Julii Salinerii ieroconsulti savonensis ad Cornelium Tacitum*, cuyos originales posiblemente fueran consultados en los archivos savoneses por un ilustre genealogista del XVII de aquella localidad, Pavesi, para argumentar su afirmación sobre el origen savonés del Almirante. Otro de los mayores valedores de la cuna savonesa de Colón fue el también escribano savonés del XVII, Filippo Alberto Pollero, que igualmente utilizó los documentos notariales de Savona, y el también savonés, y escribano de la misma centuria, Agostino Monti.¹⁴

mencionado al principio de este trabajo, en el que, mediante un exhaustivo repaso a los pleitos de mayorazgo, fundamentamos nuestra opinión al respecto.

¹⁴ *Annotationes Julii Salinerii Ieroconsul Savonensis. Ad Cornelium Tacitum*. Genovae, apud Iosephum Pavonem, MDCII, pp. 333 y ss. (en Biblioteca Cívica Beriana, de Génova). Reprodujo Salinerio unas actas de tipo privado referidas a unas compras de partidas de lanas en las que figuraba *Domenico Colombo, civis Ianuae quondam Iohannis de Quinto, textor pannorum et tabernarius* (Domenico Colombo, ciudadano de Génova, hijo del difunto Giovanni de Quinto, tejedor de lana y tabernero), datadas en Savona, 2 de marzo y 25 de octubre de 1470. De éstas se encontró copia en las minutas del notario Giovanni Gallo, circunstancia que muchos juzgan como una prueba de autenticidad para el resto de las publicadas por Salinerio. Pero el acta más llamativa es la dictada en Savona, el 10 de septiembre de 1484, mediante la que queda determinada la edad de Diego, hermano menor del

Por su parte, los académicos genoveses se iniciarán en el estudio del origen genovés del Almirante esgrimiendo fundamentalmente unas actas notariales dictadas en la ciudad de Génova. Dichas actas, descubiertas en su mayor parte en las últimas décadas del siglo XIX, reflejaban la existencia en el siglo XV de la familia del genovés denominado Domenico Colombo, padre de cinco hijos, Bartolomeo, Cristoforo, Pellegrino, Bianchinetta y Jacobo, considerando la teoría genovista que aquel Cristoforo era el futuro almirante. Además, algunas de las actas genovesas encierran otra circunstancia que se emplea para relacionar al Almirante con antiguos compatriotas: contienen éstas apellidos de ciudadanos genoveses que coinciden con algunos de los personajes con los que trató Colón, recordamos entre otros, Fieschi o del Porto (o lo que es lo mismo, Fiesco y del Puerto), además de los Espíndola, di Negro y Escoto, apellidos que citó el Descubridor en su testamento.

Propugnada esencialmente por italianos, es la teoría tradicionalmente más aceptada por los historiadores entre la multitud de hipótesis que se han elaborado sobre el origen colombino, esencialmente impulsadas por sentimientos patrióticos pretendiendo un Colón español -de diferentes regiones-, o un Colón de otras tierras italianas, o un Colón portugués, francés, corso etc.

No obstante, las actas genovesas, descubiertas y exhibidas por los genovistas, contienen unas condiciones, a nuestro juicio, difíciles de justificar, nos referimos a que representan una numerosa familia de Domenico Colombo, padre de cinco hijos, entre ellos dos supuestos hermanos del futuro almirante, Pellegrino y Bianchinetta, de los que nada informó el propio Descubridor o su familia, ni existen noticias al respecto en cualquier otro tipo de documentación; por el contrario, las actas savonesas, y algunas de las genovesas halladas por los estudiosos defensores del origen savonés del Almirante, únicamente señalan la presencia de Domenico y sus tres hijos conocidos tradicionalmente en España, es decir, Cristoforo, Bartolomé y Diego. Pero, además, advertimos otras discordancias en el contenido de las actas genovesas con respecto a las de Savona que nos sorprenden: así, los repetidos contratos de compraventa de la casa genovesa de Domenico Colombo, en un marco aproximado de diez años, circunstancia que los genovistas vienen justificando como acuerdos no cerrados; y aún más extraños pueden parecer los cambios de vivienda y ciudad, entre Genova y Savona, reflejados en el conjunto de las actas, pues resultan difíciles de encajar con la realidad de una familia artesana, en el marco reducido, geográfico y económico que una familia así podía ocupar en el siglo XV.¹⁵ En estos aspectos reitera su defensa la tesis genovista, nos referimos a la especialista colombina italiana Gabriela Airaldi. Alega la investigadora la presencia de la institución genovesa de los *alberghi*, sistema claramente patriarcal que únicamente se producía en la República genovesa (hasta 28 *albergos*), como hecho consustancial al procedimiento de expansión mercantil de las grandes familias; éstos *albergos* acogían a los miembros de la familia fundadora, o también relacionados en sus

Almirante: comparecía Domenico Colombo para dejar a su hijo Diego, mayor de 16 años, como aprendiz en un taller de tejedores de lana por un periodo de 22 meses.

También incluyó Salinerio las actas de un expediente judicial incoado en aquella localidad. Otras dos actas copiadas por Salinerio constituían la primera causa del citado procedimiento dando refrendo al expediente judicial. Ambas, del año 1474, las atribuyeron los Belloro al notario savonés Giovanni Rogero: Las actas publicadas por Salinerio fueron reconocidas por muchos escribanos: Odoardo Ganduccio, Michele Giustiniani... y también por Giambattista Spotorno, el patriarca de la tesis genovista.

¹⁵ Entre otras diferencias, los escribanos no mantienen el mismo criterio en cuanto a la citación puntual de la ciudadanía, denominando a los Colombo indistintamente como ciudadano genovés o savonés, equívoco cometido por el supuesto amigo de la familia Colombo, el notario Antonio Gallo.

negocios, además de los pertinentes protegidos, esto es, otros sujetos anónimos (que podían tomar temporalmente el apellido de la familia del *albergo*, seguido del propio al que precedía el prefijo *olim de*) que así eran formados y dirigidos a los centros, colonias de genoveses, en las diferentes ciudades donde radicaban los intereses comerciales del correspondiente *albergo*. En esa consideración, explica Airaldi los movimientos de la familia de laneros Colombo, y también los viajes de Colón que, siendo de origen tan humilde, pudo así gozar de la protección de una familia ilustre para desarrollar su carrera marítima y, lo que es más importante, que ese amparo sería la vía necesaria para que el nauta genovés y su hermano Bartolomé pudieran presentarse y ser recibidos en las cortes europeas.¹⁶ El argumento de Gabriela Airaldi, enmarcando en cierta forma el proceso colombino como parte de la proyección de alguna ilustre estirpe genovesa, advirtiendo la profesora italiana que aquellos influyentes ciudadanos acostumbraban a tratar directamente con las cabezas coronadas de las monarquías europeas, sin duda nos atrae, pues, aunque nos resulta difícil aceptar en su totalidad las actas genovesas, sin embargo, no dudando de la realidad de un origen modesto de don Cristóbal -para ello bastaría señalar que esa circunstancia habría sido rechazada abiertamente por los Colón de ser incierta-, y sabiendo que Colón tuvo la protección de grandes personajes y que fue recibido en la Corte... nada parece más lógico que creer en el impulso inicial que le proporcionarían miembros de las colonias genovesas en las que se incorporó, en Lisboa y Sevilla, en las que sabemos vivían miembros de algunas de las más representativas estirpes genovesas, como los Espinola, etc. Pero, desafortunadamente, carecemos de la conexión documentada que nos indique esa circunstancia o qué familia, esto es, qué *albergo* protegió a Colón y su familia, lo cual nos suministraría interesantes noticias de la genealogía del insigne nauta.

De otra parte, ni el contenido de los testimonios tradicionalmente conocidos, ni las actas genovesas, ni las savonesas, aún aceptando la autenticidad de las actas publicadas por Salinerio en 1602 según las pruebas aportadas por el experto Henry HARRISSE (o las afirmaciones de los diferentes notarios savoneses que lo corroboraron), constituyen por sí argumentos probatorios del nacimiento de Cristóbal Colón en la ciudad de Génova o Savona, pues únicamente podrían probar que vivió en esas ciudades.

La falta de certeza respecto al lugar exacto de nacimiento del Almirante, nos lleva a otro elemento de importancia:

Hemos recogido unas declaraciones efectuadas durante el segundo pleito de mayorazgo colombino que encierran gran valor y que, además, se ajustan a las narraciones de Hernando, Las Casas o Fernández de Oviedo, quienes eludieron abiertamente nombrar la capital genovesa. Y decimos que revisten gran importancia porque, cercanos en el tiempo, y cuando aún podían vivir individuos no muy lejanos a los hermanos Colón, confirman plenamente que don Cristóbal no había nacido en la ciudad de Génova y que en dicha ciudad nunca hubo, ni había, individuos apellidados Colom o Colombo, ni tan siquiera memoria escrita o indicios de que hubieran existido.

Se pronunciaron personajes relevantes, concedores de los anales de Génova, que se vieron obligados a testificar reclamados por un manifiesto público que, dictado por el Duque de Mantua, había sido refrendado por la autoridad del Monarca español Felipe II.

Gabriel de Sandoval, procurador del aspirante Baltasar Colombo, presentó en el Consejo de Indias un pliego de alegaciones donde se señalaba que jamás hubo en la

¹⁶ Airaldi, Gabriela, y Parma, Elena: *L'avventura di Colombo. Storia Immagini Mito*. Fondazione Cassa di Risparmio di Genova e Imperia. Genova, 2006.

ciudad de Génova naturales que se llamasen Colombo; *porque en la ciudad de Génova no a avido ni ay personas naturales della que se ayan llamado ni llamen del apellido Colombo o Colon, ni han sido tenidos por vecinos ni naturales de la dicha ciudad hombres algunos de tal apellido; lo otro, porque en la dicha ciudad de Génova ay annales donde se ponen y asientan los nombres y hechos notables de los naturales de la dicha ciudad, assí nobles como de populares, y a los que los han hecho más señalados les firman y ponen estatuas, por no ser el almirante don Christóval Colom natural de la dicha ciudad ni se asentó ni se hizo memoria dél ni de sus hechos en los dichos annales, ni se le formó ni puso estatua como la han hecho y hazen a otros hombres de menos fama y nombre que él.* Suscribieron lo mismo once testigos, en su mayoría personas procedentes del Monferrato que vivían en la Corte española, algunos en las casas de los representantes diplomáticos de repúblicas italianas, como el doctor Annibal, en la del embajador de Mantua, o Juan Bela en la del embajador de Saboya, o Bartolome Peggio en la del embajador de Venecia; y otros que eran naturales y vecinos de la ciudad de Génova, siendo el más destacado de ellos el príncipe de Palermo Nicolao Grimaldi, de 83 años.

Y, por el contrario, ninguna otra reacción se produjo en la ciudad de Génova que advirtiese el origen del Almirante en esa capital, y ningún individuo intentó revelar su parentesco o la existencia de familiares del Almirante en la misma capital de la antigua República.

Nos consta que en el siglo XV era de uso corriente el apellido Colombo en tierras italianas, y también es comúnmente aceptado que Hernando escribió la *Historiae* con la intención devolver a su progenitor la gloria de su fama y ensalzar su figura, tan criticada en sus últimos años. Él mismo, que debía conocer con exactitud el lugar de nacimiento de su padre, nos cuenta que en sus viajes a Italia intentó, sin éxito, contactar con los parientes de su progenitor. El interés de Hernando le movió a indagar personalmente, y probablemente también mediante sus numerosos contactos de libreros y mercaderes italianos, acerca de los Colombo, buscando aparentemente personas ilustres que se apellidaran Colombo y tuvieran un origen común con la familia del Almirante, razón por la que solo citó sus pesquisas en Cugureo, porque allí radicaban Colombos de cierta importancia y que, sin embargo, negaron cualquier parentesco. Sería un despropósito creer que, de haber existido consanguinidad con aquellos notables, no nos la hubiera revelado Hernando, pues su empeño en insinuar un linaje de Colón es perfectamente manifiesto en su obra. Por otra parte, no existiendo en otras localidades huella de personajes Colombo de renombre, no puede sorprender que una familia corriente, relacionada con *mercadería de la mar* y posición desahogada como dice Las Casas, una vez desaparecida no dejara memoria alguna de su existencia, anonimato que no convendría a las pretensiones del hijo del Descubridor reseñar, escudándose en que su padre quiso dejar oculto su origen.

Savona, cuna del Almirante

Se han multiplicado, y continúan, los intentos de españoles y extranjeros, algunos de extraordinaria fama como Luis de Ulloa o Salvador de Madariaga, buscando para el Descubridor las más diversas patrias, resultando de todos ellos un atractivo rompecabezas de argumentos, indicios, suposiciones, interpretaciones etc. que en cada caso se pretenden acomodar a unas circunstancias históricas determinadas. Sin embargo, la objetividad y el rigor histórico no pueden permitir el fundamento de los hechos reales

en conjeturas o en paralelismos, sino que debe contar con pruebas que certifiquen su realidad y, en esa línea, únicamente Génova y Savona, ciudades de la antigua República de Génova, ofrecen refrendo documental relacionado con el origen del Almirante.

En cuanto a las referencias que nos han llegado de la cuna savonesa del Almirante se ajustan perfectamente a las citas históricas, literarias, y notas cartográficas que determinaron su patria genovesa, de acuerdo al sentido genérico del término que se le aplicó.

También existen otros documentos que, corroborando su patria, demuestran la localidad específica de la ribera ligur donde nació. Los testimonios que prueban su lugar de nacimiento son muy escasos si los comparamos con los muy numerosos que aluden a su nacionalidad genovesa denominándole genovés o ligur, y la razón reside, a nuestro juicio, en el secretismo practicado por el Descubridor y su familia, de manera que, además de algunos testimonios representativos, la certeza de la localidad de origen sólo nos ha podido llegar a través de documentos de carácter secreto, que bajo ningún concepto podían salir a la luz.

Como ejemplos significativos de los documentos de la primera época del Descubrimiento señalamos dos que nos parecen de extraordinario significado: en primer lugar, vemos un testimonio que, aunque él solo no resulta de un valor definitivo, sí ostenta importancia probatoria por la calidad de su autor y el tiempo en que lo emitió; nos referimos a Lorenzo Galíndez de Carvajal, oidor y uno de los primeros consejeros de los Reyes Católicos designados para entender en los asuntos de Indias. Continuando el *Memorial y Registro* de la Corte de los Reyes Católicos, anotó: *Año 1491. Y este año tomaron los Reyes asiento con Cristóbal Colón, ginovés, natural de Saona, sobre el descubrimiento de las Indias e Islas del Mar Océano, de que tanta honra y provecho se ha seguido a estos reinos.*¹⁷

Otro testimonio de la cuna savonesa del Almirante que recordamos aquí es la afirmación de Giambattista Strozzi, por el valor testimonial que supone el ser también de época muy temprana y provenir de un compatriota que lo pudo constatar personalmente en tierras españolas: el italiano Strozzi dio cuenta por carta de la llegada a Cádiz del Almirante, en 1494 a la vuelta del segundo viaje, llamándole *Colón savonés.*¹⁸

Por no hacer más largo el presente trabajo, aún sin ser una lista extensa los testimonios del origen savonés del Almirante, pasamos a citar unos testimonios irrefutables acerca de su localidad de nacimiento, y decimos irrefutables porque fueron proferidos por personas que le conocieron profundamente, confesados en forma de solemne juramento y bajo secreto, circunstancia ésta que les permitía testificar sin miedo a que saliera a la luz y, por tanto, no violar el secretismo del Descubridor del que debieron ser conscientes durante sus largos años pasados junto a don Cristóbal y su familia.

¹⁷ *Anales Breves del reinado de los Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel que dejó manuscritos el Dr. D. Lorenzo Galíndez de Carvajal, de su Consejo y Cámara, de los Reyes Doña Juana y Don Carlos, su hija y nieto, Correo Mayor de los reinos del Perú etc.*, edit. por el erudito del XVIII, don Rafael Floranes Robles y Encinas, señor de Tavaneros...año 1787. Colección de documentos inéditos para la Historia de España, 1851, t. XVIII, pp. 276-277.

¹⁸ Testimonio recogido en la monumental *Raccolta* que, sin embargo, no vemos reflejado en la *Nuova Raccolta*.

Nos remitiremos a declaraciones testimoniales de expedientes de investiduras de órdenes militares españolas, pruebas verificadas desde los primeros años del XVI que constituyen la documentación autógrafa más completa e interesante de muchos célebres personajes. Su estudio resulta obligado para la elaboración de biografías, monografías históricas y libros de genealogía, de descendientes de españoles, y también de extranjeros que participaron en campañas de Italia, Flandes, Portugal y América que fueron investidos como los naturales españoles. En ese orden tenemos la fortuna de contar con la información que acreditó el lugar de nacimiento del Descubridor.

Se trata de las pruebas de ingreso en la Orden de Santiago presentadas en 1535 para la investidura como caballero de Diego Colón de Toledo, nieto del Almirante Viejo. Diego era hermano del tercer almirante Luis Colón e hijo del segundo almirante, Diego Colón Muñiz, y la virreina doña María de Toledo. Fue paje del príncipe Felipe, y murió en el año 1546 en Tierra Firme durante su participación en la jornada que, a petición de Pedro La Gasca, había enviado el almirante Luis Colón para el allanamiento de Gonzalo Pizarro.

El expediente de investidura del nieto del Almirante Viejo fija de manera precisa el lugar donde nació Cristóbal Colón, y aparece reseñado en el *Índice de los caballeros que han vestido el hábito de Santiago con sus genealogías correspondientes*, conservado en el archivo secreto de la Orden y que, comenzando en el año de 1501, dice:

AÑO 1535

*Genealogía de don Diego Colón,
natural de Santo Domingo.*

PADRES

*D. Diego Colón, virrey de las Indias del mar
Océano, y doña María de Toledo.*

ABUELOS PATERNOS

Christóbal Colón, natural de Saona cerca de Génova, y doña Felipa Moniz natural de Lisboa.¹⁹

En el expediente correspondiente se guardan las confesiones de los informantes. En su calidad de testimonios jurados, y por tanto de superior valor a las crónicas, albergan la particularidad de provenir de personas seleccionadas y autorizadas por el Tribunal del Consejo de las Ordenes para demostrar la legitimidad y nobleza, lo que habitualmente

¹⁹ Libro registro de *Genealogías de los Caballeros de Santiago*, t. I, fol. 46. A.H.N., OO.MM., 1669.

se conoce como *pruebas de sangre*, que fueron reconocidos por la familia más próxima al Descubridor y, por tanto, autorizados por los Colón para probar la legítima ascendencia del aspirante a caballero.

Cuando se dispusieron las informaciones no eran en absoluto previsibles las luchas por el origen colombino desarrolladas siglos después, de manera que no caben sospechas o intereses partidarios al respecto.

No caben testimonios más claros ni contundentes, proferidos uno de ellos por un testigo excepcional, Diego Méndez de Segura, que conoció profundamente al Almirante Viejo, mientras que los otros dos, Pedro de Arana, sobrino de Beatriz Enriquez (madre de Hernando Colón), y el licenciado Rodrigo Barreda, reconocido médico de la época, también fueron individuos muy cercanos a la familia.

Las declaraciones se produjeron en Madrid, el día ocho de marzo de 1535. Pedro de Arana confesó que Colón era de nación genovesa pero que no recordaba la localidad exacta donde vio la luz, y en cuanto a Diego Méndez y Rodrigo Barreda aseguraron de forma clara y precisa que: *se llamava don Christóval Colón ginovés e que hera natural de la Saona ques una villa cerca de Génova*, testimonio directo que no admite duda alguna sobre la cuna del Almirante.²⁰

Expediciones atlánticas: ¿predescubrimiento?

Una cuestión de singular interés surge del estudio de Cristóbal Colón: ¿hasta qué punto tuvo conocimientos y obtuvo informaciones concernientes a nuevas tierras antes del Descubrimiento?.

Parece que el futuro almirante conoció buena parte de los puertos frecuentados en las rutas comerciales genovesas, desde las costas francesas, españolas e italianas hasta las de Berbería, pues así lo anotó muchos años después en sus cartas, apostillas y relaciones de viajes. Citó a Córcega, Cerdeña, Sicilia, también a Quío, isla de las especias que abría el paso al Oriente y que le sirvió de referencia cuando, sugiriendo el valor mercantil que implicaba el descubrimiento de las nuevas tierras, escribió a los Reyes que las resinas encontradas en las Antillas eran similares a la almáciga de Quío.

Afirmó también que había navegado *con frecuencia desde Lisboa al sur, a Guinea* (...) Apparently sus singladuras atlánticas las iniciaría desde 1476, año en que normalmente se estima que naufragó en las costas portuguesas; el Mar Tenebroso eran las aguas que venían surcando fundamentalmente los lusitanos desde el primer tercio del siglo XV explorando las costas occidentales africanas, esto es, la denominada ruta de Guinea o de la Mina. Igualmente desde las costas portuguesas se alcanzaba el Atlántico septentrional, mar que siguiendo la *ruta del bacalao* era objetivo de vascos, portugueses y franceses, además de ingleses y escandinavos que, buscando nuevos bancos de pesca, dará lugar a descubrimientos de nuevas tierras. Colón escribió que había navegado desde Lisboa a Islandia, pasando por los puertos de Bristol, en Inglaterra, y de Galway en Irlanda, sobrepasando las cien leguas al norte de Tule, isla que constituía el punto más extremo del norte conocido hasta entonces. En suma, Colón pudo decir: *Yo he navegado todo el Levante y el Poniente*, frase que, aún teniendo en cuenta la aparente intencionalidad del Almirante equivocando o velando datos, sin embargo, como su

²⁰ A.H.N., Consejos, OM-Caballeros de Santiago, exp. 2024. Transcripción y facsímil en: Chocano Higuera, G., *La cuna y orígenes de Cristóbal Colón*, 2006, pp. 260-264, y XV-XXII.

pericia marinera no admite dudas, esa condición nos hace creer que sólo podía ser el resultado de su alistamiento en las numerosas expediciones que le permitieron conocer gran parte de lo navegado en aquella época.

Hasta su partida a tierras españolas, a finales de 1484 o comienzos del año siguiente, Colón debió alternar la vida a bordo en los viajes comerciales (posiblemente de las empresas genovesas de los Centurión y di Negro), con su labor de mercader de libros, pues durante su estancia en Portugal, y también en España, cuentan los cronistas que se mantenía ejerciendo ese oficio y haciendo cartas de marear.

Su experiencia náutica le impulsó a elaborar su proyecto descubridor. No obstante, desconocemos la fórmula de su propuesta, la manera en que la exhibió a los Reyes, pero de lo que no nos cabe duda es de que el proyecto colombino siempre atrajo a los Monarcas españoles, interés despertado desde el principio, pues así, pese a la larga espera a que forzaron otros asuntos de la Corona, le protegieron, reteniéndole en tierras castellanas al disponer que se le entregaran las correspondientes ayudas de mantenimiento; aquello induce a pensar que Colón les confesó, o mostró en forma de carta, su *secreto*, como sugiere una expresión de los Reyes Católicos en carta del año 1494: *parécenos que todo lo que al principio nos dixistes que se podía alcanzar por la mayor parte todo ha sido cierto, como si lo oviérades visto antes que nos lo dixistes..*

La cuestión, que en prioridad se ha dado en llamar *el secreto de Colón*, esencialmente referida a la existencia de un predescubrimiento, hasta el momento no está definitivamente zanjada, existiendo opiniones dispares y algunas claramente enfrentadas.

Carecemos igualmente de precisión cronológica en cuanto a su gestación, las razones que lo determinaron y su jerarquización, esto es, lo que se conoce normalmente como la *historia genética del Descubrimiento*, cuyo análisis ha dado pie a diferentes hipótesis.

Ante el confusionismo que ha generado su proceso, escribió el colombinista Emiliano Joss: *El Descubrimiento de América es, probablemente, el hecho histórico de más profusa bibliografía; sin embargo, su historia genética no es la más acabada, es una tela de Penélope en que se teje, se desteje y enredan hilos eternamente.* Obviamente debió ser ideado en tierras lusitanas pues Colón lo llegó a exponer ante el monarca Juan II, aunque la numerosa e inconexa relación de noticias reflejadas muchos años después no deja señalado los periodos de preparación o fundamentación de la empresa.

En cuanto a lo esencial de su idea propugnando la existencia de tierras asiáticas al otro lado de un estrecho océano, navegable en pocos días, Hernando y fray Bartolomé afirmaron que su principal argumento fue Paolo Toscanelli: *fundó su viaje sobre esta carta y por él (Toscanelli) pidió a los Reyes cartas credenciales para el Gran Khan.* Aparentemente, y según su hijo Hernando y también Las Casas, mostró a los monarcas un mapa, quizá el del físico florentino Paulo Toscanelli, de cuya existencia pudo tener conocimiento en Lisboa a través del ejemplar que su autor remitió al canónigo Martín, pues, en realidad, ni el mapa de Toscanelli se ha conservado entre los papeles colombinos, ni tampoco tenemos certeza de la pretendida relación de Colón con el florentino; por otra parte, Colón también pudo tener ocasión de conocer durante su estancia en Portugal las ideas de Behaim (muy similares a las de Toscanelli), aunque no su famoso globo terráqueo pues éste fue publicado en el año del Descubrimiento. Recordemos que Toscanelli y Behaim, siguiendo a Marco Polo, situaban en sus mapas las regiones extremas orientales del Cathay, esto es, Mangi y Ciamba, señoreadas por el

Gran Khan, a 1.500 millas al oeste de la isla de Cipango, y que Colón identificó la isla de La Española con el Cipango de Toscanelli.²¹

Sobre la misma cuestión, escribió Fernández de Oviedo: *Colón se sirvió de la autoridad de ciertos sabios que hablaron de la existencia de nuevas tierras al otro lado del Atlántico: Aristóteles, Plinio, Solino, Seboso, y otras noticias recogidas por el Almirante*. Ciertamente los fundamentos científicos seleccionados por don Cristóbal quedan de manifiesto a la vista de las apostillas insertadas en los libros que hoy se conservan en la Biblioteca Colombina, ubicadas en los pasajes que pudieran favorecer sus ideas, especialmente en la *Imago Mundi* del cardenal Pierre d'Ailly (impresa en Lovaina, ca. 1480-83) y en la *Historia rerum ubique gestarum* de Eneas Silvio Piccolomini (Venecia, 1477) donde se recogen las opiniones de Aristóteles, Séneca, Plinio, Estrabón, Isidoro...reflejando un conjunto de enunciados sobre las dimensiones del globo, proporción de tierras y aguas, etc.; sin embargo, hay prácticamente unanimidad en aceptar que esa labor de razonamiento científico del proyecto la elaboró el Almirante después del segundo viaje, cuando veía amenazado su prestigio, haciéndose entonces con una copiosa colección de afirmaciones de conocidos científicos de la antigüedad, bíblicas y clásicas que, enlazadas unas y otras, se ajustaban a su propuesta.

Aunque los cronistas entremezclan la lectura de esos soportes científicos con los conocimientos empíricos de que fue poseedor el famoso nauta, es muy probable que sus observaciones y experiencias personales constituyeran el origen y esencia del proyecto descubridor.

Nos parece que fue de un valor incuestionable y decisivo su conocimiento del régimen de los alisios-contralisios, vientos permanentes en una franja del Océano, que le garantizó su vuelta a la Península y, por tanto, la hazaña de descubrimiento.

Cristóbal Colón, tras su matrimonio en Lisboa con Felipa Muñiz Perestrello, miembro de una noble familia lisboeta de origen genovés, vivió un tiempo en la isla de Porto Santo, cercana a Madeira, de la que su fallecido suegro Bartolomé Perestrello había sido capitán donatario. Según Hernando Colón, los escritos de Perestrello son los que movieron a su padre a creer en la existencia de tierras al otro lado del Atlántico y que esto –continúa diciendo Hernando-, fue la causa que le llevó a leer cosmografía y a registrar e interpretar todos los indicios que de aquellas tierras pudieran conocerse. Acerca de la información que el famoso nauta recogió en la isla confiesa Hernando: *de todas estas cosas supo también valerse el Almirante, que llegó a creer sin ninguna duda que al Occidente de Canarias y de las islas de Cabo Verde había muchas tierras, que era posible llegar a ellas y descubrirlas.*²²

En la isla, nos dice Colón que observó objetos y árboles de maderas exóticas que habían sido arrojados por el mar. Estas observaciones no parecen muy probables a juicio de marinos actuales que sostienen haber visto residuos u objetos en las costas procedentes de islas próximas, y que nunca se han visto elementos venidos del otro lado

²¹ El globo terráqueo de Martín Behaim (construido en 1492 en Nuremberg, aunque se supone que Colón pudo conocer sus ideas cuando Behaim vivió en Lisboa unos años antes), era aparentemente similar a lo expresado en la carta de Toscanelli: situaba la costa más saliente del Catay (Zaiton), la parte N de Cipango y las islas esperadas por Colón, frente a las Canarias. Hicimos un resumen de las ideas colombinas en: *Proyecto colombino del Descubrimiento* (Guadalupe Chocano. *Rev. General de Marina*, agosto-septiembre, 1992, pp. 249-260). Otros aspectos misteriosos colombinos, como la salida del futuro almirante de Portugal hacia tierras españolas y los siete años de espera en la Corte castellana, hemos tratado en diferentes números históricos de la citada Revista.

²² Colón, Hernando, *Historiae*, cap. V.

del Atlántico; pero, sobre todo, la inspiración en Colón debió derivar del trato con los navegantes portugueses y la existencia de ciertos vestigios en sus viajes, como ramas de árboles, cañas gigantescas, embarcaciones de factura desconocida y también hombres extraños arrastrados por las aguas hasta las playas occidentales, circunstancias que debieron pesar decisivamente en el futuro descubridor, en su convencimiento de que al otro lado del Océano, a poca distancia, se encontraban otras tierras, a las que más adelante identificaría con Cathay (China) y Cipango (Japón); así, refiriéndose a las costas de los mares del Norte, anotó Colón: *Hombres del Catayo vinieron al oriente. Nosotros hemos visto muchas cosas notables y sobre todo en Galway; en Irlanda, un hombre y una mujer en unos leños arrastrados por la tempestad de forma admirable.*

Otro elemento de importancia apuntan los cronistas, concretamente la existencia del piloto anónimo, o el protonauta, al que el futuro almirante habría recogido moribundo en su casa de Madeira...confiándole antes de morir la ruta del viaje a Indias. De la existencia de una información facilitada por un naufrago se hablaba en la isla Española durante los primeros años del Descubrimiento; de ello informó por primera vez Fernández de Oviedo que, sin rechazar por completo el valor de la narración, tampoco le dio credibilidad. Otras versiones circularon sobre el mismo asunto, coincidiendo en lo esencial, es decir, que pocos años antes del descubrimiento de Cristóbal Colón alguien desviado de su derrota por las corrientes y fuertes vientos había avistado tierras occidentales en el lejano Atlántico, si bien variaban detalles como la nacionalidad del piloto, el lugar del encuentro con el Almirante, o el punto de arribo de la derrota; nos fueron transmitidas por López de Gómara, incluso los primeros cronistas indígenas como Garcilaso de la Vega y Huamán Poma de Ayala, quienes la aceptaron sin dudarla, además de proferirlas algunos testigos de los *Pleitos colombinos*.²³

También fray Bartolomé dedicó unas frases a aquellos rumores circulantes en La Española; cuando aludía al origen del proyecto colombino admitió que pudieran ser veraces, aunque reconocía que no lo podía probar: *cuando [el almirante} determinó buscar un príncipe cristiano que le ayudase e hiciese espaldas, ya él tenía certidumbre que había de descubrir tierras y gentes en ellas, como si en ellas personalmente hubiera estado; y más adelante, dice: los que de aquellos tiempos somos venidos a los principios, era común, como dije, tratarlo y platicarlo como por cosa cierta, lo cual creo se derivaría de alguno o de algunos que lo supiesen (...) que los indios vecinos de aquella isla tenían reciente memoria de haber llegado a esta isla Española otros hombres blancos y barbudos como nosotros, antes que nosotros no muchos años; incluso, refiriéndose a la complejidad de noticias recibidas, anotó: Esto, al menos, me parece que sin alguna duda podemos creer: que, o por esta ocasión [del piloto anónimo}, o por las otras, o por parte de ellas, o por todas juntas, cuando él se determinó, tan cierto iba de descubrir lo que descubrió y hallar lo que halló, como si dentro de una cámara, con su propia llave, lo tuviera.*²⁴ Por su parte, Hernando Colón se refirió al piloto informante, circunstancia supuestamente relacionada con la exposición de Las Casas y Fernández de Oviedo, pero confiriéndole un significado completamente distinto, pareciendo que estaba enfocado a desviar la atención del lector, pues se remitía a un relato ya desaparecido de su padre –*Libro de memorias*–, donde se incluía el viaje de un portugués que creyó imaginar nuevas tierras a su vuelta de Guinea.

²³ Garcilaso, en el libro I de sus *Comentarios Reales*, cuenta que había oído decir, a su padre y otros contemporáneos, que en 1484 un piloto de Huelva, llamado Alonso Sánchez, fue acogido por Colón en la isla Tercera, Las Azores, y que éste le confió su derrota antes de morir.

²⁴ Las Casas, *Historia de las Indias*, lib. I, caps. I y XIV.

La idea de ese piloto anónimo la recogieron cronistas de los siglos XVI y XVII y, sin embargo, numerosos autores posteriores la han negado, es el caso de Irving, Humboldt, HARRISSE, PERAGALLO, etc. mientras que la han defendido otros ilustres especialistas como Cesáreo Fernández Duro, siendo Henry Vignaud y el peruano Luis de Ulloa los investigadores más conocidos partidarios de la tesis del predescubrimiento, exponiendo el segundo una apasionante novela de aventuras.

La realidad de una confesión hecha por un individuo retornante de islas ignotas del Océano occidental bien pudo ser un elemento trascendente en el empeño colombino, aunque, aparentemente, resulta muy ingenua la historia del náufrago agonizante que fallece en brazos de Colón en la isla de Madeira regalándole su secreto (otras veces situándolo en Murcia o Huelva confiándose igualmente a Colón).

No obstante, nos parece muy posible la existencia de pilotos que pudieran comunicar sus experiencias a Colón, personaje medieval pero también de corte renacentista siempre dispuesto a ampliar sus conocimientos. El asunto encaja perfectamente con la realidad del ambiente que se vivía en esa época en Portugal, y también en las costas del suroeste de España, siendo muy propicio a leyendas que hablaban de islas desconocidas o despobladas al otro lado del Océano, ¿quizá como resultado de diferentes expediciones hacia el oeste? o, más sencillamente, por las consecuencias vividas en las embarcaciones arrastradas mar adentro en su vuelta de las costas africanas, retorno que necesariamente debía internarse en el Océano, hacia Poniente, para evitar vientos contrarios, con la oportunidad de avistamiento de tierras que ello podía acarrear. En esa carrera de expansión marítima lusitana volcada al Atlántico, hacía muchos años que se habían avistado las islas Azores y las de Cabo Verde, en torno a 1420 y 1456 respectivamente, colonizándose completamente unos años más tarde.

En esa línea, el profesor Demetrio Ramos, opinando que la idea colombina no era nueva, apuntó: *hasta puede decirse que el proyecto se había llevado a la práctica o se intentó más de una vez.*²⁵ Sus argumentos los estableció sobre las expediciones portuguesas del siglo XV, desde la de Diego de Teive en torno a 1452, intento fracasado pero en el que se pudo llegar a islas desconocidas y algún marinero a su vuelta contárselo al Descubridor.²⁶

Muestra de la aceptación real de expediciones posteriores, montadas con gran ambición, además de otorgarse otras concesiones reales de jurisdicción sobre islas atlánticas ignotas que se creía poder descubrir, serían la donación de 29 de octubre de 1462 al infante don Fernando (hermano de Alfonso V) y, en el mismo año, a João Vogado sobre islas supuestamente avistadas al oestenoeste de las Canarias. Obviamente, después del fracaso de la expedición de Teive, debieron surgir nuevas noticias esperanzadoras restableciendo la idea de proximidad de tierras oceánicas pues,

²⁵ Ramos, Demetrio: *Los contactos transatlánticos decisivos, como precedentes del viaje de Colón. Cuadernos Colombinos*, 2. Valladolid, 1972, p. 65.

²⁶ A Teive lo menciona incluso Hernando Colón, llamándole Tiene, y a su piloto confidente Pedro de Velasco de Palos de Moguer, aunque le confiere un menor significado en el alcance del viaje (Hernando Colón, *Historiae*, cap. IX; y Las Casas, *Historia de las Indias*, lib. I, cap. XIII). Jaime Cortesão estudió las tres expediciones portuguesas, la de Telles (paralizada por la guerra con Castilla) y, por último, la de Fernán Dulmo en julio de 1486 *sobre las tierras e islas firmes que hallase* (que se perdió en el mar); sus opiniones fueron respaldadas por diferentes autores, también rechazadas íntegramente como fue el caso de Samuel E. Morison (*The Precolumbian discovery of America. The Geographical Journal*, Londres, t. LXXXIX, 1937, pp. 29-42) Los documentos de expediciones portuguesas ya se publicaron en *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas*. Lisboa, 1892.

en caso contrario, especialmente por la oposición de los científicos de la época, los intentos no habrían sido posibles.

Llama poderosamente la atención la reactivación de las autorizaciones y concesiones reales producida en la década de los años 70, y no sólo en lo que respecta a las *partes* de Guinea, pues se añadía que en caso de encontrar nuevas islas y tierras se podrían obtener grandes provechos para la Corona. Su motivación pudo obedecer a hechos concretos que sugirieran la existencia de islas en el Atlántico, supuestamente hallazgos o avistamientos en la latitud de Canarias de una cadena de islotes o alguna isla lo suficientemente extensa como para ser identificada como una de las islas fantásticas que señalaba la cartografía, esto es, la Antillia o isla de las Siete Ciudades, San Brandan, Brasil, etc. que en definitiva habrían sido las respuestas a novedades inconcretas proferidas por marineros que no pudieron volver a esas tierras y que, al narrar sus aventuras, cada cartógrafo había interpretado a su manera.

La autorización real de expediciones hacia el sur e interior del Atlántico con la pretensión de alcanzar nuevas islas o tierras, es una cuestión que no podría tildarse de caprichosas intuiciones si tenemos en cuenta la categoría de los titulares de las correspondientes concesiones reales, afrontadas sin grandes riesgos, o, como apuntó Pérez-Embid, *búsquedas hechas un tanto al azar, arriesgando muy poco, y sin esperar de ellas casi nada..., por si acaso lograban traerle (al rey portugués) noticia cierta de cualquier isla.*²⁷

Pese a las dudas que suscitan en muchos estudiosos, nos parece que no puede ignorarse la existencia de las arribadas señaladas por investigadores portugueses, como Cortesão o Damião Peres, esto es, las noticias de avistamientos o hallazgos producidos durante los años setenta en las proximidades o en la latitud de las Canarias, seguramente que en los tornaviajes de Guinea. No olvidemos, además, que la situación de retorno en épocas cercanas al Descubrimiento la admitió el propio Hernando Colón, concretamente en la concerniente a Teive, pese a sus conocidas reticencias en defensa de la autoridad descubridora de su padre.

En esa línea, nos llama poderosamente la atención que la reactivación atlántica lusitana se producía en la misma época en que el canónigo Martin, en nombre de la Corona, dirigía sus gestiones hacia el sabio florentino Toscanelli, concluyendo éste con la emisión de un mapa que suponía el replanteamiento científico de las distancias toloomeicas referentes a las tierras asiáticas, esto es, la situación de Cipango y Cathay.

El profesor Manzano, en un extraordinario estudio, ha abundado en la idea de que el proyecto descubridor se basaba en la rotunda convicción de la existencia de tierras al otro lado del Océano, a corta distancia, lo que denominó el *secreto de Colón*, aunque indicando en el prólogo: *comprueba que el navegante de Castilla, con secreto o sin él, realizó una de las mayores empresas de la Historia de la Humanidad.*²⁸

En cualquier caso, es imprescindible subrayar que, si hubo realmente unos pilotos que volvieron en alguna de las diferentes embarcaciones que habían sido arrastradas mar adentro, sólo pudieron ser testigos de vista de una o más islas hasta entonces desconocidas, resultando un hecho sin más trascendencia y siendo una cuestión que, por

²⁷ Pérez-Embid, Florentino: Los descubrimientos en el Atlántico hasta el tratado de Tordesillas. Sevilla, 1948.

²⁸ Manzano Manzano, Juan: Colón y su secreto. El Predescubrimiento. Madrid, 1990 (1ª ed. 1976); y Cristóbal Colón: siete años decisivos de su vida, 1485-1492. Madrid, 1964.

otro lado, encajaba con las leyendas de islas fabulosas reflejadas en la cartografía antigua.

La cartografía de la época, que desde el siglo XIII la constituían los portulanos, mapas náuticos sumamente rigurosos del Mediterráneo, determinaba la totalidad de los cabos y bahías de la costa, con las distancias casi precisas y la longitud del Mediterráneo prácticamente exacta, contrariamente a la longitud calculada por Ptolomeo; de forma paralela a la aparición de las primeras cartas portulanas, normalmente marcadas con loxodromias, o líneas de rumbo, se generalizaba el uso de la brújula, de manera que se podía hallar la orientación correcta. Las cartas náuticas, con esporádicas inserciones de islas imaginarias, suponía la conjunción de tradiciones orales y escritas, como muestra de la supervivencia de técnicas de navegación y cartografía entre los marinos.

Este tipo de cartas, ciencia práctica que no obedecía a la tradición de Ptolomeo y que era mucho más precisa, eran las que dibujaban y vendían los hermanos Colón, Cristóbal y Bartolomé, antes del Descubrimiento.

La innegable pericia náutica de Cristóbal Colón fue determinante para su gesta descubridora, su talento para la navegación de estima y su notable habilidad para hallar la ruta en las incógnitas aguas. Estos eran los tipos de destrezas que crearon las cartas portulanas, pues aún la navegación astronómica era prácticamente inexistente, incluso en la persona de Colón que, a pesar de indicar a los Reyes que presentaría una carta con longitudes y latitudes, son manifiestos algunos de sus errores en el uso del astrolabio.

Aunque otros factores se han esgrimido como definitivos en el Descubrimiento, léase, las supuestas innovaciones en la construcción naval, es decir, la adopción de la vela latina o la invención del fondo redondeado de la nave, estos fueron elementos que facilitaron el viaje pero que no lo hacían inevitable. Así, los fenicios habían emprendido largas travesías en galeras; los vikingos en chalupas; los árabes en las embarcaciones denominadas dawa; el almirante Chen Ho de la China, con sus inmensos juncos de fondo plano;²⁹ los polinesios en canoas con batangas, etc. resultando en definitiva más importante la pericia y la existencia de un proyecto definido, como ocurrió en el descubridor genovés, que el tipo de embarcación.

Colón conocía su destino, y su seguridad se la mostró a los Reyes. Se trataba de alcanzar la ruta más corta por Occidente a las islas de las Especies y China, con objeto de comerciar directamente, afán emprendido desde naciones europeas en el siglo XV: las antiguas rutas terrestres a China habían quedado interrumpidas de manera que las ciudades mercantiles como Damasco, Alepo y El Cairo que se ocupaban del trasbordo de las especias y otras materias a Europa fueron devastadas o amenazadas. Tamerlán y sus hordas centroasiáticas arrasaron grandes extensiones del Oriente Medio. Ya en 1401 la Corona española enviaba misiones a Tamerlán en Samarcanda, y más adelante China competía con Portugal patrocinando viajes, el primero al Indico, y Enrique el Navegante a la costa africana. Aunque la amenaza de Tamerlán no tardó en disminuir, la idea de navegar a Oriente atravesando el Atlántico había quedado fijada en la Península Ibérica.

²⁹ Entre 1405 y 1433, el emperador de China envió siete expediciones al mando del almirante musulmán Chen Ho hacia el Océano Indico, el cual, a su vuelta trazó al modo chino de cuadrícula un excelente mapa de ese mar con la mayor parte de sus puertos, incluyendo también los de la península de Arabia.

En esa consideración, el futuro almirante tenía que dirigirse necesariamente a las coronas portuguesa y española, porque ambas eran las preparadas para acometer la empresa, con proyección marítima ambas; por parte de España, en el caso de Aragón volcado al Mediterráneo, y en el caso de Castilla juntamente con Portugal al Atlántico, siendo conocedores sus habitantes castellanos y portugueses de la incipiente navegación atlántica de altura. La lectura de un antiguo ejemplar de la conquista de Canarias dice al respecto: *el que quisiera emprender alguna gran conquista por esta parte (Atlántico) sería una cosa muy hacendera y razonable y podría verificarse a muy poca costa, porque Portugal y España y Aragón le proveyería...de toda clase de víveres y de mayor número de navíos que pudiera hacerlo ningún otro país, como también de pilotos que conocen estas partes y costas.* La profusión de expertos pilotos españoles la confirman los cronistas como Pulgar, Ortiz de Zúñiga y otros cuando se refieren al comercio de Guinea. Así, situándose en el año de 1475, escribió Zúñiga: *hacía años que desde los puertos de Andalucía se frecuentaba la navegación a las costas de Africa y Guinea, de donde se traían esclavos negros que abundaban en Sevilla (...)*³⁰.

Los escritos colombinos sugieren que Colón debió salir de Portugal *secretamente*, después de haber sido rechazado su proyecto por el monarca lusitano. No tenemos conocimiento de los motivos ciertos por los que salió del país vecino, no obstante, ante las delimitaciones de las aguas oceánicas, parecía obligado que se dirigiera a los Reyes Católicos: hay que tener en cuenta que en su salida al primer viaje se le ordenó no pasar el paralelo de las Canarias, que esa fue la derrota que persiguió Colón y que estaba supuestamente marcada en la carta de Toscanelli.

Capitulaciones de Santa Fe

Nos detendremos en las Capitulaciones que acordaron los Reyes Católicos en Santa Fe para el viaje de Descubrimiento, firmadas el 17 de abril de 1492, documento (junto con el de privilegios de 30 de abril), por el que otorgaron al nauta el título de don y los cargos de almirante, virrey y gobernador, sumados a otros beneficios de carácter económico.

Además de la conocida pretensión del Almirante por acceder al almirantazgo siguiendo el modelo castellano ostentado por los Enríquez, hay algunos elementos en las capitulaciones que son comunes con los establecidos en las capitulaciones reales concernientes a la conquista que entonces planeaba sobre las Canarias. Se trata de las peticiones que hizo el futuro almirante: gobernaciones vitalicias y hereditarias, además de su solicitud para que sus hijos fueran nombrados pajes en la Corte y los propios intereses inferidos por mercaderes afincados en Sevilla.³¹ Se ha sugerido que la similitud de las peticiones colombinas con las esgrimidas anteriormente por el conquistador Alonso de Lugo, debiendo ambas postergarse a la toma de Granada,

³⁰ Historia del Primer Descubrimiento y Conquista de las Canarias. Tenerife, 1847, cap. 53; y Ortiz de Zúñiga, Diego: Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble y leal ciudad de Sevilla. Madrid, 1795, t. III.

³¹ Mariano Gambín García sugiere que pudieron conocerse Lugo (conquistador de La Palma el 29 de septiembre de 1492) y Colón previamente y de ahí esa similitud de peticiones (*Las expediciones atlánticas de 1492, el primer viaje colombiano y la conquista de La Palma: Negociación y preparativos*. Comunicación de Gambín García en Congreso Internacional de Valladolid-Colón 2006. V Centenario de la muerte del Almirante, mayo 2006).

podiera deberse a un conocimiento previo de los dos requirentes. En todo caso, las dos formaban parte de la política expansiva de la Corona de Castilla.

Las Capitulaciones de Santa Fé fueron asentadas en el libro registro 3.569 (fols. 135v. y 136) de la Chancillería aragonesa, siendo un traslado, esto es, copia del documento original que se guardaba en el archivo colombino del monasterio de Las Cuevas, de Sevilla, según refleja el inventario colombino de las Cuevas, y que actualmente no se conserva; el documento original, redactado en Santa Fé el 17 de abril, lo firmaron los Reyes y lo suscribió, en nombre de los monarcas, Juan Coloma;³² otras provisiones y cédulas reales, en Granada, el 30 de abril, fueron asentadas en libros registro castellanos, existiendo hoy en día varias copias de los dos documentos originales hechas en la época.

El estudio de las Capitulaciones santafesinas ha dado pie a numerosas interpretaciones en torno a su sentido jurídico principalmente y las finalidades de la expedición y, desde el siglo XX fundamentalmente, se han convertido en objeto de polémica en torno al Descubridor.³³

Aunque la extraordinaria pericia de Colón, su acertada base de partida desde La Gomera y el aguante de capitanes y tripulaciones, hicieron posible por fin el Descubrimiento, se pretende la existencia de un predescubrimiento por parte del entonces futuro almirante o por cualquier otro nauta desconocido; sin embargo, nos resulta difícil admitir la existencia del predescubrimiento de Colón, lo que algunos califican de novela, pero que otros ilustres especialistas aceptan íntegramente utilizando para ello el texto de las *Capitulaciones de Santa Fe*.

Esa idea de predescubrimiento significaría que Colón había descubierto parte del litoral americano y alguna de las Antillas antes de 1492, cuestión que el reconocido americanista Emilio Joss rechazó llamándola novela del piloto desconocido, considerando que era bastante antigua y que desde el XVII había quedado en completo letargo, en total olvido hasta que la reavivó Luis de Ulloa.³⁴

La tesis de aceptación del protonauta o piloto anónimo, fue revalorizada por el colombinista y también jurista profesor Manzano. La atribución a don Cristóbal se asegura que está implícita en una expresión inicial contenida en las *Capitulaciones de Santa Fe*; dice así la frase del preámbulo: *Las cosas suplicadas e que Vuestras Altezas dan e otorgan a don Cristóbal de Colón en alguna satisfacción de lo que ha descubierto en las mares oceánicas y del viaje que agora, con el ayuda de Dios, ha de fazer por ellas en servicio de vuestras Altezas son las que siguen (...)* Manzano afirma que los Reyes Católicos *reconocieron de manera categórica al genovés Colón el previo hallazgo por él de esas tierras incógnitas, propugnando así, de manera tajante,*

³²Serrano y Sanz, Manuel, *El archivo Colombino de la Cartuja de las Cuevas*. Madrid, 1930, p. 42.

³³ Existe numerosa bibliografía que trata éstas como otro de los enigmas colombinos. Su análisis jurídico en: Angel Altolaquirre (*Estudio jurídico de las Capitulaciones y Privilegios de Cristóbal Colón*. *Bol. R.A.H.*, 1991, n. XXXVIII, pp. 279-294); Alfonso García Gallo (*Los orígenes de la administración territorial de las Indias*. *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1944, t. XV, pp. 16-106); Juan Manzano Manzano (*La incorporación de las Indias a la Corona de Castilla*. Madrid, 1948); Juan Pérez de Tudela (*La negociación colombina de las Indias*. *Rev. de Indias*, año XIV, n. 57-58, Madrid, 1954, pp. 289-357) etc..

³⁴ Joss, Emiliano: *El Plan y Génesis del Descubrimiento Colombino*. *Cuadernos Colombinos*, IX, Valladolid, 1979-80, 110. Ulloa pretendió demostrar un viaje de Colón a Groenlandia antes de 1492...

*rotunda, un descubrimiento de islas y tierras firmes, oceánicas en fecha anterior al primer viaje transatlántico de Cristóbal Colón.*³⁵

De esta forma, el hecho de que en el proemio de las Capitulaciones se diga *lo que ha descubierto*, se interpreta literalmente, en tiempo pretérito, es decir, de algo pasado que no de futuro.

Como semejante afirmación resultaría incongruente en abril de 1492, se han buscado diferentes soluciones que la justifiquen. El recurso más reconocido es considerarla un error del amanuense al copiar el documento original en el registro aragonés, de forma que transcribió la frase *ha descubierto* en lugar de la supuestamente original *ha de descubrir*. Así lo entenderían los cronistas que recogieron el documento, o porque lo copiaron directamente del propio original, como fue el caso de Alonso de Santa Cruz, en la *Crónica de los Reyes Católicos*, al escribir: *otorgaron a Cristóbal Colón ciertos capítulos, en satisfacción de lo que avía de descubrir*; e igualmente, Las Casas, en su *Historia de las Indias*, donde, transcribiendo íntegramente el documento, coincidiendo en todo con el registro aragonés, sin embargo, anota en el encabezamiento: *en alguna satisfacción de lo que ha de descubrir*.

Pese a la utilización del tiempo pretérito en el registro de la Chancillería aragonesa, el profesor Demetrio Ramos ha juzgado como precipitada la defensa del protonauta pues, a su juicio, el conjunto del texto y otras afirmaciones colombinas inclinan a pensar que se trata de una capitulación para descubrimiento de nuevas tierras.

El propio Colón, en el prólogo del *Diario* extractado por Las Casas, resume el contenido de las Capitulaciones y, refiriendo los títulos concedidos, dice: *almirante mayor de la mar oceana y visorrey e gobernador perpetuo de todas las islas y tierra firme que yo descubriese y ganase (...)*; igualmente, en las ocasiones en que aludió al descubrimiento años después de que se produjera, puso de manifiesto (obviamente, eso sí) que nunca antes se había navegado por aquellos mares; en esa línea, escribió Colón en 1497: *El año de 1492, los muy altos e poderosos príncipes el Rey e la Reina de Castilla e de Aragón..., enviaron al su Almirante a tentar e descubrir las Indias, islas e tierras firmes del fin del Océano, el cual camino jamás nadie navegó.*³⁶ La misma realidad nos parece que queda acreditada en numerosos documentos reales, como al duque de Medina Sidonia en 2 de mayo de 1493, o de Colón, véase carta del Almirante al Pontífice Alejandro VI en 1502; o la declaración de Rodrigo de Maldonado, famoso consejero de los Reyes Católicos y componente de la junta examinadora del plan colombino que, habiendo hablado muchas veces con el nauta, *por mandado de sus Altezas*, antes y después del viaje, afirmó: *Que sabe quel dicho almirante don Cristóbal Colón, en el primer viaje que hizo a descubrir aquella tierra de las Indias, descubrió muchas islas...*³⁷ o la propia bula *Inter. Caetera* de Alejandro VI de 4 de mayo de 1493 donde se lee: *Proveísteis al dilecto hijo Cristóbal Colón...para que por la mar buscase con diligencia las tales tierras firmes e islas remotas e incógnitas...que hasta ahora no habían sido por otros halladas, etc.*

³⁵ Manzano, 1990, p. 5. Manzano ejemplifica que otros cronistas transcribieron su contenido (leáse Las Casas, Alonso de Santa Cruz, e incluso Martín Fernández de Navarrete), escribiendo en lugar de *lo que ha descubierto*: *lo que ha de descubrir*.(Manzano, 1990, pp. 6 y ss.).

³⁶ *Memorial de la Mejorada*, julio de 1497. Bibl. RI. Acad. de la Historia. Colección Vargas Ponce, t. LIV, fols. 285-94.

³⁷ Pleitos Colombinos, declaración de 26 de febrero de 1515. Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar, t. VIII, p. 101.

Muchos son los investigadores, desde el colombinista Joss, que han argumentado que el texto de las Capitulaciones fue copiado en el registro aragonés después del Descubrimiento, y que fue en ese tiempo cuando se insertó la polémica frase del encabezamiento en tiempo pretérito, considerando así que la búsqueda de las Indias está perfectamente clara en éste y otros textos y que, además, la existencia en el Atlántico de tierras e islas más o menos próximas a las del gran Khan aludidas en las Capitulaciones era cosa percibida en la época y en la Península.

Por el contrario, el estudio que hizo Fernando Valls y Taberner concluyó que las Capitulaciones fueron insertadas en el registro aragonés en el mismo mes de abril de 1492. Muchos años después, la cuestión fue reconsiderada por el que fuera presidente de la Real Academia de la Historia española, Antonio Rumeu de Armas, quien opinó que, siendo un documento esencialmente castellano y excepcionalmente transcrito en el registro aragonés y no en el de la Chancillería de Castilla, las circunstancias de orden institucional que concurren en su gestación y redacción revelan que el documento del archivo aragonés fue una reelaboración enmendada del texto original, así pues hecha después del Descubrimiento.³⁸ No hace muchos días que oímos al profesor Pérez Prendes defender su propia idea relacionada con la cuestión; afirma el reconocido jurista que la formalización escrita del acuerdo celebrado en la localidad granadina de Santa Fe debió ser verbal y no escrita, sugiriendo así el profesor cierta explicación a la famosa frase *ha descubierto* por ser su redacción posterior en el tiempo.³⁹

Nos sumamos a la opinión expresada por Rumeu, pues también don Cristóbal, ya en la última etapa de su vida, nos parece que reconoce de alguna manera la existencia de acuerdo escrito en Santa Fe al escribir al rey Católico: (...) *en todo el mundo creerán que Vuestra Alteza me honró al tiempo que no avía visto de mí salvo palabras, que agora que vee la obra, que me renovará las mercedes que me tiene fechas con acresçentamiento y así como me prometió por palabra y escrito y su firma.*⁴⁰ Para mayor abundamiento en torno a la existencia escrita de las capitulaciones en Santa Fe, también recordamos como cuenta el Descubridor en su *Diario* que, al tocar tierras lusitanas al regreso del viaje de Descubrimiento, el 22 de febrero de 1493, hubo de enseñar a las autoridades de la isla de Santa María: *poder de los Reyes de Castilla para que a ellos les constase cómo con poder de ellos había hecho aquel viaje, y que hubo de mostrarles la carta general de los Reyes para todos los príncipes y señores de encomienda y otras provisiones ...*

Pero, sobre todo, la misma idea estaría representada en algunos de los traslados que se hicieron del documento a petición del Almirante, así, en el texto íntegro de la matriz del libro registro aragonés, como en una primera copia ordenada por el Almirante en La Isabela en 1495 (conservada en el Archivo General de Indias), se subraya algo que formaría parte del documento original, pues en la parte final se anota: *Son otorgados e despachados con las respuestas de Vuestras Altezas en fin de cada hun capítulo en la villa de Santa Fe de la Vega de Granada, a diez y siete de abril del nascimiento de Nuestro Salvador Ihesuchristo de mill e quatroçientos e noventa e dos años...* Otra

³⁸ El primer estudio realizado a petición de Luis de Ulloa (Ulloa: *Christophe Colomb catalan*. París, 1927, p. 396); y el más extenso de Rumeu de Armas: *Nueva luz sobre las Capitulaciones de Santa Fe de 1492*. Madrid, 1985.

³⁹ Conferencia pronunciada en la Academia Matritense el 20 de abril de 2006, Madrid. Su estudio en: Pérez Prendes, Manuel, *Sobre la naturaleza jurídica de las llamadas capitulaciones de Santa Fé. El reino de Granada y el Nuevo Mundo*. 1ª ed. Diputación Provincial de Granada, 1994, pp. 45-59.

⁴⁰ Fragmento de una carta al rey don Fernando copiada por Las Casas. Bibl. Nacional, Res. 22, fol. 105v. (Varela, C., *Textos y documentos completos*. Madrid, 1982, n. LXXXVI, p. 330).

alusión a los capítulos redactados en la localidad granadina leemos en la confirmación real de los privilegios santafesinos, hecha en Burgos, 23 de abril de 1497, para cuya redacción Colón tuvo que presentar el documento original firmado por los Monarcas, pues dice así: *Vimos una carta de merced firmada de nuestros nombres y sellada con nuestro sello, fecha en esta guisa: Don Fernando...*

En la misma línea, la confirmación de privilegios de 30 de abril de 1492, dada por los Monarcas en Barcelona 28 de mayo de 1493, reafirma nuestra opinión acerca de la existencia de un acuerdo escrito en Santa Fe, esto es de las Capitulaciones, y que la frase *lo que ha descubierto*, inserta en el registro aragonés, y copiada en los demás documentos que conocemos, no se puede interpretar como un hecho pasado, esto es, como el predescubrimiento de Colón. Veamos:

En el texto de 30 de abril de 1492 se le llama Cristóbal Colón, sin el tratamiento de *don*, tratamiento que como los títulos prometidos de almirante, virrey y gobernador quedaban condicionados al descubrimiento de tierras; así, en la confirmación de la carta mereced 28 de mayo de 1493 se le menciona como *don Cristóbal Colón*, haciendo expresa alusión a futuros descubrimientos de tierras desconocidas: *Por quanto vos Xpval Colón vades por nuestro mandado a descubrir y ganar con ciertas fustas nuestras e con más gentes ciertas islas y tierra firme en el mar Océano, e sespera que con el ayuda de Dios se descubrirán y ganarán algunas de las dichas islas e tierra firme en el dicho mar Océano por vuestra mano e industria... es nuestra merced y voluntad que vos el dicho Xpval Colón después que ayades descubierto y ganado las dichas islas e tierra firme...que seades nombrado almirante de las dichas islas...y virrey e gobernador dellas e vos podades dende en adelante llamar e intitular don Xpval Colón...*⁴¹

El contenido de la cita transcrita nos confirma la previa existencia del acuerdo real escrito en Santa Fe, pero, además, la mención expresa a *Xpval Colón*, sin tratamiento alguno, demuestra que el texto de la capitulaciones copiado en el registro aragonés, donde se dice *don Cristóbal...*, sólo tendría sentido si se trata de una inserción posterior al Descubrimiento, cuando ya tenía derecho a ese tratamiento, el cual resultaría improcedente el 17 de abril de 1492 cuando era únicamente un proyecto, teniendo en cuenta, además, que sólo unos días después, el 30, observamos que se le cita correctamente como Cristóbal Colón...

Ambas circunstancias las podemos confirmar con otra documentación original de la época, en unos traslados notariales de los privilegios reales otorgados a Colón que se conservan en el Archivo Histórico Nacional de Madrid. Se hicieron en Simancas, en 23 de julio de 1572 (sobre los originales de Santa Fé y la posterior confirmación real de Barcelona...), por una real provisión de 16 de julio anterior solicitada por María Colón, *duquesa de Veragua*, en el pleito que tenía con su primo Diego Colón Pravia. Presentada la real provisión en Simancas, Diego de Ayala, *tenedor del archivo de Simancas*, dice que: *en cumplimiento della [la real provisión] hize abrir y abrí el dicho archivo para buscar las dichas escrituras que por ella se mandan. Las cuales se buscaron en la cámara baja del patronadgo real de Su Majestad, y en una carpeta de la dicha cámara intitulada número primero en un sobre que en él está intitulado scripturas de Indias número quinze (...), y a continuación se transcriben los privilegios colombinos y sus traslados: la copia de las capitulaciones santafesinas y confirmación*

⁴¹ Copia mandada hacer por el Almirante en La Isabela al escribano Rodrigo Pérez, el 16 de diciembre de 1495. AGI., Patronato 295, 2. La confirmación real de los privilegios en AGI., Patronato 295, doc. 31.

de los privilegios hecha en Burgos de 23 de abril de 1497 y la carta merced de 30 de abril de 1492.⁴²

Geopolítica colombina

En los años anteriores al Descubrimiento se produjo un hecho que está directamente relacionado con las expediciones atlánticas, o, dicho de otra forma, con la existencia de una inquietud manifiesta por éstas, aún cuando el interés principal lo constituía la ruta de Guinea.

Nos referimos a la firma del Tratado de Alcáçovas, el 4 de septiembre de 1479, por el que los Reyes Católicos y Alfonso V de Portugal ponían fin a la guerra por la sucesión de los reinos de Castilla, y más particularmente subrayamos el capítulo VIII por el que se reconoce a Portugal: *la posesión e cuasi posesión en que están en todos los tratos, tierras, rescates de Guinea, con sus minas de oro, e qualesquier otras islas, costas, tierras descubiertas e por descubrir, falladas e por fallar, islas de Madera, Puerto Sancto e Desierta, e todas las islas de las Açores, e islas de las Flores, e así las islas de Cabo Verde, e todas las islas que agora tiene descubiertas, e qualesquier otras islas que se fallaren o conquirieren de las islas de Canaria para baxo contra Guinea, porque todo lo que es fallado e se fallare conquistar o descubrir en los dichos términos, allende de lo que ya es fallado, ocupado, descubierto, finca a los dichos Rey e Príncipe de Portugal e sus reinos, tirando solamente las islas de Canaria, a saber, Lançarote, Palma, Fuerte Ventura, la Gomera, el Fierro, la Graciosa, la Gran Canaria, Tenerife, e todas las otras islas de Canaria ganadas e por ganar, las quales fincan a los reinos de Castilla (...)*⁴³

El asunto es de suma importancia pues con ello quedaba clara la política de la dirección expansiva marítima de las dos coronas peninsulares, de un lado la posesión castellana de las Canarias y su mar, esto es el mar de Canarias y costa frontera africana y, de otro, el reconocimiento a los portugueses de las restantes islas hasta entonces descubiertas en el Atlántico (Azores, Madera, Puerto Santo, Cabo Verde, etc.) y el mar de Guinea, desde las Canarias hacia el sur, esto es, de las islas Canarias *para baxo contra Guinea*. Esa era la explicación de la navegación exclusiva portuguesa en el mar africano, el mar conocido hasta entonces que quedaba prohibido para los navegantes castellanos quienes no pocas veces sufrieron las penalizaciones reales correspondientes por penetrarlo.⁴⁴

⁴²A.H.N., Consejos, 21474, pieza 42, fols. 26 y ss.

⁴³ García Gallo, Alfonso: *Las bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en Africa e Indias*. *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, t. XXVII-XXVIII, pp. 319-320. Las bulas de los pontífices Nicolás V (*Romanus Pontifex*, 1455) y Calixto III (*Inter. Caetera*, 1456) habían autorizado a los portugueses a navegar y descubrir más allá de Guinea, hacia las playas meridionales (los mares adyacentes de la provincia de Guinea no navegados antes por otra nación cristiana). La bula de Calixto III especificaba: *desde los cabos Bojador y Num hasta toda la Guinea y más allá or las playas meridionales hasta los indios*. El mismo significado de la autorización a los portugueses aprobada en el tratado de 1479 para navegar el Atlántico sur en exclusividad, aparece refrendado en bula de Sixto IV, *Aeterni Regis*, de 1481 (confirmación de la de 1455).

⁴⁴ La guerra castellano-lusitana se había caracterizado en el aspecto marítimo por los ataques portugueses a las Canarias y las expediciones comerciales andaluzas a la costa de Guinea

El tratado hispano-portugués, y la inmediata bula pontificia que confirmaba las delimitaciones en el Océano (la bula *Aeterni Regis*), convertía en *mare clausum* para los castellanos el mar de Guinea, pero no vetaba la navegación al oeste, Océano occidental desconocido y por tanto libre a toda navegación que los portugueses se veían obligados a surcar al internarse necesariamente en el regreso de sus expediciones a las islas oceánicas lusitanas y sus factorías africanas, sin que aparentemente se realizaran intentos similares por expediciones castellanas, aunque sí fue constante el enrolamiento de tripulaciones procedentes de la costa suroeste española en los viajes portugueses, además de las infracciones ya citadas que no cesaron totalmente.

La geopolítica colombina será un resultado de la geoestrategia de apropiación territorial. La materialización de la idea de Colón germina en el control soberano fundamentado en las capitulaciones de Santa Fe, tratado de Tordesillas y las bulas Pontificias.

La ruta elegida para el viaje descubridor representa el antecedente de lo que poco después constituyó el establecimiento de la primera división del globo en zonas de influencia, mediante una línea imaginaria de polo a polo, dividiéndolo en dos mitades, en las que portugueses y españoles debían explorar y conquistar tierras según autorizaban las bulas pontificias de demarcación del pontífice Alejandro VI en 1493. El Pontífice constituía hasta entonces la única autoridad que podía confirmar esa concesión de dominio espiritual y jurisdiccional de tierras descubiertas y por descubrir, y con él que venían fundamentando sus derechos las monarquías de la época.

Los Reyes Católicos tuvieron que contrarrestar las alegaciones portuguesas que pretendían su mejor derecho a las tierras descubiertas por Colón. Los lusitanos argüían el cumplimiento de Alcáçovas que supuestamente suponía el reconocimiento del señorío portugués sobre todo el Océano al sur del paralelo de Canarias, argumentación que no tenía fundamento sólido en el tratado luso-castellano pues no podía referirse al Oeste.

Así como los portugueses habían reforzado en años pasados sus derechos sobre conquistas mediante bulas pontificias, también los castellanos lo intentaron tras el Descubrimiento para las nuevas tierras de Occidente. Conseguirán los monarcas españoles la concesión por parte del Pontífice de todas las islas y tierras firmes descubiertas y por descubrir a partir de una raya situada a 100 leguas al Oeste de las islas Azores y de Cabo Verde (después ampliadas a 270), navegando por el Occidente y el Mediodía hacia la India (*versus India*), como concesión espiritual y jurisdiccional, al modo de la anterior bula *Inter Caetera* portuguesa.

Se expidieron hasta cuatro bulas: *Inter Caetera*, de 3 de mayo de 1493, de *donación de tierras y concesión de privilegios espirituales*; segunda *Inter Caetera*, de 4 de mayo (como la anterior y copiada de la *Inter C.* portuguesa), de *donación y demarcación*, fijando la expansión no solo *hacia la India* sino a partes occidentales y meridionales de occidente; la *Eximiae devotionis*, de 3 de mayo, de *concesión de privilegios espirituales* (las dos últimas venían a sustituir a la primera); y la *Dudum Siquidem*, de 26 de septiembre, ampliación de la donación de la segunda *Inter Caetera*.⁴⁵

Posiblemente el incumplimiento del Tratado por los paleños fue la causa de la penalización real sobre las dos naves que vieron obligados a entregar como parte de la flota del Descubrimiento.

⁴⁵ La mayoría de los estudiosos coinciden en rechazar la simultaneidad de su expedición, cosa que defiende Gallo, mientras que Manzano, en la línea de no simultaneidad y así *antedatación* de éstas, considera una concesión sucesiva, de abril, la primera de ellas, hasta el mes de septiembre la última. Destacamos los interesantes estudios que hicieron de las bulas pontificias, su proceso de gestación y

Con estas bulas se produjo la última acción pontificia de soberanía temporal, iniciándose desde entonces, por el laudo pontificio, una fructífera y reñida competencia entre las dos monarquías por su expansión en las nuevas tierras, ricas en plata y oro...y supuestamente en especias.

Tras la expedición de las bulas partió Colón a su segundo viaje con la orden real de descubrir la tierra firme de la India antes que pudieran llegar los portugueses. La empresa tenía sentido pues el Almirante, descubriendo islas, entre ellas el Cipango, había creído encontrar en su primer viaje el extremo occidental de Oriente, el *fin del Oriente*.

Los portugueses, preocupados por el avance descubridor castellano, seguirán empeñados en llegar a las ansiadas islas de las Especias por Oriente. Organizaron la expedición de Vasco de Gama, supuestamente ya iniciada su preparación por Juan II (fallecido en octubre de 1495) y, así, en 1497, por la ruta de Mediodía en el hemisferio delimitado a los portugueses por la concesión del Pontífice, doblaban el Cabo de Buena Esperanza, a las puertas de la India, tomando posesión de la ciudad de Calicut dos años después; el logro le permitió al monarca lusitano don Manuel añadir en sus títulos: *Señor da conquista, navegação e commercio da Etiópia, Arabia, Persia e India*. En poco tiempo los portugueses controlaron virtualmente las rutas comerciales a las Islas de las Especias que durante siglos habían estado bajo control musulmán. Alcanzaron así a dejar sin efecto para los españoles el logro de las fabulosas riquezas de la India oriental cifrada en la concesión pontificia de la *Dudum Siquidem* (sobre tierras no poseídas por la nación rival).

Por su parte, Colón continuó en su intento de llegar a las islas de las Especias por la vía de occidente, adelantándose y acortando la nueva derrota abierta por los portugueses, sin embargo, aún deberán pasar años en lograrse la plenitud de la idea colombina, esto es, que por occidente se llegaba a las Indias (Asia, o la legendaria Catay). Nos referimos, obviamente, al descubrimiento en 1513 del nuevo mar por Vasco Núñez de Balboa, ratificado en 1520 por Hernando de Magallanes al atravesar el estrecho de su nombre y bautizar como Pacífico el mismo Mar del Sur, que casualmente encontró calmado en aquellas latitudes. Otra vez se cumplía una heroica expedición española, viaje que completó Juan Sebastián de Elcano cerrando la circunvalación del globo en la búsqueda de las tierras de las especias. Se evidenciaba así la inmensidad de unas aguas que separaban las del Nuevo Mundo del legendario Catay.

Buscando un paso entre mares se había llegado a la constatación de la validez de la idea colombina: que por el oeste se llegaba a la India o, lo que es lo mismo, llegar al este de Asia siguiendo la ruta de Poniente en la búsqueda de las Islas de las Especias, objetivo que se mantendrá en numerosos intentos posteriores, hasta trece armadas desde 1519 a 1565, de las que ocho partieron de puertos andaluces y gallegos y el resto desde tierras del Pacífico hispanoamericano.

La rivalidad portuguesa-española en la demarcación del mundo estaba marcada por el Tratado de Tordesillas, sin embargo, las dificultades para establecer una delimitación exacta en el Océano, esto es, el meridiano y antimeridiano (el cálculo de longitudes preciso no se logró hasta el XVIII con el uso del cronómetro), y con ello la delimitación de jurisdicciones entre portugueses y españoles, provocaba que donde debían establecerse las fronteras quedaran zonas imprecisas, llegando éstas a ser conflictivas en

otrogamiento, Alfonso Gallo (op.cit.) y Juan Manzano Manzano, *Nueva hipótesis sobre la historia de las bulas de Alejandro VI referentes a las Indias*. Rev. de la Facultad de Derecho de México, t. XXVI, enero-junio 1976, n. 101-102, pp. 327-359).

diferentes épocas: en el Atlántico, en el Pacífico (las Molucas), y en el oeste y sur de Brasil. En la primera de ellas y en Brasil, los límites de demarcación se resolvieron en las primeras décadas del XVIII, mientras que el problema de las Molucas había quedado zanjado con el Tratado de Zaragoza en 1529, por el que Carlos V vendió simbólicamente las Islas a Portugal.

En una época en la que el centro geopolítico estaba en Europa, la Corona española, aún centrando sus intereses preferentes (dinásticos y territoriales) y así sus esfuerzos y recursos en Europa, también pretenderá sentar unas bases de dominio en Poniente que supliera la pérdida de Las Molucas y controlara las ambiciones portuguesas, estableciendo unas líneas de comunicación internacionales ejemplares en su época.

La conquista de Filipinas, mediante el sacrificio de un puñado de hombres esforzados y expertos en la navegación oceánica, había cerrado el círculo que abarcaba el mayor imperio del mundo. Esencialmente con el descubrimiento en 1565 de la ruta de vuelta del Poniente, viaje de retorno de Filipinas a México encontrado por Andrés de Urdaneta que permitió la normal comunicación con Filipinas, se produjo la instalación de la soberanía española al otro lado del Pacífico.⁴⁶

No obstante, España, en la incesante carrera de descubrimientos hasta la *Quarta parte del Mundo, Australia incógnita* de Fernández de Quiróz (1606), no pudo contar con los medios que exigía su completo dominio.⁴⁷ El informe de Quiróz alertó a las potencias marítimas europeas a buscar el nuevo continente, quien lo descubriera se elevaba a la categoría de mayor potencia geopolítica. De otra parte, el admirable tesón del imperio español por asentar las bases de dominio en el Pacífico tenía que compaginarse con las luchas que sostenía en Europa, situación que irremediamente repercutía en las posesiones americanas y filipinas. La hegemonía española casi absoluta en el Pacífico, se derrumbaba en los inicios del siglo XVII coincidiendo con la aparición de los grandes veleros. Ingleses, franceses y holandeses, y posteriormente los rusos, que aprovecharán las experiencias españolas para su propio beneficio.⁴⁸

Entre las acciones españolas que aún se produjeron a finales del siglo XVIII, recordamos como asunto de gran importancia que en 1770 la expedición de González de Aedo y Antonio Domonte redescubrieron la isla de Pascua y tomaron posesión de ella (y de Tahiti) para Carlos III, acontecimiento que ocurría antes que los famosos viajes de

⁴⁶ Urdaneta llegó a las Filipinas con la expedición de Miguel López de Legazpi que había zarpado del puerto de Navidad el 21 de noviembre de 1564, arribando el 13 de febrero siguiente a la isla de Leyte de la que tomó posesión en nombre de Felipe II. Urdaneta, cosmógrafo agustino, puso rumbo nordeste, en lugar del este que habían seguido sus antecesores, y avanzando a la altura del Japón (paralelo 42), esquivando el alisio del Pacífico, dio con los vientos y corrientes favorables que le permitieron atravesar el Océano llevándole a las costas californianas. Desembarcó en Acapulco el 8 de octubre de 1565.

⁴⁷ Quiróz ya había participado como piloto en la expedición de 1595 del adelantado del Mar Océano Alvaro de Mendaña de Neira (antes descubridor de las Islas Salomón), pretendiendo descubrir la fabulosa *Terra Australis incógnita*. Quiróz llegó en su viaje a la isla que bautizó Australia del Espíritu Santo, la mayor de las Nuevas Hébridas que él creyó era el continente; y su piloto Luis Váez de Torres siguió después la exploración alcanzando Nueva Guinea, y atravesó el estrecho (de su nombre) entre ésta y el continente luego conocido como Australia.

⁴⁸ El imperio Ruso, cuyas costas siberianas estaban bañadas aguas del Pacífico, estuvo en constante proceso de expansión desde la época del zar Pedro I el Grande y su sucesora Catalina II. Sus movimientos impulsaron las expediciones españolas al norte de Monterrey desde 1768, y no sólo para conocer las intromisiones rusas, sino también para explorar las desconocidas costas y tomar posesión de ellas.

Cook y de La Perouse y que España consideró de importancia como punto de recalada en el trayecto hacia Polinesia, que no debía caer en manos enemigas.⁴⁹

La máxima pretensión geopolítica española en sus aguas fue el dominio del Pacífico, pero la inmensidad del Imperio, las incursiones a que llevaron el interés creciente de otras naciones en esas aguas, y fundamentalmente las guerras europeas, hacían inviables los medios para sostener su objetivo. Ya a la muerte de Carlos III aparecía agotado el que fuera gran imperio marítimo español.

La política de defensa del Imperio había tenido un claro impulso con la entronización de la Casa de Borbón, se reforzaron las fortificaciones en el reino de Chile, se reorganizaron competencias de los virreinos, etc. y se tomaron otras resoluciones directamente relacionadas con su Marina, entre otras medidas, la reorganización de la Real Armada por el ministro Marqués de la Ensenada, y con ello la creación de la Real Compañía de Guardias Marinas en Cádiz en 1717, y dos años antes la Secretaría General de Marina e Indias, o también referido a lo marítimo, la fundación del Real Colegio de San Telmo de Málaga en 1787, a semejanza de la Universidad de Mareantes de Sevilla creada por Carlos III en 1681.

Epílogo

Aunque expuesto de forma resumida, pensamos que uno de los arcanos colombinos, su localidad de nacimiento, ha quedado desvelada. No ofrece dudas que Colón nació en Savona, en la ribera occidental de la señoría de Génova.

Posiblemente el carácter mercantilista de Cristóbal Colón y su afición al mar se formaron en su nación genovesa, y desde sus costas ligures alcanzó a recorrer las rutas mediterráneas que guiaban sus naves mercantes, sin embargo, su proyecto descubridor se gestó en aguas atlánticas, entre portugueses y españoles, surcando las aguas del norte y sur del Océano, en el ambiente de demarcación de fronteras que venían marcándose las coronas lusitana y castellana.

La idea colombina se había cumplido completamente en el siglo XVI, tras la división del mundo entre las dos monarquías de la Península Ibérica, sancionada esta división por el que fue último laudo pontificio que fue sustituido después por la fuerza del poder naval, esencialmente el surgente holandés e inglés en carrera ascendente desde el siglo XVII.

La monarquía hispánica era un imperio de imperios, la mayor unión de pueblos, jurisdicción y riqueza que se había conocido hasta entonces. Era inevitable que el imperio español, realidad política omnipresente, estuviera en estado continuo de guerra. Desde el punto de vista geopolítico, el destino de la monarquía hispánica era inevitable.

La aparición de un nuevo continente entre dos océanos transformó radicalmente la geopolítica y geoestrategia. La lucha por el espacio de predominio del poder marítimo tendría una influencia decisiva en los siguientes siglos, en lo que se conoce como Edad Moderna y Edad Contemporánea.

La gesta colombina había cambiado el centro marítimo que desde la antigüedad había representado el mar Mediterráneo por el Océano Atlántico, y más adelante por el

⁴⁹ En el siglo XVII los holandeses descubrieron Pascua pero no le dieron mayor importancia.

Pacífico que se convirtió, hasta la actualidad, en el núcleo de expansión y desarrollo ambicionados por las grandes potencias marítimas.

CONSIDERACIONES SOBRE PENSAMIENTO NAVAL

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ

Introducción

La situación política internacional cambia hoy tan rápidamente que podemos percibir con toda claridad el proceso de aceleración de la Historia. Conceptos y verdades que ayer considerábamos casi inmutables hoy han perdido su vigencia o, al menos, son puestos en entredicho, quizá con más frecuencia de la que sería deseable. Es necesario el cambio, es necesaria la renovación, es necesario adaptarse a los nuevos tiempos, se nos dice continuamente, como si fuese algo vital e imprescindible para la supervivencia de una empresa, de una organización o de la sociedad misma. Y nadie lo duda. Lo moderno parece un valor siempre en alza y solo los anticuarios, y unos cuantos aficionados, parecen valorar lo antiguo, la herencia de nuestros antepasados que también sentían, que también pensaban. Se cambia así todo, o casi todo, con la mejor voluntad aunque tengamos la experiencia de que los resultados obtenidos no son siempre los esperados, o los deseados, porque el propio proceso de cambio afecta muchas veces, y sin necesidad alguna, a los propios fundamentos, a los propios pilares del edificio que se quiere renovar.

Pero, a pesar de todo ello, debemos de reconocer que adaptarse a una nueva realidad es siempre un bien necesario y que hay que intentarlo siguiendo el mejor procedimiento a nuestro alcance en la confianza de que aquella mejor voluntad nos redimirá de cualquier posible fallo. En los últimos años, la Armada de España, nuestra Armada, también se ha visto, y se ve todavía hoy, sometida a este acelerado proceso de cambio, que quizá aun hoy no podemos juzgar por falta de perspectiva suficiente. En cualquier caso este proceso de cambio siempre será obligado para enlazar la Armada que fue, completamente independiente, con la Armada actual que tiene que pensar no solo en sí misma sino también en los otros ejércitos y en un mundo mucho más interdependiente y comunicado. Parece indudable, debemos aceptar que una poda inteligente es siempre necesaria para que el viejo tronco pueda dar sus frutos. El problema será siempre identificar y respetar lo permanente, lo que no debe cambiar, lo que no se debe podar. Reto permanente de todos.

Siguiendo este camino encontramos valores, de los cuales la Armada es probablemente su principal, pero no única, depositaria, que efectivamente deben de cambiar, que deben de actualizarse pero con la necesaria realimentación negativa para que el proceso de cambio tenga la estabilidad requerida y no puedan verse afectados los fundamentos de la Armada y los intereses de España. Consideramos que uno de esos valores es el pensamiento naval, que nace siempre con vocación de permanencia para responder a la firme voluntad de los sujetos de ese pensamiento naval de estar presentes, en el ámbito marítimo, allí donde sus intereses están en juego o puedan verse afectados.

Para poder referirnos con propiedad al pensamiento naval parece imprescindible definir qué es, qué representa para nosotros hoy, o qué representó en el pasado para nuestros antecesores, un concepto que tanta influencia ha tenido, y aún tiene hoy, en las relaciones internacionales y en el desarrollo de la Historia.

En primer lugar, se podría decir que, desde un punto de vista práctico, el pensamiento naval es como la fuerte percepción, la evidencia, el convencimiento que puede tener una persona, un grupo social o todo un pueblo en virtud del cual la permanencia, o la capacidad de permanecer, en la mar para influir en lo que en ella acontece, se concibe como algo esencial o vital para proteger los intereses o la supervivencia misma de la persona, del grupo o del pueblo que tiene esa percepción. El pensamiento naval, sin necesidad de calificarlo de estratégico para no limitarlo, debe de preceder a cualquier forma de concepto de poder naval, segundo valor e inevitable instrumento para hacer efectiva aquella voluntad. El poder naval debe ser la consecuencia natural de un pensamiento naval previo que sea consecuente y coherente con la defensa activa de los intereses marítimos, de todo orden, que siempre tienen las naciones abiertas al mar. La importancia del pensamiento naval se deduce de la previa existencia y consiguiente percepción de estos intereses. Y por este motivo, y a los efectos de este trabajo, podríamos referirnos al poder marítimo, como una extensión del poder naval, al incluir en él las posibilidades de un país en todo cuanto a la marina civil se refiere.

Como hilo que enlaza todas las épocas de la Historia encontramos que el pensamiento naval surge en personas, en pueblos, que se interrogan, que quieren saber qué hay detrás de un horizonte sugerente y que se dotan de los medios necesarios para lograrlo y para controlar lo que allí eventualmente suceda. Perciben esto como una necesidad ineludible. Por el contrario, el pensamiento continental o terrestre pertenece a personas que no solo no perciben esta necesidad sino que hacen una trinchera en la playa para enfrentar los peligros que pudieran proceder de un horizonte para ellos siempre temible. La Historia nos proporciona ejemplos de ambas posturas y la misma Historia no parece otra cosa que la sucesión de acaecimientos que a su vez son el resultado de decisiones adoptadas de acuerdo con una u otra forma de pensamiento. Cualquier forma de estos pensamientos reside en la conciencia de las personas y no en los estados y quizá por este motivo las marinas de guerra tuvieron en su origen un carácter privado.

España no ha sido ajena a este proceso. El pensamiento naval, y la respuesta necesaria, es una vocación permanente de la Armada, aunque solo sea por razones de proximidad y naturaleza del medio en el que desarrolla sus principales actividades. Las armadas con tradición saben interpretar mejor cuáles pueden ser los intereses que en su día estarán llamadas a defender y son conscientes también de que una armada no se puede crear día. La previsión es imprescindible. Con estos títulos la Armada debe ser la primera en elevar y difundir el pensamiento naval no solo ante la opinión pública sino necesariamente también, ante el mundo universitario y de los medios de comunicación y ante las naciones aliadas con las que España se relaciona dentro de organizaciones internacionales. El pensamiento naval español no puede ni debe ser privativo de la Armada sino que debe ser compartido con la sociedad en su conjunto representada principalmente, en este y en otros temas, por sus dirigentes políticos, aunque sean éstos inevitablemente circunstanciales.

Algunos antecedentes históricos

Si nos atenemos a sus orígenes el pensamiento naval no surge como un resultado del pensamiento abstracto, como el resultado de una reflexión de tipo

filosófico, sino que surge espontáneamente como algo directamente relacionado con la condición del hombre y las necesidades impuestas por el propio vivir. El sentimiento de necesidad es la antesala de la percepción del interés. Necesidades e intereses vendrían a ser como los dos platillos de una misma balanza.

El hombre primitivo encontró en el mar un límite a su propio peregrinar en busca de mejores condiciones de vida, posibilidades de caza o mejores pastos para sus rebaños. El mar, para el hombre primitivo, para el hombre corriente y sencillo de épocas remotas fue en sus orígenes fuente de todo tipo de leyendas, misterios y fantasías. En el sentir y conocimiento de los pueblos y de las civilizaciones más antiguas el mar era algo de lo que había que prevenirse porque por de él podían proceder todo tipo de males. Existen relatos bíblicos en los que se puede encontrar este pensamiento. Temor hacia el mar y temor hacia lo que por él pudiera venir. Los gigantescos moais que rodean la Isla de Pascua, mirando al mar, podrían responder, no solo a necesidades impuestas por rituales y ceremonias de carácter religioso, como es generalmente aceptado, sino también a este mismo sentimiento de percepción de los peligros que por el mar podían llegar, percepción de amenaza que obligaría a sus habitantes a asustar, advertir y disuadir a posibles invasores de los peligros que tendrían que afrontar caso de que decidiesen disputar la posesión de la mágica isla a unos habitantes capaces de construir semejantes gigantes. Estaríamos así ante una especie de colisión del pensamiento naval de los supuestos invasores con el pensamiento terrestre o continental de los isleños. Sin embargo, al ser unos y otros de la misma cultura (estaba en el conocimiento de los antiguos polinesios navegar con facilidad entre las numerosas islas en las que se asentaban) podemos deducir que lo que realmente determina que un pueblo ostente en un momento dado un pensamiento u otro es fundamentalmente la clara percepción (al menos por sus dirigentes) de sus intereses en ese mismo momento.

Pero la dualidad de pensamiento naval versus pensamiento terrestre o continental, tan influidos ambos por la geografía, se mantiene hasta nuestros días. Pensamiento naval aventurero, explorador, creador, capaz de asumir riesgos, de apostar... frente al pensamiento continental, estático y conservador de los que, asentados en tierra, no quieren poner en riesgo su relativo bien vivir. Ya lo decía Tucídides¹ hace 2500 años cuando comparaba los fundamentos de un pueblo volcado al mar (Atenas) con una potencia de mentalidad continental (Esparta). Para Tucídides los pueblos navegantes, como el ateniense, son amigos de lo novedoso, osados más allá de sus fuerzas, son viajeros y aman el peligro en contra de lo que la prudencia aconseja, son decididos y optimistas ante situaciones de riesgo. En cambio, los pueblos de mentalidad continental se muestran excesivamente conservadores, no inventan nada, son indecisos y sedentarios. Los primeros acumulan riquezas y poder desproporcionados a sus medios mientras los segundos apenas conservarán lo que tienen. En la Historia de España podemos encontrar ejemplos de ambas mentalidades antes y después de Trafalgar.

Pero lanzarse al mar no fue cosa fácil para los hombres. Las civilizaciones más antiguas consideraban que la tierra era plana y, quizá por este motivo, se tenía un temor reverencial a acercarse al horizonte del mar que sería lo mismo que acercarse a un abismo desconocido, origen de todo tipo de leyendas. Esta idea potenciaba la mentalidad continental de los pueblos. Había que ser muy prudentes y dejar para los más aventureros las fábulas y las historias que los más veteranos

¹Tucídides el ateniense (460AC). "Historia de la Guerra del Peloponeso. Libro Primero"

marineros contaban en las tabernas de los puertos para despertar la admiración y la curiosidad de sus oyentes: serpientes de mar, playas maravillosas, ciudades de oro, islas de bellas mujeres, costas llenas de caníbales, mar que bloquea y aprisiona las naves... por mencionar solo unas pocas de las fantasías con las que los viejos marineros adornaban la verdad de los lugares que habían tenido la oportunidad de visitar.

Si volvemos al Mediterráneo oriental, cuna aceptada de todos los pensamientos y de todas las estrategias (navales o no), que más tarde pasaron al Atlántico y hoy están ya en el Pacífico, nos encontramos que las civilizaciones más antiguas y avanzadas se asentaron en las cuencas hidrográficas, a orillas de los grandes ríos, para poder aprovechar no solo la fertilidad de las tierras sino también para aprovechar las que ya entonces se reconocían como ventajas del transporte fluvial. Para el transporte de los grandes bloques de piedra con los que se construyeron las famosas pirámides de Egipto, en los años 4000 AC, se utilizaron en el Nilo grandes embarcaciones construidas en ligera madera de palmera. Se diseñaron remos y velas especialmente adaptadas para superar la corriente de los ríos e iniciarse en la práctica de la navegación fluvial. Sin pensar siquiera en lo que sucedía más allá de la desembocadura del río, los egipcios supieron subcontratar el transporte de mercancías por vía marítima a aquellos que sí tenían los conocimientos necesarios para llevarlo a cabo.

La semilla de la navegación germinó con facilidad en las numerosas islas y archipiélagos del mediterráneo oriental cuyos habitantes encontraron en ella la posibilidad de aumentar su actividad económica. Ello permitió el desarrollo de nuevas civilizaciones, el intercambio cultural de los pueblos y la prosperidad y desarrollo de las naciones. Un mar navegable que unía todas las islas y permitía moverse con entera libertad fue determinante para la aparición de buques de mayor porte que se fueron armando progresivamente, en detrimento de la carga, hasta llegar al buque de guerra puro que demostró ser mucho más ágil y eficaz para el combate. Los poseedores de estos buques pudieron alcanzar, de una forma segura, sus objetivos económicos pero enseguida también sus objetivos políticos, sociales y estratégicos. Y nace el verdadero pensamiento naval... Y nacen los "señores del mar" (hoy almirantes). Y nacen las talasocracias... los gobiernos de las potencias marítimas. Egipto domina amplias zonas del Mediterráneo oriental, Atenas y Grecia con rodios, chipriotas, fenicios, focenses dominan el mar Egeo. Roma domina el Mediterráneo, después de vencer a Cartago; por mencionar solo las talasocracias que más han podido influir en la Historia antigua de la Humanidad. Todas ellas se desarrollan en la idea de la importancia del mar y del transporte marítimo como fundamento y garantía de su prosperidad.

Sabemos que los más antiguos comerciantes del Mediterráneo oriental procuraban navegar en los meses de verano cuando las condiciones del tiempo no solían poner a prueba las condiciones de sus frágiles embarcaciones, lo cual, por otro lado, demostraba un pensamiento naval nada desdeñable... si miramos con humor el comportamiento de los navegantes poco atrevidos. La historia del profeta Jonás (800AC) puede ser una confirmación de esta costumbre de los navegantes fenicios. Jonás pudo llegar a tierra debido muy probablemente a la cálida temperatura de las aguas del verano mediterráneo cuando los asustados comerciantes fenicios que lo llevaban a Tarsis o Tartessos (España) decidieron arrojarlo al mar. En días de invierno Jonás hubiera tenido serios problemas para alcanzar la costa.

Era la época en la que los fenicios fundan Cartago y navegan por todo el Mediterráneo para obtener los necesarios rendimientos de su agricultura, de su industria y por la necesidad de importar metales nobles de los tartesios. Estos si fueron navegantes de altura. Se sabe que navegaron, bajo el mando del mítico rey Argantonio, por la costa occidental de África hasta Río de Oro y por el Norte hasta las islas Casitéridas (Islas Sorlingas del Reino Unido o islas Cíes de Galicia). Tartessos, según la mitología griega, era una ciudad de oro que flotaba en un mar de riqueza. Era el punto de atracción de los navegantes fenicios, helenos, y cartagineses y estaba situada en la desembocadura del Guadalquivir, si bien otros autores la sitúan en Sevilla. Para llegar a ella era necesario atravesar las Columnas de Hércules (Estrecho de Gibraltar) y acercarse al límite de lo desconocido. Navegar por el Atlántico, en cualquier época del año, no es lo mismo que navegar por el Mediterráneo en verano. Y los tartesios supieron hacerlo y lo hicieron en beneficio de su prosperidad. Ya en el Libro de Ezequiel de los hebreos (Antiguo Testamento) se reconoce que Tartessos era “el mas elegante de los mercados, lleno de toda clase de mercancías, plata, hierro, estaño y plomo”. Podemos afirmar que Tartessos fue rica porque llegó a ser una talasocracia siguiendo, probablemente sin advertirlo, el pensamiento de Tucídides.

Algunos antecedentes más modernos

El hombre mediterráneo ya no pudo verse libre nunca más de la llamada del mar. Todas las civilizaciones de las que se tiene noticia dominaron de alguna forma amplias zonas de mar Mediterráneo. Y confrontaron en él sus intereses. El comercio, la construcción naval, el arte de navegar, el enigma de un horizonte nunca del todo explorado prendió en el alma de muchos hombres hasta que uno de ellos, procedente de la zona de Génova, supo conquistar la voluntad de una reina de España. Y España y Portugal (que capitalizó y aún capitaliza hoy una parte considerable del pensamiento naval que corresponde a los habitantes de la Península Ibérica)dominaron el Mediterráneo, el Atlántico y , en menor medida, el Pacífico y se convirtieron en talasocracias que solo los turcos, posteriormente derrotados, pudieron retar. Holanda y Gran Bretaña, competidoras de España y Portugal, se convirtieron también, en verdaderas talasocracias hasta llegar a la realidad actual en la que los Estados Unidos de América (dominando todos los mares del mundo) se suma a la lista de las talasocracias que mas han podido influir y todavía influyen en la Historia moderna de la Humanidad.

Es importante recordar como Roma, en un principio potencia terrestre, se ve obligada a transformarse en potencia naval para disputarle a Cartago su condición de tal. Para lograrlo Roma no duda en copiar el diseño de los buques cartagineses y asume como propia la tecnología naval del momento y la mejora a medida que se hace necesario. La historia se va a repetir con Holanda y el Reino Unido en relación a España y Portugal. Podemos comprobar una vez más cómo la configuración física o geográfica de un país, como es el caso de España o del propio Reino Unido, no es condición suficiente para que espontáneamente se transforme o determine su condición de potencia naval. Para ello es necesario e imprescindible el convencimiento de sus gobernantes, estimulados por las personas mas emprendedoras de la iniciativa privada, sobre la necesidad de

defender y proteger los intereses nacionales extendiendo más allá del horizonte, mucho más allá, su capacidad de actuación e influencia.

Como es bien sabido España fue una de las primeras naciones europeas en asumir la aventura del mar. El resto de las naciones se han ido incorporando al “club del mar” cuando fueron comprobando la inevitable necesidad de hacerlo. Por este motivo sucedió que fueron muchas las personas, y las naciones, que aprendieron de España y de los españoles que nos han precedido a lo largo de la Historia. Recordemos que tanto holandeses como británicos no se lanzaron al mar hasta que no se dieron cuenta a finales del siglo XVI y principios del XVII de la importancia que para ellos tenía participar en el comercio marítimo internacional que España y Portugal se repartían desde el XV. Holanda empieza su camino como potencia naval cuando logra independizarse de España y logra modernizar la construcción naval y el Arte de la Navegación, en un momento en el que el pensamiento naval español parece anquilosado, y se expande por todos los mares conocidos a través de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, empresa conjunta del gobierno holandés y de la iniciativa privada. Por su parte los ingleses, en su isla, no encontraron otro medio de expansión que lanzarse al mar en busca de nuevos mercados y fundan su propia Compañía Británica de las Indias Orientales que recibe, en el año 1600, la Carta Real de manos de la Reina Isabel I de Inglaterra.

Y nada mejor para desarrollar y poner a punto un poder naval que confrontarlo con el de un vecino con los mismos intereses. Y fue así cómo Oliver Cromwell, fundador en 1651 de la República inglesa puso sus ojos en el horizonte de la prometedora mar y vio la necesidad, solo un año después de hacerse con el poder, de apoyar desde el estado la iniciativa privada de la mencionada Compañía Británica. Con su Acta de Navegación² Cromwell puso los fundamentos del declive marítimo de la hasta entonces poderosa Holanda. Los conflictos entre Inglaterra y las recién independientes Provincias Unidas de Holanda fueron un estímulo continuo para desarrollar un eficaz poder naval, nuevas armas y nuevas tácticas lo que, al final, terminaron pagando España y Portugal. El Vicealmirante y verdadero fundador de la moderna Marina Real Holandesa, Michael de Ruyter (1607-1676), el marino holandés más destacado de la época, demostró a sus conciudadanos cómo un pequeño país, no más grande que nuestra actual Galicia, puede llegar a ser, con la determinación necesaria, una potencia naval e influir en la política internacional como Holanda lo es y aún hoy lo hace dentro de la Alianza Atlántica.

Francia no podía ser testigo mudo de las disputas marítimas de sus vecinos y se incorpora al pensamiento naval de la época. En 1626 Richelieu³, ministro del Rey Luis XIII, funda la Marina Nacional francesa como cuerpo militar del Estado. Y Francia inicia su proyección marítima impulsada por sus afanes militares, comerciales y científicos hasta llegar a lo que es hoy Francia, una potencia de

² Con esta ley Inglaterra iniciaba una política proteccionista ideada para dañar los intereses comerciales de Holanda cuya flota mercante ofrecía fletes extraordinariamente bajos. Con la primera Acta de Navegación de 1651 Inglaterra reservaba todo su comercio a sus barcos y tripulaciones lo que Holanda consideró un atentado a los principios del mar libre. Esta Acta de Navegación y sus sucesoras fueron tan efectivas que terminaron, después de tres guerras, con el poder marítimo holandés.

³ Richelieu.(1585-1642). “Quien domina el mar, tiene un gran poder en tierra”. Fue el primero en entender la importancia del poder naval para asegurar la influencia internacional de Francia. Creó el primer arsenal militar en Brest.

carácter mundial que a lo largo de su historia demostró la importancia del pensamiento naval.

Merece la pena recordar, sin embargo, el pensamiento de la escuela que se conoció con el nombre de “Jeune École”, que vendría a ser hoy una suerte de antipensamiento naval o pensamiento naval devaluado, dado su carácter eminentemente defensivo, más próximo a lo que en nuestro concepto sería el pensamiento terrestre o continental o propio de naciones que no tienen, o creen no tener, intereses en la mar y se disponen a defender, cerca de la costa, los intereses en tierra. Como es bien sabido esta forma de pensamiento naval, nacido en Francia en el siglo XIX y curiosamente propiciado desde sus inicios por un oficial del ejército de tierra, proponía a las potencias medias hacer frente a los grandes acorazados que amenazasen sus puertos y costas con torpederos y posteriormente con submarinos. La parte ofensiva correría a cargo de cruceros ligeros que atacarían el tráfico marítimo adversario.⁴ Esta forma de pensamiento estaría asociado al dominio negativo del mar por lo que, en su época, tuvo una gran aceptación, y consiguiente aplicación, entre las naciones con menos recursos.

Otro ejemplo de cambio de pensamiento se dio en la antigua Unión Soviética, poder continental por excelencia, que desarrolló un formidable poderío naval. Y hoy China, en situación parecida, es ya el segundo país del mundo que mas gasta en defensa, después de los Estados Unidos, y muestra un continuo desarrollo como potencia naval para atender a su significada percepción de lo que debe ser su nuevo papel regional y mundial. Y es necesario reconocer, con todas sus consecuencias, que este poder naval será o no será una realidad, será o no será efectivo, dependiendo del poder naval de la nación o alianza de naciones que disputen su supremacía. Como siempre sucedió en la Historia.

Esta línea de pensamiento era la que alimentaba el antiguo Plan General de la Armada (1978) cuando establecía la necesidad de mantener unos objetivos de fuerza similares a los de las naciones vecinas, por razones mas que evidentes. Hoy, si bien la situación es distinta, la realidad de fondo para las naciones europeas es la misma, habida cuenta de la magnitud de los retos de todo orden que se le plantean a la Unión Europea. El mar sigue estando presente y sigue poniendo sus condiciones... y la Unión Europea en su conjunto tendrá que dar sus respuestas y tendrá que haber un nuevo reparto de misiones y responsabilidades al que habrá que hacer frente sin poder olvidar, dentro de un mundo multipolar, aquella brillante idea del antiguo Plan General de la Armada. No cabe duda de que el nacimiento de un pensamiento naval europeo tendrá que afectar a los pensamientos nacionales, obligadamente limitados, pero no podrá afectar a la naturaleza del pensamiento naval mismo que reconocemos como permanente.

⁴ Enciclopedia Wikipedia. « Uno de los primeros postulantes de la Jeune École fue el general de artillería Paixhans, quien inventó en 1820 el cañón de alto explosivo para dotar a los acorazados. El proponía que la utilización de estos poderosos cañones en numerosos y pequeños buques de guerra a vapor les permitiría destruir a los mucho mas grandes acorazados”.

Situación actual con referencia a España.-

El pensamiento naval, como quedó dicho al principio, no puede ser independiente de la voluntad. Se necesita una conciencia previa y gran determinación para actuar en el ámbito marítimo. El pensamiento naval, para nosotros, se apoya en el convencimiento de que, tarde o temprano, cualquier conflicto que ponga a prueba los intereses de España, tendrá un fuerte componente naval. Quizá solo las pequeñas naciones de mentalidad continental, por estar alejadas del mar, puedan prescindir del pensamiento naval. Y vivir sin él. En cualquier caso es necesario reconocer que a las grandes potencias, las que tienen vocación de ejercer su influencia por todos los rincones del mundo, no les interesa que las potencias pequeñas o medias, como autodefensa, extiendan unilateralmente su jurisdicción sobre amplias zonas del océano, muchas veces mucho más allá de lo previsto en las convenciones de las Naciones Unidas, y se reservan el derecho de reconocer o no estas ampliaciones haciendo realidad el peso que proporciona el poder naval.

Para comprender mejor la importancia que el pensamiento naval tiene hoy conviene recordar que España tenía, hace poco más de 100 años, más de 600 islas en el Pacífico, islas (Marianas, Carolinas y Filipinas) que no supimos o no pudimos conservar. La mayor parte de estas islas son ahora independientes o mantienen acuerdos de libre asociación con países de los que de una u otra forma dependen. Destacar aquí que Francia mantiene actualmente bajo su soberanía en este océano 150 islas cuyas plataformas continentales y Zonas Económicas Exclusivas, unidas a las del resto de los territorios de ultramar, permiten a Francia ejercer su jurisdicción sobre una zona equivalente a 20 veces el tamaño de su territorio metropolitano,⁵ jurisdicción que ejerce con una relativamente modesta presencia naval. Este ejemplo debería bastar para comprender la importancia que puede tener el poder naval y la voluntad política de un país. Eso que España demostró tener en grandes cantidades cuando se entregó generosamente por todos los mares del mundo. Eso que España todavía necesita ante un todavía demasiado incierto futuro.

En el caso que nos ocupa los historiadores nos enseñan cómo no es suficiente que el pensamiento naval resida solamente en una o en varias instituciones o en unos cuantos dirigentes políticos, por muy insignes que sean o hayan sido, como así sucedió en la mayoría de los casos de la Historia de España. Parece que, en primer lugar, hace falta un concepto previo, claro y decisivo de pensamiento naval y, después, voluntad generalizada, iniciativa privada, comprensión de la ciudadanía y recursos suficientes para materializar el correspondiente poder naval. La conjunción de todos estos ingredientes no ha sido frecuente en España, lo que hizo fracasar notables y nobles empresas. Creo que podemos aceptar, por ejemplo, que en la mayor parte de siglo XIX, España estuvo gobernada, en general, por dirigentes responsables que sí conocían la importancia y la necesidad de mantener el poder naval que España había mantenido hasta entonces, como hemos podido leer en ilustrados trabajos ya publicados en las páginas de estos

⁵ Ministère des Affaires Étrangères. « El dominio marítimo sobre el que Francia ejerce su jurisdicción es el tercero del mundo por su amplitud y se extiende a lo largo de 10,2 millones de km² ofreciendo variados recursos biológicos y reservas energéticas y minerales, como, por ejemplo, los nódulos poli-metálicos que tapizan algunas zonas de la plataforma continental que bordea las islas.»

Cuadernos. Pero, lamentablemente, ello no fue suficiente para evitar la gran crisis del 98. No parece exagerado afirmar que nuestra posición en el mundo, nuestra capacidad de influir en la política europea, nuestra proyección internacional y concretamente americana, el problema de Gibraltar y otras muchas cuestiones todavía pendientes no se podrán resolver hasta que España no vuelva a alcanzar el puesto que le corresponde en el concierto europeo, de acuerdo con su vocación oceánica, su tradición marinera y su larga y brillante Historia.

Aún hoy España mantiene intereses de todo tipo, económicos, políticos, estratégicos, ecológicos, cultivos marinos, conservación de las especies, explotación del subsuelo de los fondos marinos, patrimonio histórico sumergido y otros intereses culturales en general repartidos por toda la geografía mundial. Retos a los que enfrentarnos (hoy multiplicados por terrorismo, inmigración, piratería, narcotráfico) y metas a alcanzar no van a faltarnos, como queda claro si nos atenemos a las necesidades y a las obligaciones que nos impone un territorio proyectado hacia dos mares, unidos por un Estrecho, nudo de comunicaciones marítimas y, al mismo tiempo, punto de confrontación de intereses y culturas. Es posible que España no tenga enemigos declarados, pero España tiene todavía un problema colonial en su territorio que, a su vez, se extiende hasta Ceuta y Melilla y otros enclaves en el Norte de África. Por otro lado no tenemos suficientemente definida nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo lo que puede dar lugar a situaciones de crisis de evolución imprevisible que hacen imprescindible un anticipado y suficiente poder naval para poder gestionarlas, con la eficacia necesaria, desde su mismo origen.

Probablemente tengamos que negociar con Francia, Portugal, Marruecos, Argelia e Italia los límites de nuestra ZEE, o incluso el mar territorial, lo que nos obligará a adoptar un criterio negociador que pueda ser aplicable a todos porque no parece lógico que con Francia aceptemos un criterio de equidad (siempre difícil de comprender) para compensar la concavidad de sus costas, y al mismo tiempo intentemos mantener un criterio de equidistancia en las negociaciones con otros países. O que aceptemos deformar nuestra ZEE debido a la presencia de las Islas Salvajes y no exijamos lo mismo para la isla de Alborán.⁶ Si bien España podría incluirse entre las naciones poderosas que no les interesa reconocer fronteras en el mar que puedan ser establecidas por terceros países, quizá no lo sea tanto como para no prever los problemas y posibles dificultades con sus vecinos a los cuales, a su vez, les conviene conocer de antemano cuál es nuestro criterio y, sobre todo, cual es nuestra voluntad de defenderlo. España, en estricta justicia, podría defender, de acuerdo con los acuerdos internacionales a los que se ha adherido (principalmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar firmada en Montego Bay en 1982), el criterio de la equidistancia para definir sus fronteras en el mar y aceptar criterios equitativos, u otros criterios, solo cuando sean el resultado de negociaciones con los países que se avengan a ello. En cualquier caso un poder naval suficiente es o parece imprescindible para alcanzar una solución justa en cualquiera de las mencionadas negociaciones.

Y tampoco podemos olvidarnos de nuestra responsabilidad con Guinea Ecuatorial para ayudar al pueblo guineano a que llegue a beneficiarse, con la

⁶ José Manuel Laclata Muñoz. "Las fronteras de España en el mar"(14.06.2004). "Fronteras en el mar. Política, derecho y equidad en la delimitación de los espacios marinos "(11.09.2003)Real Instituto Elcano.(14.06.2004)

industrialización de su país, de la explotación de los yacimientos de petróleo que legalmente le pertenecen. A parte de las considerables ayudas que Guinea Ecuatorial recibe de España a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional en la actualidad debemos ayudarlos, de forma prioritaria, a defender sus intereses de acuerdo con el derecho internacional. Y estas ayudas podremos prestarlas principalmente por mar.

Obligada España a mantener por razones obvias un cierto grado de independencia estratégica y obligada la Armada a trabajar en colaboración con los otros ejércitos, el pensamiento naval tiene que integrarse en lo que actualmente se podría calificar como pensamiento conjunto. Es indudable que existe un pensamiento aéreo y un pensamiento terrestre que, con el pensamiento naval, parece deben de confluir en una suerte de pensamiento común o conjunto. De aquí la importancia que para ello tienen el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS), las Escuelas de Guerra de los ejércitos, las cátedras universitarias y, en general, todo tipo de aulas, talleres, seminarios, grupos de trabajo y publicaciones que permitan identificar con la precisión necesaria, mantener vivo y difundir entre toda la sociedad española, medios políticos, diplomáticos, empresariales, medios de comunicación y naturalmente también a los militares, hoy profesionales, el pensamiento conjunto y el pensamiento de cada ejército, resultado siempre de una reflexión permanente. Es indudable que las posibilidades que ofrece internet como expresión del pensamiento individual y colectivo parece hoy un fenómeno inevitable para asegurar aquella difusión.

España es hoy una potencia cultural, y también económica, gracias a insignes españoles que supieron tener pensamiento naval y ponerlo en práctica mucho antes que otros europeos siquiera intentaran hacerlo. Esta vocación oceánica fue heredada por las naciones americanas, naciones jóvenes y con un futuro esperanzador, que entienden que el poder naval equilibrado debe ser la piedra angular de toda política de gobierno.

- Los Estados Unidos mantienen un formidable poder naval, en su origen creado precisamente para combatir a España, del que no pueden prescindir para desarrollar una política exterior de influencia mundial.
- Chile tiene una extraordinaria vocación oceánica impulsada por la inmediata presencia de una inmensa cordillera que al mismo tiempo lo protege y respalda.⁷
- Sectores parlamentarios debaten en Perú si deben de considerar y definir su Zona Económica Exclusiva como mar territorial para ejercer completa jurisdicción sobre la amplia zona de mar que allí se conoce como mar del Perú o mar de Grau. El mar como identidad y como esperanza.
- Bolivia no puede vivir sin recuperar al menos parte del íntimo contacto con el mar del que disfrutaba antes de la llamada Guerra del Pacífico, sin que el

⁷ Esta vocación llevó a Chile a crear y patrocinar, dentro de la Comisión del Pacífico Sur (CPPS) el concepto, hoy ya internacionalmente aceptado, de Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 200 millas “de soberanía y jurisdicción exclusivas” y, visto el éxito obtenido, de otras iniciativas no menos importantes en el campo del Derecho Marítimo Internacional (DMI) como el concepto de “mar presencial”, un ejemplo admirable de cómo la preocupación marítima inspira la conducta política y diplomática de los países que saben volcarse al mar.

lago Titicaca, lago con horizonte propio, pueda llenar ese vacío y sin que el enclaustramiento o la mediterraneidad de países como Paraguay o Suiza, que otros le ponen de ejemplo, pueda mitigar su insatisfecha vocación marinera.

- Argentina y Uruguay están cada día más interesadas en el control de su Zona Económica Exclusiva. La permanente vocación argentina de recuperar el archipiélago de las Islas Malvinas es la expresión de su voluntad oceánica. Ideas semejantes se pueden encontrar en el debate político de Ecuador, Colombia o Venezuela.

Estos son solo unos pocos ejemplos, de cómo el pensamiento naval todavía existe, es imprescindible para supervivir y figura en lugar destacado en la agenda de muchos países al otro lado del Atlántico por mencionar solo los países de nuestra influencia, herederos con nosotros de una Historia común. Sin olvidar a Brasil que demuestra tener, si nos atenemos a sus ambiciosos objetivos de fuerza, una clara vocación de potencia naval.

Con estos antecedentes parece oportuno recordar tres casos singulares y relativamente recientes en los que los intereses españoles se vieron comprometidos y cómo, tanto España como sus oponentes, sujetos de poder naval, supieron utilizarlo para demostrar, con independencia de las razones de justicia que unos y otros hubieran podido tener, la importancia que este pensamiento naval tiene para la toma de decisiones en situaciones de crisis.

El primero se corresponde con la crisis que nuestro Gobierno tuvo que afrontar en 1995 cuando Canadá apresó al buque factoría “Estai”, en alta mar, pero en aguas próximas a las 200 millas de su ZEE, dentro de lo que terminó conociéndose en el ambiente periodístico como “guerra del fletán.” A nuestro entender en aquella crisis España demostró la determinación necesaria y, a la vez, una clara voluntad negociadora, en la defensa de sus intereses. La presencia permanente de la Armada en la zona fue inevitable no solo para defender derechos históricos sino para hacer valer el DMI, aceptado y firmado por ambos países. Se puso así a prueba la fortaleza de buques y dotaciones en condiciones muy duras de navegación en una zona muy alejada de la base española más cercana. El éxito coronó el esfuerzo porque Canadá y España se avinieron al acuerdo y se resolvió una crisis que pudo dañar gravemente los intereses y el prestigio internacional de nuestro país si la actitud del Gobierno fuese distinta o cayese en la tentación de ceder ante una aparente situación de hechos consumados.⁸

Este caso nos lleva a la siguiente reflexión. Es bien conocido que, en la actualidad, la actividad pesquera en la zona está regulada por la Organización de Pesca del Atlántico Noroeste (NAFO) de la que España forma parte. ¿Qué hacer si un país ribereño declara y extiende unilateralmente su ZEE a 400 millas o más en el simple ejercicio de su soberanía como estado ribereño? Efectivamente debemos de reconocer que el estado ribereño tiene, en principio, el derecho, de legislar sobre la alta mar sobre todo aquello que claramente le perjudique o sobre todo aquello por lo que se sienta amenazado. Pero ¿qué sucede cuándo se

⁸ James K. Bartleman. “Roller coaster” En este libro autobiográfico su autor, asesor personal del primer ministro canadiense Jean Chretien, afirma que el ejecutivo de Ottawa, estimulado por el ministro de pesca Brian Tobin, que lideraba el grupo del gobierno canadiense partidario del uso de la fuerza, llegó a diseñar una intervención armada contra los patrulleros y pesqueros españoles, lo que, justo es reconocerlo, al parecer forzó el acuerdo entre las autoridades europeas, españolas y canadienses para evitar lo que sería una grave y seria intervención.

sobrepasan estos límites del DMI? Pues naturalmente la comunidad internacional, o los estados afectados, se verán obligados a aceptar o a impugnar la norma unilateralmente establecida. Sucede así que el DMI es, de hecho, una especie de equilibrio entre lo que los estados ribereños quieren hacer cumplir y lo que la comunidad internacional está dispuesta a aceptar. De ahí la importancia de contar con un adecuado poder naval que sea virtualmente efectivo, como elemento propiciador de la negociación, sin necesidad de llegar a la crisis o al conflicto armado que siempre se debe evitar.

Llama la atención que en la Unión Europea con la libre circulación de personas mercancías y capitales hayan desaparecido prácticamente las fronteras terrestres y en cambio se mantengan las fronteras marítimas, si bien relativamente diluidas solo a efectos pesqueros. La mar en este caso se presenta como la piedra de toque que permite comprender hasta dónde llega la Unión en si misma. Si la Unión Europea tuviese un mar territorial, una ZEE y una plataforma comunes y explotables por empresas de nivel europeo y si los beneficios de estas explotaciones pudiesen repercutir en la Unión en su conjunto, se podría empezar a hablar de una verdadera política exterior y de una estrategia y de una política de defensa verdaderamente comunes. Pero las naciones mas influyentes de la Unión, como consagra el proyecto de Constitución europea, quizá afortunadamente estancada, ya han declarado que unión si pero menos. Los estados integrantes de la Unión no quieren ver diluida su identidad, su poder, su capacidad de influencia en la política internacional. Y sobre todo, podemos añadir, no la van a ver diluida, al menos en un futuro cercano, en la mar. De nuevo la idea del mar, de un mar propio y exclusivo unida a la identidad, al sentido de la supervivencia, al concepto de independencia. Esta forma de comportamiento de las naciones europeas con tradición histórica podríamos calificarlo, tal y como se manifiesta, al menos de no muy europeo.

El segundo caso que puede ser útil recordar se refiere a las medidas que el Gobierno adoptó recientemente para proteger las costas españolas de la amenaza que representa el tránsito habitual y cercano de viejos petroleros de casco sencillo. El Gobierno español, en una justísima limitación del derecho de paso inocente aplicable al mar territorial, extendió éste a la ZEE, ordenando el tránsito de este tipo de buques por fuera de las 200 millas del Finisterre español. Francia y Portugal aceptaron de buen grado la decisión española pero no así el Reino Unido y Holanda que, en la protección de sus exclusivos intereses, la consideraron una trasgresión del DMI. Afortunadamente nuestro Gobierno mantuvo su firmeza y los armadores de los peligrosos petroleros decidieron cumplir por su cuenta la decisión de nuestro Gobierno y evitar así su posible internamiento y consiguientes perjuicios económicos. El hecho de que los buques extranjeros fuesen escoltados por unidades de la Armada durante su tránsito por el “mar presencial” español tuvo sin duda una gran influencia en la decisión de los mencionados armadores que demostraron con su conducta la importancia que tiene para un país el pensamiento naval de sus líderes, la voluntad política de sus gobernantes y la fuerza naval para hacer cumplir las decisiones adoptadas, es decir, cuando todo un pueblo sabe “ser y estar en la mar”.⁹

⁹.Eliseo Álvarez-Arenas. Almirante de la Armada y miembro de la Real Academia Española.”El español ante el mar”

En ambos casos España actuó con mentalidad y pensamiento naval si bien hemos de reconocer que posteriormente hubo otro caso en el que la defensa de los intereses españoles se limitó a la denuncia diplomática, envueltos en la bandera de la Unión Europea, y los resultados, al menos de momento, no han sido y no están siendo tan claros como los anteriores. Es el caso de los pesqueros españoles recientemente apresados por Noruega por pescar en una zona de protección pesquera establecida unilateralmente por este país alrededor de las islas Svalbard.¹⁰ El Tratado de París de 1920 (Tratado de Svalbard) no reconoce a Noruega la soberanía completa sobre las Islas debido a la presencia en ellas de comunidades de distintos países. Según este Tratado Noruega está capacitada para establecer medidas de conservación de recursos pesqueros pero no tiene derecho a llevar a cabo medidas coercitivas, como el apresamiento de buques, que corresponden al país del pabellón que ostenten. Sin embargo Noruega, ante un supuesto de pesca ilegal por parte de arrastreros españoles, no ha dudado en adoptar medidas coercitivas e imposición de multas en un procedimiento que no se reconoce en el mencionado Tratado. Es decir, por encima de la estricta legalidad se impone la razón de hecho. Representantes españoles relacionados con asociaciones de pesca y de armadores reclamaron, como en el caso de la crisis con Canadá, la presencia de patrulleros españoles en el archipiélago de las Svalbard ante lo que consideraron una “humillación” de los barcos españoles y una trasgresión por parte de Noruega del Derecho Marítimo Internacional. Noruega argumenta que este nuevo Derecho del Mar invalida el Tratado de París y, por tanto, los buques pesqueros deben respetar las 200 millas de zona de protección pesquera establecidos. Los buques españoles pudieron regresar a su base a los tres meses de haber sido apresados después de que la empresa armadora pagara 1.9 millones de euros tras un acuerdo con la Fiscalía de Noruega para evitar el juicio previsto. O sea, en este caso la “crisis” terminó con un daño apreciable a los intereses españoles. A pesar de ello, el problema sigue abierto porque los armadores de los pesqueros afectados pretenden regresar a faenar en aguas del archipiélago la próxima primavera y pondrán a prueba, una vez más, hasta dónde llega el pensamiento naval de los españoles cuando se trata de la defensa de sus intereses.

Conclusiones

-El pensamiento naval existe desde la más remota antigüedad pero 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.

¹⁰.El apresamiento de los pesqueros españoles fue precedido por el intento de apresamiento del buque ruso “Electrón”, el cual al parecer no aceptó la jurisdicción noruega y se dirigió a puerto ruso con dos inspectores noruegos a bordo. El capitán del barco ruso demostró tener claro hasta dónde podían llegar las aspiraciones de Noruega. Por otro lado, España ha solicitado en los grupos de trabajo de Derecho del Mar del Consejo de la Unión Europea y de Política Exterior Pesquera que se tome una iniciativa jurídica clara para defender los intereses comunitarios en aguas de las Svalbard y en concreto los intereses de España como estado miembro.

-Por este motivo el pensamiento naval 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.

-Un interés en el ámbito marítimo nace, casi siempre de forma privada pero su protección tiene que ser, actualmente, pública.

-La mentalidad de un pueblo puede ser naval o continental dependiendo de las circunstancias o del momento histórico que viva en un determinado momento.

-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.

-El pensamiento naval debe ser uno de los pilares del pensamiento conjunto.

-Un pensamiento naval nacional será siempre necesario al menos mientras no se defina un pensamiento naval propio de la Unión Europea.

-Éste podrá surgir cuando desaparezcan en Europa las fronteras en el mar y podrá ser el fundamento de una política exterior y de una política de defensa verdaderamente europeas.

-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.

EL PANORAMA DE RIESGOS Y AMENAZAS EN LOS DOCUMENTOS DE ALTO NIVEL DE LA DEFENSA. ¿UNA PERSPECTIVA NAVAL PARA UNA NACIÓN MARÍTIMA? .¹

Fernando FERNÁNDEZ FADÓN

Introducción.

Una lectura de los esquemas sobre el análisis de los riesgos y amenazas a los que se enfrenta España en los principales documentos de la defensa no concuerdan a priori, con el carácter de nación marítima que confieren a nuestro país tanto el Libro Blanco de la defensa, la Revisión Estratégica de la Defensa o más recientemente la Estrategia Militar Española. Quizás el enfoque adoptado, se escora en demasía hacia una perspectiva terrestre no tratándose por tanto, las repercusiones que para la seguridad y defensa de España –y de manera consecuente para la Armada española- encierra la consideración de esa panoplia de riesgos y amenazas desde un punto de vista marítimo y naval.

La metodología adoptada para la aplicación de la perspectiva naval, se ha realizado en base a la estructura por capacidades actualmente en vigor, tomando como referencia los escenarios de riesgo propuestos en los textos anteriormente citados, sin olvidar la presente Directiva de Defensa Nacional 1/2004.

Una misión tradicional, la defensa de Ceuta y Melilla.

La defensa ante una “agresión a gran escala contra el territorio nacional” tiene una relación directa con el riesgo que encierra la **reivindicación marroquí de Ceuta y Melilla**, junto a las islas y peñones españoles del Norte de África. Precedentes como la Guerra de Ifni, la invasión del antiguo Sáhara español así como el intento reciente de abrir una nueva etapa sobre la soberanía española en los territorios del Norte de África con la ocupación del Islote Perejil utilizando la fuerza, hacen de la disuasión y capacidad de respuesta de la Armada una misión que por afectar a los intereses vitales es de capital importancia. La involucración total y escalonada de todas las capacidades y recursos en un supuesto de crisis o conflicto abierto no requiere mayor comentario. Acerca de la viabilidad de esta hipótesis, podría barajarse como más probable, la utilización de la reivindicación territorial contra España, como medio de diversión ante una complicada evolución interna del régimen alauita y como escenario de oportunidad ante una difícil coyuntura nacional en España. Lecciones históricas como la “huida hacia delante” practicada por las Juntas Militares argentinas en 1982 lanzándose a recuperar por la fuerza las Islas Malvinas, o los complicados momentos internos españoles coincidentes con la invasión marroquí del antiguo Sáhara español en 1975, son referencias que no deben perderse de vista.

¹ Este artículo forma parte de un trabajo mucho más completo del mismo autor que será publicado en fecha próxima como volumen independiente dentro de la colección de **Pensamiento Naval** de la Escuela de Guerra Naval



Fragata “Navarra” evolucionando frente al islote de Perejil (2002)

Foto. Armada Española.

La Armada y el terrorismo yihadista.

Más allá de la consideración del anterior supuesto convencional se erige un escenario al menos tan próximo como aquel y que no es otro que la irrupción de los riesgos asimétricos y la confusión de las esferas de seguridad y defensa, que tiene su proyección sobre el ámbito marítimo y por ende sobre el papel de la Armada. Este hecho, discurre parejo al grado de amenaza que encierra el terrorismo yihadista, de cuya letalidad da buena cuenta la masacre del 11-M en Madrid.

Las repercusiones que puede tener el terrorismo de perversión religiosa para la Armada pueden examinarse en una doble dirección. En primer lugar y adoptando una **perspectiva estratégica**, una agresión terrorista puede demandar una puesta en práctica de las **capacidades de protección, proyección y guerra naval especial**². Para ilustrar la primera (*protección*) basta con recordar los atentados del 11-S, y en especial la famosa frase de “dónde están los portaaviones” que pronunció el Presidente de los Estados Unidos al poco de los ataques. A este respecto se introduce el rol que puede jugar la Armada, dependiendo del vector de ataque que utilice el terrorismo. Si se recurre a un avión comercial como elemento hostil, en la neutralización del “renegade aéreo” el recurso a los medios de la Armada para asegurar el espacio aéreo no puede descartarse. En este sentido tanto el “Arma Aérea”, así como la capacidad de control del espacio aéreo que incorporan las diferentes unidades de la Flota –que han obtenido un importante refuerzo desde la entrada en servicio de las unidades de la clase “Álvaro de Bazán” y sus sistemas de combate AEGIS-, son elementos que ante una emergencia de esta índole pueden ser requeridos por el Estado.

En el ámbito marítimo, ya existen antecedentes como la participación de unidades de la Armada española en la operación *Strog Escort*, salvaguardando la libertad de tránsito del tráfico mercante por el Estrecho de Gibraltar contra potenciales ataques terroristas, amén de las aportaciones regulares formando parte

² La enumeración que se hace por separado de las distintas capacidades obedece a una finalidad didáctica. En el empleo de la Fuerza Naval, la superposición de las mismas es una realidad.

de las agrupaciones en la operación *Active Endeavour*. En latitudes más lejanas, el estado de máxima alerta terrorista en la India durante agosto de 2006, exigió del despliegue de unidades de su Marina en las aguas adyacentes al *Ghandi Center for Atomic Research*, para de asegurar una zona de exclusión marítima en un radio de 8 Km. con el objetivo de proteger las mencionadas instalaciones contra un atentado de Al Qaeda³. Estos ejemplos, además de otros que pudieran traerse a colación, apuntan algunas de las tendencias que pueden desempeñar unidades de nuestra Armada. Como puede observarse en el último supuesto, **el ejercicio de la protección en el ámbito marítimo no queda necesariamente fijado a la protección en la mar, sino que la amenaza puede provenir desde la mar y proyectarse hacia el espacio terrestre**, lo que obliga a reflexionar sobre las repercusiones operacionales del tratamiento del entorno marítimo como un conjunto que va más allá de los océanos y mares.

En relación a la capacidad de *proyección*, no conviene olvidar el hecho de que los atentados del 11-S en su calificación jurídica internacional fueron incluidos mediante las Resoluciones 1368 (2001) y 1373 (2001) del Consejo de Seguridad, dentro de los supuestos incardinados en el Art. 51 de la Carta de las Naciones Unidas que reconoce el derecho de legítima defensa individual o colectiva de un Estado⁴. La plasmación práctica del mismo se tradujo en la campaña militar aliada contra el régimen de los Talibán, que exigió un esfuerzo de proyección a las marinas británica y estadounidense principalmente. España para legitimar su participación en la operación “Libertad Duradera”, acudió a ese mismo argumento de la legítima defensa según DE ALMEIDA NASCIMENTO⁵. Un atentado contra nuestro país – o contra otro aliado- que por sus devastadoras repercusiones – y que podría incluir incluso la utilización de Armas de Destrucción Masiva (ADM)- fuera objeto de la calificación de “ataque armado” como en su día proclamó el embajador norteamericano ante Naciones Unidas⁶, podría demandar de la Armada –en virtud del Art. 51- una proyección para conseguir la neutralización del grupo terrorista o realizar acciones puntuales contra el régimen que proporcionara cobertura a dicho grupo. Todo ello, con toda seguridad en el marco de una fuerza multinacional.

En cuanto a la tercera capacidad mencionada –*guerra naval especial*-, se arbitra como un mecanismo que conferirá equilibrio a la Armada como afirma GAMBOA⁷ ante una nueva dimensión de la amenaza; la asimetría. Esa estabilidad se concreta en una serie de cometidos incluidos en la definición

³ *The Indian Express*, 15/08/2006

⁴ Sobre la extensión del derecho de legítima defensa puede consultarse FERNÁNDEZ FADÓN, F. (2005) “El uso de la fuerza en un mundo en transición”. *Boletín de Información del CESEDEN*, nº 286. Madrid, pp. 85-115.

⁵ DE ALMEIDA NASCIMENTO, A. (2003) “El control de los buques mercantes em alta mar por parte de los efectivos de la Armada española que participan en la operación Libertad Duradera: el caso del So Sane.” *Revista Española de Derecho Internacional*. Vol. 5. Madrid, p. 12.

⁶ “In accordance with article 51 of the Charter of the United Nations, i wish, on behalf my Government, to report that the United States of America, together with other States, has initiated actions in the exercise of its inherent right to individual and collective self defence following the armed attacks that were carried out against the United States on 11 September 201 [...]” FERNÁNDEZ FADÓN, F. (2005) *Op. Cit.*, p. 102.

⁷ GAMBOA HERRÁIZ, F. J. (2004) “El equilibrio de la Armada frente al cambio de la amenaza: la guerra naval especial.” *Revista de Publicaciones Navales*. Buenos Aires. Estado Mayor General de la Armada. Dirección de Inteligencia Naval, p. 309.

aportada por el autor, -navalizando dicho sea de paso- el concepto de operaciones especiales:

“Aquellas operaciones navales realizadas por fuerzas navales especialmente designadas, organizadas, entrenadas y equipadas que hacen uso de técnicas operativas y formas de empleos no habituales por las fuerzas navales convencionales”⁸.

En el escenario de la incertidumbre el espectro de cometidos asociados a este tipo de operaciones no podrá cerrarse con la consideración de los roles actualmente contemplados, todo ello unido a un proceso paralelo que llevará aparejado un incremento en la operatividad de las unidades de guerra naval especial.

Ese aumento de actividad vendrá fijado en función de dos variables; en primer lugar por la propia evolución de la amenaza ya sea ésta asimétrica o convencional, y segundo, por su inherente capacidad de discreción que como afirma TORRES⁹ puede proporcionar al nivel político, un grado de confidencialidad e invisibilidad muy a tener en cuenta. Éste último aspecto, resulta especialmente importante a la hora de decretar la supresión –sin restricciones geográficas- de una amenaza terrorista, y encaja a la perfección con el valor añadido que proporciona la Fuerza Naval en el conjunto de la lucha antiterrorista:

“Para combatir las nuevas amenazas es primordial la anticipación. Para ello es preciso eliminarlas en su origen y enfrentarlas a la mayor distancia, siempre que sea posible. Las Fuerzas Navales pudieran ser las más indicadas para acometer esas tareas”¹⁰

A un nivel operacional y táctico, la participación de equipos operativos de infantería de marina embarcados en unidades navales, formando parte de la capacidad de protección de los buques contra eventuales ataques terroristas se convertirá en un requisito prácticamente imprescindible, en espacios geográficos cada vez más próximos, como aprecia para la Royal Navy BLACKHAM:

“[...] it is surely important to maintain the ability to respond on a broad scale and to *simultaneously maintain a genuine counterterrorist and security capability in the seas around the United Kingdom and Europe.*”¹¹

De la misma manera, su participación en operaciones MIO se hará previsiblemente en situaciones tácticas que conlleven una **elevación general del nivel de riesgo** (piratería, buques secuestrados o fletados por organizaciones terroristas, contrabando de armas –incluidas las ADM-) al tiempo que se combinará con acciones asociadas a la proyección de fuerzas en escenarios distantes (NEO, TRAP, CSAR, o asociadas con la inteligencia entre otras). Todo este conjunto, constituirán las principales aportaciones de la capacidad de guerra naval especial a un escenario internacional marcado por la incertidumbre.

⁸ GAMBOA HERRÁIZ, F. J. (2004) *Op. Cit.* p. 310

⁹ TORRES MARTÍNEZ, S. (2003) “Guerra naval especial.” *Revista General de Marina*. Madrid. Tomo 244, p. 384.

¹⁰ MOLERO SAYAS, M. (2004) “La aportación de la inteligencia naval en la lucha contra las amenazas emergentes”. *Cuadernos de Pensamiento Naval*. Escuela de Guerra Naval. Núm. 4, p. 72.

¹¹ BLACKHAM, J. (2006) “Shaping the Royal Navy. Fleet Reductions Would Restrict Operations.” En *Defence News*, 3 July. London, p. 21.

Sin que lo aquí expuesto deba observarse como un ejercicio de política ficción, en un escenario estratégico caracterizado por la ausencia de cualquier referencia perdurable, se impone una labor más intensa de reflexión estratégica para lograr un adecuado nivel de concienciación sobre estas amenazas¹², y gestionar en consecuencia su tratamiento.

Las tendencias actuales en seguridad marítima, muestran una justificada preocupación por la amenaza que ejerce el terrorismo marítimo. El informe *9/11 Comission Report* (2004) es concluyente al afirmar lo siguiente:

“While commercial aviation remains a possible target, terrorists may turn attention to other modes. **Opportunities to do harm are great or greater, in maritime or surface transportation.**”¹³

La referencia “surface transportation”, ya se ha materializado con los atentados de Madrid y Londres, en donde los transportes terrestres como trenes, metro y autobuses fueron objetos de atentados terroristas. Sin pretender hacer una extrapolación simplista, los hechos acaecidos, indican que Al Qaeda tras el 11-S ha ampliado su panoplia de objetivos en Occidente. No en vano puede recordarse que entre la documentación incautada a los terroristas detenidos en el Reino Unido en agosto de 2006, y que pretendían hacer estallar una docena de aviones de pasajeros sobre el Atlántico, se hallaron planes en un estado bastante avanzado para intentar contra *puertos* británicos además de estaciones de ferrocarril y del metro de Londres¹⁴.

De la misma forma puede traerse a la memoria que el ámbito marítimo no es un escenario inédito para el terrorismo de Al Qaeda. Recuérdense por ejemplo los atentados contra el USS The Sullivans (2000), USS Cole (2000) y el superpetrolero francés “Limburg” (2003); aunque hechos posteriores en el área mediterránea con objetivos eminentemente civiles sugieren que ésta perspectiva no está ni mucho menos en “vía muerta” para Al Qaeda¹⁵.

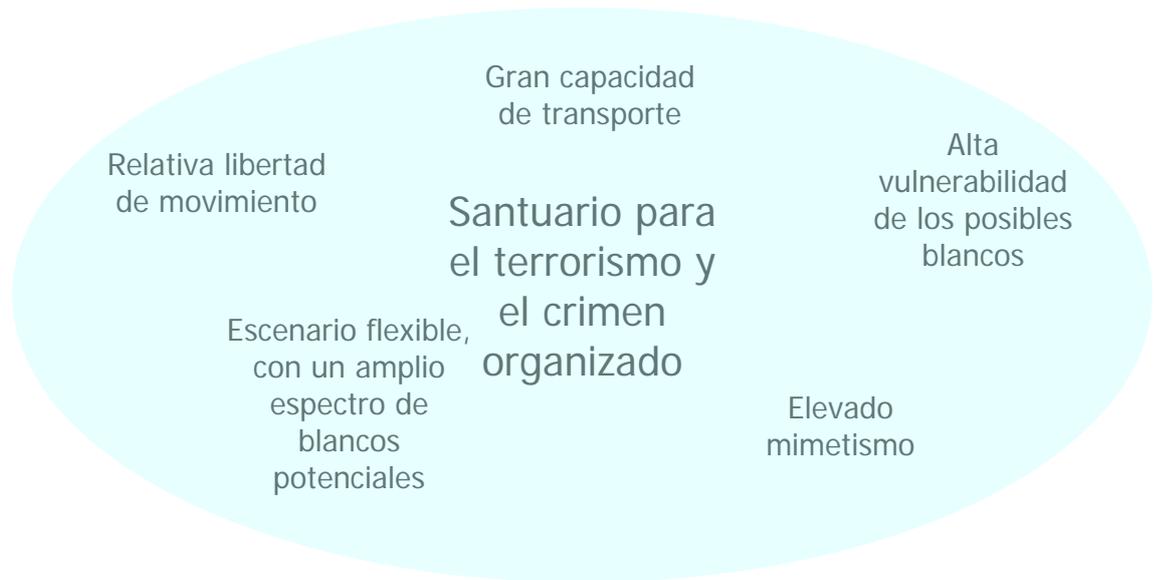
Aun así, si por algo se ve incrementada la peligrosidad del terrorismo en el entorno marítimo, es porque coinciden una serie de vulnerabilidades inherentes al propio medio. El resultado directo de ello es la **elevación de la potencial letalidad de un atentado cometido en/o desde el entorno marítimo**. SUANZES sintetiza en el siguiente diagrama las principales vulnerabilidades que ofrece el entorno marítimo para el terrorismo:

¹² La ausencia de concienciación respecto a la amenaza que representa el terrorismo yihadista, es contemplada –acertadamente- por la RED como un riesgo. RED (2003) *Planteamientos Gnerales*, Madrid, p. 51.

¹³ THE NATIONAL COMMISSION ON TERRORISTS ATTACKS UPON THE UNITED STATES (2004) *The 9/11 Comission Report*. Washington, p. 391.

¹⁴ *Diario El Mundo* 14/08/2006

¹⁵ Pueden mencionarse los atentados contra el Consulado Británico y una sinagoga judía en Estambul en 2004. En un principio el plan consistía en introducir un camión con explosivos en un ferry israelí, el cual eludió su suerte al no poder entrar en el puerto de Antalya (Turquía) debido al mal estado de la mar. Ante ese hecho los terroristas decidieron dividir el explosivo y volverse contra los objetivos en Estambul. En agosto de 2005 en el mismo escenario las fuerzas de seguridad turcas desarticularon una célula terrorista que tenía en su posesión explosivos y una embarcación para hacerla estrellar contra un crucero israelí. Existen otros intentos frustrados, pero por su notoriedad hemos destacado los anteriormente citados.



FUENTE: SUANZES FERNÁNDEZ DE CAÑETE, S. y FERNÁNDEZ FADÓN, F. (2006) *Aspectos de defensa en materia de puertos*. Conferencia en el Instituto de Empresa. Madrid.

La detonación de un artefacto “sucio” que contenga entre 10 -20 Kilotones introducido en un contenedor en el puerto de una gran ciudad, según un informe del *Congressional Research Office* (2004) provocaría entre 50.000 y 1.000.000 de muertos, así como unos daños globales¹⁶ que superarían con creces las destrucciones y repercusiones económicas a nivel global, en relación a los causados por los atentados del 11-S¹⁷. Con todo este panorama los temores principales, se gradúan en función del hipotético daño que puedan causar, concentrándose fundamentalmente en dos vectores:

- Utilización de un buque como plataforma suicida o “renegade marítimo” contra un puerto¹⁸. No hay que olvidar que en multitud de ciudades, los puertos se encuentran próximos, o constituyen el centro mismo de grandes áreas urbanas¹⁹.

¹⁶ [...] would result direct property damage of \$50 to \$ 500 billion, losses dues to trade disruption of \$100 billion to \$200 billion, and indirect costs of \$300 billion to \$1.2 trillion..” En MEDALIA, J. “Terrorist Nuclear Attacks on Seaports: Threat and Response”. Washington. *Congress Research Service. Report for Congress*, p. 1.

¹⁷ “According to a report by the Federal Reserve Bank of New York, the terrorist attacks of September 11, 2001, cost New York city an estimated \$33billion to \$36billion.” THE CONGRESS OF THE UNITED STATES. CONGRESSIONAL BUDGET OFFICE. (2006) *The Economic Costs of Disruptions in Container Shipments*. Washington, p. 12.

¹⁸ DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (2005) *The National Strategy for Maritime Security*. , Washington , p. 4.

¹⁹ A modo de ejemplo recordamos una explosión de la era prenuclear acaecida en el puerto escocés de HALIFAX en 1917. Evidentemente la explosión de un gasero o un petrolero tendría consecuencias mucho mayores. “[...] el 6 de diciembre de 1917, después de que un buque francés de transporte de municiones colisionara con un carguero noruego. El barco francés se incendió, fue a la deriva contra los muelles de la ciudad y explotó. Los testigos explicaron que el cielo estalló en cuatro kilómetros cúbicos de llamas, y que durante un instante el fondo del puerto quedó seco. Más de 1.630 edificios quedaron destruidos por completo, otros 12.000 sufrieron daños y murieron más de 1.900 personas.” LANGEWIESCHE, W. (2006) *Mares sin ley. Caos y delincuencia en los océanos del mundo*. Debate. Barcelona, p. 50.



Fotografía aérea de la ciudad de Vigo, en dónde puede observarse cómo el puerto se configura en centro neurálgico del desarrollo del conjunto urbano.

Foto: Autoridad Portuaria de Vigo.

- Mayor probabilidad para atentar con éxito usando una “bomba sucia” desde el entorno marítimo²⁰.



Terminal de contenedores del Puerto de Vigo.

Foto: Autoridad Portuaria de Vigo.

En este sentido también la doctrina estadounidense es clara:

“The maritime domain is the likely venue by which WMD will be brought into the United States.”²¹

²⁰ Consciente de la vulnerabilidad en esta área, los Estados Unidos lanzaron a principios de 2002 la *Container Security Initiative*, por la que se reforzaban las medidas de seguridad en un gran número de puertos nacionales y extranjeros a fin de detectar un ADM introducida en un contenedor. Los métodos varían y van desde la utilización de aparatos de rayos gamma, rayos x, boyas preparadas para detectar radiación, etc. Desde el año 2003 tres puertos españoles (Algeciras, Valencia y Barcelona) se han adherido a la iniciativa. De todos modos, el número de contenedores revisados oscila entre un 2% y un 6%, según los puertos.

²¹ DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (2005) *The National Strategy for Homeland Security*. Washington, p. 5.

Conscientes de la amenaza los Estados Unidos iniciaron bajo el impulso presidencial²² un desarrollo legislativo para implementar una política integral de seguridad marítima, cuyo último eslabón lo constituye el concepto *Maritime Domain Awareness* (2005):

“[...] is the effective understanding of anything associated with the *maritime domain*²³ that could impact the security, safety, economy, or environment of the United States”²⁴

Ante un cambio de tal magnitud, las marinas de guerra no pueden abstraerse. Si bien hasta el momento se ha puesto énfasis en la “capacidad de protección”, con el objetivo desde un punto de vista táctico de reducir la vulnerabilidad de los buques de guerra ante ataques asimétricos (“Force Protection”), sus consecuencias van más allá abriendo un debate sobre las funciones y el uso de la Fuerza Naval.

“No longer is it sufficient to track the movement of hostile military aircraft and warships.”²⁵

Como señala PRATS al reflexionar sobre el impacto que los atentados del 11-S han tenido en los roles de las marinas de guerra, afirma que se va a producir una expansión del denominado “Apoyo a la Acción del Estado en la Mar”, que en la RED se concreta en la “Capacidad de Acción Marítima”:

“Se define como el conjunto de posibilidades que la Armada ofrece como contribución a la acción del Estado en la mar, para proteger los intereses marítimos nacionales, y para contribuir a preservar, junto a otras instituciones del Estado, la paz, seguridad y bienestar de los ciudadanos.”²⁶

Su materialización en la Fuerza de Acción Marítima, con unidades navales desplegadas a lo largo del litoral español, le enfrenta a tareas de presencia naval y vigilancia de los espacios marítimos de interés, y en cooperación con otras administraciones, a labores de policía marítima²⁷.

Para ahondar en el debate, otros riesgos como la “Delincuencia transnacional, crimen organizado y tráfico de drogas” así como los “movimientos migratorios extraordinarios y no controlados”, también son susceptibles de ser englobados dentro del “apoyo a la acción del Estado en la mar”. Aún así la gestión de estos riesgos no debe realizarse en base a perspectivas diferenciadas y estancas, es decir, tratar de ignorar las sinergias –tal y como contempla la Estrategia Europea de Seguridad (2003)- entre tráfico ilícito, crimen organizado y terrorismo²⁸; ya que puede provocar que “los árboles no dejen ver el bosque”. Un tratamiento

²² Consultar: *National Security Presidential Directive-41 y Homeland Security Presidential Directive-13*.

²³ DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (2005) *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security*. Washington, p. 1.

²⁴ Por *Maritime Domain*, se entiende lo siguiente: “ is all areas and things of, on, under, relating to adjacent to, or bordering on a sea, ocean, or other navigable waterway, including all maritime related activities, infrastructure, people, cargo, and vessels and other conveyances.” En DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (2005) *Ibid*.

²⁵ DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY (2005) *Strategy for Homeland Defense and Civil Support*. *Op. Cit.* p. 15.

²⁶ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 225.

²⁷ Un desarrollo detallado de las acciones y marco actual de la Fuerza de Acción Marítima, consultar; CARTIELLE VILLAR, J.A. (2005) *Op. Cit.*, pp. 47-54.

²⁸ UNIÓN EUROPEA (2003) *Estrategia Europea de Seguridad: Una Europa segura en un mundo mejor*. Bruselas, p. 5.

estanco de cada uno de los “nuevos riesgos” no se ajusta al carácter multidireccional y complejo que adquieren las nuevas amenazas en el entorno marítimo. Como ejemplo puede recurrirse a la hipótesis –nada inverosímil- de una embarcación de inmigrantes ilegales que se integra en un buque de mayor porte fletado por una organización criminal. Si entre ese pasaje figuran varios terroristas de Al Qaeda, cuyo objetivo puede ser estrellar ese barco contra un buque gasero en un puerto español; ¿A quién corresponde o puede enfrentarse a esa amenaza? Considerando otro supuesto que incluya el secuestro de un superpetrolero o un barco que transporte sustancias químicas²⁹, ¿están preparadas las unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, o un patrullero ligero de la Armada para neutralizar, llegado el caso, esa amenaza? Muy probablemente no.



Petrolero maniobrando en el puerto de Juneau (Alaska), escoltado por un “cutter” de la Guardia Costera de los Estados Unidos (parte inferior derecha).

Foto: Guardia Costera de los Estados Unidos.

Esta casuística trae de nuevo a colación el carácter difuso y la necesaria complementariedad que ha de presidir la lucha contra los denominados “nuevos

²⁹ Para validar esta afirmación es interesante leer el testimonio del entonces comandante de la TF-150, Contralmirante Moreno Susanna, sobre la operación de interdicción del mercante norcoreano “So San”: “Una de los problemas que más nos preocupaban era la noticia de que el combustible que utilizan estos misiles es un compuesto químico llamado IRFNA, que contiene un derivado del ácido nítrico de alta toxicidad y que requiere precauciones extraordinarias de seguridad para su manejo. Ordené al jefe de la sección de Inteligencia de mi Estado Mayor, capitán de corbeta Juan María Ibáñez, que en España está destinado en el Departamento de Seguridad Interior y Defensa NBC del CEVACO, que obtuviera toda la información posible sobre ese agente químico, su manejo y el peligro que podría representar, y elaborar unas instrucciones detalladas para prevenir los posibles riesgos. Para añadir más tensión, recibí una llamada del contralmirante Rodríguez González- Aller desde Tampa (Florida), diciéndome que los norteamericanos le habían despertado a altas horas de la noche para informarle de la peligrosidad del asalto y de que se podría esperar que la dotación norcoreana hiciera explotar el buque antes de que éste cayera en nuestras manos.” MORENO SUSANNA, J.A. (2003) “La operación “Socotora”. Relato de la acción sobre el So San.” *Revista General de Marina*. Tomo 244. Madrid, pp. 810-811.

riesgos y amenazas”. Para el ámbito marítimo –a semejanza del terrestre-, la clave reside en obtener una fusión de la información de inteligencia que permita realizar una evaluación integral del barco o embarcación antes de decidir, dónde, cómo y que tipo de medios son los más convenientes para interceptar un “contacto de interés”. Se evitaría de esta manera el posible envío de una lancha de “Salvamento Marítimo” a interceptar un hipotético contacto que sea en realidad una embarcación pirata o un buque terrorista proveniente del África Occidental.



Un modelo a considerar pudiera ser este centro del JIATF South de Key West (Florida) en dónde trabajan conjuntamente miembros de las fuerzas de seguridad, militares y de las agencias de inteligencia, en el combate de tráfico ilícito en la mar.

Foto: *Joint Interagency Task Force.*

Además de la idoneidad en la discriminación de los blancos, desde un enfoque naval la práctica desaconseja la no compartimentación estanca entre capacidades o estructuras orgánicas para combatir estos nuevos riesgos. No sería extraño que para interceptar y neutralizar un petrolero “renegade” se necesitara el concurso de unos medios superiores a la potencia de fuego, sostenimiento y capacidad de protección que los asociados a la Fuerza de Acción Marítima, o llegado el caso de una embarcación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Cabe deducir por tanto que en el escenario actual y a medio plazo no todo el “Apoyo a la Acción del Estado en la Mar” puede ser realizado o debe atribuirse a la Fuerza de Acción Marítima. Casos como el despliegue de unidades del Grupo de Proyección de la Flota para apoyar la lucha contra la contaminación provocada por el “Prestige”, son prueba de la prudencia con que deben contemplarse los presupuestos excesivamente asentados en posiciones legalistas.

Como conclusión, en la lucha contra el terrorismo marítimo, y más concretamente la neutralización de un buque terrorista, sería recomendable desarrollar con carácter preventivo el marco legal, competencial, estructuras operativas y protocolos, no sólo dentro de la Armada, sino entre todas las administraciones que puedan estar implicadas en este sentido. Se trata, en

consecuencia, de acometer con carácter preventivo³⁰ la lucha efectiva contra el primer riesgo que priorizan no sólo documentos como la *RED ESME* o la Estrategia Europea de Seguridad, sino también la *DDN 1/2004*. Quizá nos encontramos ante la oportunidad y responsabilidad de diseñar un marco integral de la seguridad marítima coherente entre todas las administraciones con responsabilidades en la mar, ya que la complejidad y mutabilidad de los riesgos necesitan de un enfoque versátil, dinámico e integral para dar una cumplida respuesta. Por último, conscientes de la naturaleza de la amenaza terrorista en el entorno marítimo, el empuje que se está ejerciendo por las Naciones Unidas³¹ y países como los Estados Unidos con su *The National Maritime Strategy* (2005) o Francia a través del *Sauvegarde Maritime* (2004), alertan sobre la necesidad de ponerse a trabajar. La posibilidad de sobrepasar con creces las catástrofes terroristas del 11-S y los atentados de Madrid en o desde el ámbito marítimo, alertan sobre la conveniencia de romper con las tendencias reactivas ante un terrorismo con intenciones declaradas de provocar la mayor destrucción intencionada de la historia.



Portada del periódico “The New York Times” al día siguiente de los atentados.

Foto: *The New York Times*

Seguridad energética y la viabilidad de los tránsitos marítimos

Otro de los riesgos que se encuentran relacionados además con la razón de ser de las fuerzas navales, y sobre el que planean también las “nuevas amenazas” es

³⁰ Art. 16. d) Tipos de Operaciones: “[...] A estos efectos, el Gobierno designará la Autoridad nacional responsable, y las Fuerzas Armadas establecerán los procedimientos operativos pertinentes”. *Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional*. P. 5.

³¹ Es de notar la reciente aprobación de las Enmiendas al Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos en la Mar (2006), más conocido como Convención de Roma de 1988. Si la Convención fue concebida en un principio como respuesta al ataque terrorista sobre el trasatlántico italiano “Achille Lauro”, una lectura de sus recientes enmiendas, denotan la preocupación de la Organización Marítima Internacional por evitar una catástrofe terrorista que provenga desde, o tenga lugar en el entorno marítimo.

la **seguridad de los tránsitos y abastecimientos energéticos por vía marítima**³². Para una nación marítima como España que tiene unos recursos muy limitados³³ –especialmente en el tema energético³⁴–, la amenaza de una interrupción o cierre parcial de sus líneas de comunicación en la mar³⁵ puede provocar el estrangulamiento de su economía³⁶. Respecto a la importancia general del transporte marítimo para la economía española, las últimas cifras publicadas (2005) por el ente estatal Puertos del Estado, aportan un nuevo máximo histórico en 2005 con un aumento del 7.49% respecto al año anterior en toneladas de mercancías que operaron a través de los 46 puertos de titularidad estatal. Globalmente esto supone que el 60% de las exportaciones totales de España, así como el 80% del total de las importaciones tienen como escenario el ámbito marítimo.

Además de lo expuesto, la dependencia española en materia energética se percibe de manera manifiesta en el sector marítimo. Para España la importancia del petróleo es capital ya que este representa el 53% de su energía primaria, una cifra muy por encima si la comparamos con otros países como los Estados Unidos cuya dependencia alcanza al 40%. La vulnerabilidad de España obedece fundamentalmente a dos razones:

- El 99.6% de los 1.6 millones de barriles consumidos diariamente en España son importados (2004).
- Ubicación geográfica de las fuentes de abastecimiento españolas.

Sobre el último particular para el año 2005 los datos fueron los siguientes:

PAÍS	2005 (%)
México	15.1
Rusia	13.6
Nigeria	11.5
Arabia Saudí	11.4
Libia	10.5
Irán	8.7
Noruega	5.1
Irak	4.9
Argelia	3.3
Subtotal	84.1
Resto de países	15.9

³² RED (2003) *Planteamientos Generales*. Madrid, p. 50.

³³ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 132.

³⁴ *Ibíd.*

³⁵ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 147.

³⁶ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, pp. 130-131.

Fuente³⁷: *Boletín Estadístico de Hidrocarburos*, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Noviembre y enero 2005; *Anuario estadístico de España 2005*, Instituto Nacional de Estadística.

De los datos incluidos en la tabla puede extraerse la conclusión de que una cuarta parte del petróleo importado procede de tres países muy poco estables y no democráticos del Oriente Medio (Irán, Irak y Arabia Saudí). Otra consecuencia es que Nigeria –tercer proveedor de petróleo nacional y quinto de los Estados Unidos- es el país con mayor población musulmana de África. Hay que añadir que en los 12 estados más septentrionales del país rige la *sharia* o ley islámica, constituyendo este hecho entre otros factores fuente de frecuentes matanzas entre cristianos y musulmanes³⁸, aparte de la corrupción que asola las estructuras y cuadros de la administración. Por otro lado el Movimiento de Emancipación del Delta del Níger (MEDN) que tiene como objetivo lograr una redistribución de la riqueza petrolera que según ellos se arrojan las compañías extranjeras, ha expresado su intención de atentar contra petroleros en la región:

“We are not just going to fire rockets. We intend to destroy any export tanker we are able to reach”.³⁹

No en vano, entre piratas y acciones del MEDN han conseguido reducir la producción de petróleo de Nigeria en un 20%, incidiendo de manera bastante significativa en las subidas puntuales de los precios del petróleo.

Por último, dos países del Norte de África como son Libia y Argelia, copan el 13.8% de las importaciones de crudo españolas, lo que supone dos décimas por encima del porcentaje de abastecimiento procedente de Rusia. Sobre este último país tampoco debe olvidarse que ha utilizado el petróleo como arma política contra Ucrania a finales de 2005, afectando al suministro de algunos países de la Unión Europea.

La otra de las fuentes principales, el gas natural, ocupa el 16,9% de la energía primaria consumida por España, presentando con relación al mismo un grado de dependencia exterior (99%) casi idéntico al petróleo. Sus cifras para 2005 se presentan en función de su distribución geográfica son las siguientes:

PAÍS	2005 (%)
Argelia	44.9
Nigeria	15.2
Qatar	14.2
Egipto	8.5
Noruega	6.5

³⁷ ISBELL, P. (2006) “La dependencia energética y los intereses de España.” En *Análisis del Real Instituto Elcano*. Nº 33. Madrid, p. 4.

³⁸ De acuerdo con informes proporcionados por asociaciones de grupos humanos, 14.000 personas han muerto desde 1999, como consecuencia de las luchas étnicas y religiosas en Nigeria.

³⁹ *The New Zealand Herald* 20/02/2006.

Omán	5.0
Libia	2.7
Malasia	1.0
Emiratos Árabes Unidos	0.8
Trinidad y Tobago	0.8
Subtotal	99.7
Resto de países	0.3

Fuente⁴⁰: *Boletín Estadístico de Hidrocarburos*, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Noviembre y Enero 2005; *Anuario Estadística de España 2005*, Instituto Nacional de Estadística.

Las conclusiones que pueden establecerse a partir de la tabla establecen una preponderancia para la región norteafricana (55.1%), si bien en el caso de Argelia debe reseñarse que sus exportaciones hacia España se realizan a través del gaseoducto Magreb-Europa Gas, lo que realza aún más su importancia para España. Las tensiones bilaterales entre Argel y Rabat junto con sus dinámicas internas, así como el papel que juega Francia en la zona también son factores a tener en cuenta. Para el caso de Egipto su transporte marítimo por el Mediterráneo unido a la creciente presión del islamismo radical –Hermanos Musulmanes- en un régimen autocrático introduce otra variable de riesgo en el panorama energético español. Una traslación hacia el Oriente Medio muestra que el tercer productor de gas para España se encuentre en el Golfo Pérsico –Qatar-, y que el sexto, Omán (5%) se sitúa en la península Arábiga hechos éstos que no deben pasar desapercibidos ante las dinámicas bélicas y/o tensión que sacuden de manera periódica el área.

Desde un punto de vista naval, en la *RED* se recoge un concepto interesante al considerar dentro de las “Operaciones nacionales de Defensa”⁴¹, la posibilidad de que las Fuerzas Armadas deban contribuir a reducir ese riesgo. Sin embargo, al referirse a la “seguridad de los suministros básicos” dentro de los “intereses estratégicos”, se introduce una redacción que no pasa inadvertida:

“[...] se considera del máximo interés asegurar el abastecimiento de estos recursos, *desde* las diversas **fuentes de producción hasta** su recepción en las **terminales españolas** de distribución.”⁴²

La necesidad vital de asegurar la viabilidad de las líneas de abastecimiento desde los lugares identificados hace de la Armada y del conjunto de sus capacidades el instrumento principal para llevar a cabo esa tarea:

⁴⁰ ISBELL, P. (2006) *Ibid.*

⁴¹ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 176.

⁴² RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 133.

“La naturaleza expedicionaria de la Armada se basa en la movilidad estratégica como característica inherente a la fuerza naval, que se mueve en un medio libre como es la mar, donde no existen fronteras ni se necesitan autorizaciones diplomáticas para su libre uso y donde la presencia de fuerzas se gradúa, exclusivamente, en función de la voluntad política del Gobierno, apareciendo en cualquier escenario por sorpresa y desapareciendo cuando interese. Es decir, la Fuerza Naval posee un alto grado de disponibilidad, de gran movilidad y radio de acción, y es muy flexible.”⁴³

La alusión a la naturaleza expedicionaria para hablar de la necesidad de asegurar las comunicaciones marítimas, puede estar abierta a muchas interpretaciones. Una interpretación restrictiva de la capacidad de proyección, limitada a “[...] la posibilidad de llevar la acción, y su influencia sobre tierra [...]” resulta aséptica en sí misma. En el apartado de las misiones y cometidos para las Fuerzas Armadas en la *RED* puede observarse que ésta les encomienda el asegurar de las líneas de comunicación “desde sus fuentes de producción (origen) hasta su recepción en las terminales españolas (destino)”. La evolución de un escenario estratégico en el que convergen factores tan contrapuestos como la escasez de recursos, mayores demandas de consumo de hidrocarburos y el aumento de las diferencias entre países ricos y pobres, no permiten descartar un incremento de la probabilidad de la utilización de los recursos energéticos como “arma política”. El objetivo será biunívoco, por un lado los gobiernos autocráticos tratarán de obtener contrapartidas frente a los países desarrollados en el plano internacional y por otro, a nivel doméstico, la necesidad de garantizar la supervivencia de un régimen o gobierno hará de las nacionalizaciones, de la baza de las restricciones o el esgrimir cortes del suministro a los países occidentales un elemento populista de gran capital político interno.

Por tanto, la seguridad en los abastecimientos, no podrá ceñirse a la capacidad de proteger “los caminos del mar”, sino que en algún caso puede ser necesario obtener un efecto estratégico sobre tierra para asegurar las fuentes de producción y consiguientemente la normalidad del suministro. *La herramienta para conseguirlo es a través de la proyección del poder naval para doblegar la voluntad del adversario y así proteger, en origen, las líneas de abastecimiento.*

Una mirada a la historia, ofrece ejemplos como el bombardeo de la escuadra norteamericana del Comodoro Perry para forzar la apertura de los mercados japoneses al comercio estadounidense en 1853. Ya en el siglo XX encontramos el ejemplo de la intervención franco británica con motivo de la nacionalización del canal de Suez por Nasser en la década de los 50, o ya en los años 80 la invasión estadounidense de Panamá, con el fin último de mantener en franco el canal. Todo ello por no recordar el envío de buques de los Estados Unidos y de algunos países integrados en la Unión Europea Occidental a proteger y desminar las rutas marítimas del crudo hacia Occidente desde el Golfo Pérsico, durante el conflicto Irán-Irak.

La seguridad de las líneas de abastecimiento que según Mahan⁴⁴ es el *leit motiv* de la Fuerza Naval, va más allá por tanto de la capacidad de protección, entendida

⁴³ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 222.

⁴⁴ MAHAN, A. T. (1890) *La influencia del poder naval en la historia (1600-1793)*. Edición de 1901 traducida por los Tenientes de Navío CERVER y JACOMÉ, J. y SOBRINI y ARGULLOS, G. El Ferrol (La Coruña). pp. 32,33.

como la protección de las líneas de comunicación. Unas rutas convenientemente protegidas para el traslado de suministros energéticos, no sirven de nada si los tanques de los petroleros o gaseros reposan vacíos.

Analizando los riesgos marítimos que se desprenden en la actualidad sobre las regiones que abastecen de petróleo y gas a España, y por lo tanto susceptibles de necesitar de la utilización de las Fuerzas Navales, el panorama es el siguiente.

En cuanto al petróleo proveniente de Oriente Medio, la situación de tensión constante y amenaza que ejerce particularmente la República Islámica de Irán sobre el tráfico petrolero en el Golfo Pérsico afectaría de una manera muy significativa si se cerrara del Estrecho de Ormuz, o bien que Teherán decidiera cortar el suministro de petróleo proveniente de sus yacimientos. Aspectos como estos pueden exigir de España la participación en algún tipo de operativo naval disuasorio multinacional⁴⁵, con el fin de asegurar y conminar al actor terrestre sobre la no conveniencia de interrumpir el tráfico petrolero y el acceso a sus fuentes de energía. Las rutas marítimas de transporte de hidrocarburos desde los países del Golfo, hoy por hoy transitan por la zona de riesgo que se configura sobre el eje Mar Rojo-Bab el Mandeb- Somalia. El aumento espectacular de la piratería en esta zona ha incluido en 2005 el ataque contra petroleros y gaseros en aquellas aguas con lo que tampoco puede desecharse la opción de que la Armada pueda ser requerida para incluirse en despliegues navales multinacionales en la zona. El incremento de las actividades ilícitas en ese espacio geográfico, no hacen sino poner de manifiesto un fenómeno que no es nuevo, pero que en cambio está adquiriendo unas cotas preocupantes⁴⁶. Éste es resultado de la falta de control que ciertos Estados ribereños poseen sobre sus litorales y la alta mar, constituyéndose ese espacio azul en lo que puede conceptualizarse como “mares fallidos”⁴⁷.

Esta situación en el Oriente Medio y la fachada oriental de África es especialmente grave en Somalia, en donde desde 1991 se carece de una autoridad nacional que haga respetar las leyes. A este respecto los pronunciamientos de las Naciones Unidas⁴⁸ en favor del embargo de armas, también se hacen eco del grave deterioro de la seguridad marítima en la zona, pidiendo a los Estados con

⁴⁵ Sobre este aspecto de la multinacionalidad derivada de los intereses compartidos, es interesante reproducir la reflexión del profesor ZAMORA: “[...] Para Europa, que recibe el 40% de su petróleo de Oriente Medio, es imprescindible mantener la región en paz, sobre todo porque su dependencia del petróleo musulmán seguirá aumentando, como lo ha señalado la propia UE.” ZAMORA RODRÍGUEZ, A (2006) “La confluencia de intereses entre Rusia y Europa” en *Diario El Mundo* 30/09/06.

⁴⁶ “El aumento de la piratería marítima es un nuevo aspecto de la delincuencia organizada al que habrá que prestar atención.” En UNIÓN EUROPEA (2003) *Op. Cit.*, p. 6.

⁴⁷ Para un estudio detallado del fenómeno ver FERNÁNDEZ FADÓN, F. (2006) “África Occidental: el fenómeno de los mares fallidos y los riesgos para el entorno marítimo español.” *Revista General de Marina*. Tomo 251. Madrid, pp. 253-263. Acerca de la definición el autor suscribe la siguiente: “Incapacidad de algunos Estados para controlar su espacio marítimo con repercusiones regionales o internacionales para ser utilizados como plataformas de actuación contra la seguridad regional o mundial.” p. 254.

⁴⁸ “El consejo de Seguridad toma nota de la resolución A.979 (24) aprobada el 23 de noviembre de 2005 [...] de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional en relación con el aumento de los incidentes de piratería y robo armado contra buques frente a las costas de Somalia. El Consejo alienta a los Estados Miembros cuyos buques y aeronaves militares operan en la zona a que estén alerta contra cualquier incidente de piratería en la zona y adopten las medidas adecuadas para proteger a los buques mercantes, en particular a los que transportan ayuda humanitaria, contra esos actos, en consonancia con las leyes humanitarias [...]” *Declaración del Presidente del Consejo de Seguridad de 15 de marzo de 2006*. Nueva York, p. 3.

unidades navales y/o aéreas en la zona que utilicen los medios necesarios para imponer el orden en la mar.



Piratas en la costa de Somalia durante el ataque al crucero “Sea Bourn Spirit,” al que alcanzaron con munición de fusilería y lanzagranadas.

Foto: *BBC* (06/0706).

La presencia de elementos de Al Qaeda en los países ribereños de ese eje ha proyectado sobre la mar la letalidad terrorista como ha sucedido con los atentados contra el “USS The Sullivans” (2000), el “USS Cole” (2000), el superpetrolero francés “Limburg” (2002) o el intento fallido de ataque contra unidades de la marina de los Estados Unidos en los puertos de Aqaba (Jordania) y Eilat (Israel) en agosto de 2005. Por tanto, el triunfo en el caos somalí de la Unión de Tribunales Islámicos adquiere peligrosos derroteros dentro de los entramados terroristas, ya que una combinación entre las actividades piráticas con elementos terroristas no puede descartarse⁴⁹. De la misma manera, el acoso y ataque contra plataformas petrolíferas en la zona occidental del Golfo Pérsico por parte de elementos terrorista con el fin de contribuir a dinamitar la necesaria estabilización y viabilidad del estado iraquí no deben dejarse a un lado.

En las costas africanas bañadas por el Atlántico se encuentra Nigeria, cuya importancia reside en que además de ser el tercer exportador de petróleo hacia España, la región del Golfo de Guinea cuenta con el 70% de las reservas probadas de crudo de toda África⁵⁰. Además de la localización de las terceras mayores reservas de petróleo en la antigua Colonia de Guinea Ecuatorial, la relevancia conjunta de la zona irá en aumento a corto y medio plazo como ya ha puesto de manifiesto los Estados Unidos, que ve en la zona un alivio de la presión que es ejercida por la volatilidad del Oriente Medio en los abastecimientos de crudo. Aún así la frágil estabilidad política de ese país y en general de todo el área

⁴⁹ A finales de agosto de 2006, un antiguo coronel del Ejército de Somalia, y hoy uno de los líderes del movimiento islamista Unión de Tribunales Islámicos, Hassan Dahir Aweys anunciaba la apertura de un campo de entrenamiento para la “formación de 600 milicianos islamistas” al norte de Mogadiscio, que contaría con el apoyo de “expertos” de Eritrea, Afganistán y Paquistán. *Diario El País* 24/08/06. Hassan Dahir Aweys, está incluido en la relación de terroristas buscados por los Estados Unidos, publicada en la *Executive Order 13224* de 23 de septiembre de 2001. Las sucesivas actualizaciones de la misma pueden consultarse en US DEPARTMENT OF STATE. Office of the Coordinator for Counterterrorism. *Comprehensive and Groups Identified Under Executive Order 13224*. Washington. Disponible en: www.state.gov/s/ct/rls/fs/2001/6531/pf.htm

⁵⁰ GARCÍA ENCINA, C. (2006) *Política africana de Pekín, ¿oportunidad o amenaza? Análisis del Real Instituto Elcano*. Madrid Nº 27, p. 3.

comprendida entre Mauritania y Nigeria, tiene su proyección al ámbito marítimo. El estado de la seguridad marítima y su relación con las posibilidades energéticas del Golfo de Guinea ha sido evaluado por EUCOM:

“The Gulf of Guinea is a largely **poorly governed maritime security region**, where smuggling, piracy, and oil bunkering are a way of life. Africa currently provides over 15% of U.S. oil imports and recent explorations in the Gulf of Guinea region indicate **potential reserves that account for 25-35% of U.S. imports within the next decade**. In addition to their size, these high-quality reserves also have the advantage of geo-strategic location on the west coast of Africa, allowing for rapid transit by sea to Western Europe and the United States.”⁵¹

Por esa concurrencia de motivos energéticos y la necesidad de garantizar las rutas de suministro en el ámbito de la seguridad marítima, no resultaría extraño que España se vea obligada a buscar en África una alternativa sometida a menores tensiones que el Oriente Medio. La aprobación del denominado “Plan África” (2006) por el Gobierno español⁵² y la cada vez mayor frecuencia de los contactos políticos con países de la zona pueden ser indicativos de las orientaciones en ese sentido. De todas maneras, la presencia naval en esas aguas participando en operaciones que aseguren la seguridad marítima por un lado y contribuyan a la estabilización de la zona por otra parte –véase el caso de la R.D. del Congo-, pueden considerarse una hipótesis incluso aconsejable en un momento en el que diferentes países como China, parecen posicionarse en una carrera por los abastecimientos energéticos y de materias primas.

El apoyo de la Armada a la flota pesquera en misiones de seguridad marítima.

En cuanto a otro de los vectores en los que es probable la participación cada vez más activa de la Armada, éste discurre paralelo a la seguridad que existe en los mares y océanos en los que faena nuestra flota pesquera.

Esta es una misión que por estar tratada por la *RED* dentro del “apoyo a los sectores críticos de la economía nacional” puede requerir el concurso de unidades navales españolas para disuadir y combatir amenazas como la piratería. Por otro lado, la presencia naval ante el interés de otros Estados que traten de disputar los derechos e intereses españoles en el ámbito pesquero también puede demandar acciones por parte de la Armada. El envío solicitado de una fragata para proteger a la flota atunera española en aguas de Somalia se inscribe dentro de la proliferación de áreas marítimas sin ley en varias zonas del mundo⁵³. En otro sentido, en el recuerdo de la “Guerra del Fletán” contra Canadá, hay que señalar que pudo resolverse por cauces diplomáticos amén de los buenos oficios y mesura de las marinas de guerra canadiense y española. No obstante merece detenerse a considerar deben la existencia de momentos de tensión propiciados principalmente por el entonces Ministro de Pesca canadiense Brian Tobin, quién llegó a apostar por un ataque con cazabombarderos contra las patrulleras

⁵¹ JONES, L. J. (2006) *Statement of General James L. Jones, USMC Commander, United States European Command Before the Senate Armed Services Committee*. The Senate Armed Services Committee. Washington, p. 9.

⁵² Disponible en www.mae.es

⁵³ *Diario El País*, 30/04/2006.

españolas⁵⁴. La conclusión que puede extraerse es que si el conflicto de intereses se produce con un país democrático, pueden existir ciertas garantías de interlocución, prudencia y control para la gestión de una crisis. Éste tipo de variables podrían no ser extensibles con países no democráticos que ejercen su soberanía en zonas en donde faenan pesqueros españoles, y que pueden ver en un conflicto diplomático-pesquero con España, un motivo para la obtención de réditos políticos de consumo interno. La consecuencia para la Armada, es que al habitual apoyo a la flota pesquera que prestan sus unidades en ciertos caladeros, pudiera necesitar un ejercicio más contundente de la capacidad de protección.

La lucha contra los tráficos ilícitos, de la proliferación de armas de destrucción masiva al crimen organizado.

Con un perfil mayor, el acopio y desarrollo de materiales nucleares, en ocasiones no con fines pacíficos, y generalmente contraviniendo las políticas de no proliferación, tendrán una gran trascendencia en el uso de las fuerzas navales. Tras la desintegración de la Unión Soviética, un conjunto de circunstancias han provocado la transferencia de tecnología y componentes nucleares de los arsenales que antaño estaban bajo el control del Estado soviético⁵⁵ a otros actores internacionales. Consecuencia de ello, grupos terroristas entre los que se encuentra Al Qaeda, han hecho explícito su interés por adquirir y utilizar ADM, como ya puso de manifiesto en su día Osama Bin Laden en persona:

“La adquisición de armas para la defensa de los musulmanes es un deber religioso. Si hubiese adquirido esas armas (ADM), estaría cumpliendo una obligación. Sería un pecado que los musulmanes no trataran de poseer las armas con las que prevenir que los infieles infrinjan daño a los musulmanes”⁵⁶

Asimismo, Estados de dudosa fiabilidad como Corea del Norte, Irán y Pakistán han resuelto adquirir tecnología –no siempre de manera pública y transparente– con la finalidad contrapesar los equilibrios nucleares en regiones como Oriente Medio y Asia. Otro de los factores que han generado que esos países observen la necesidad de dotarse con armamento NBQ-R viene motivado por la cada vez mayor desregularización de las relaciones internacionales desde la operación de la OTAN en Kosovo. Dicha intervención como refieren algunos autores⁵⁷, no fue autorizada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, lo que supuso la

⁵⁴ “James K. Bartleman, asesor personal diplomático del entonces primer ministro canadiense Jean Chretien [...] dedica un capítulo entero de su libro *Roller Coaster* (Montaña rusa) a la *guerra del flétán*, acusa a Tobin de haber mantenido conversaciones “medio serias” para desplegar aviones CF-18, que habrían sido utilizados para bombardear a los barcos españoles que protegían a los pesqueros en al zona de conflicto [...] El que fue asesor personal del primer ministro canadiense y posteriormente gobernador de Notario narra en su libro cómo el ejecutivo canadiense dio órdenes de capturar un segundo barco español el 15 de marzo de 1995, sólo seis días después del apresamiento del *Estai*. Canadá llegó a comunicar el arresto a España y advirtió que sus fragatas tenían órdenes de disparar si las patrulleras españolas intentaban entorpecer la operación.” *Diario La Voz de Galicia*, 26/05/2006.

⁵⁵ “De 1993 a 1995 el OIEA detectó 227 casos considerados como tráficos ilícitos de materiales radiactivos y otros 106 sospechosos [...]” GARRIDO REBOLLEDO, V. (2000) “Armamento nuclear químico y biológico”. En *Retos a la seguridad en el cambio de siglo* (armas, migraciones y comunicaciones). Monografías del CESEDEN. Núm. 50. Madrid, p. 47.

⁵⁶ Entrevista realizada a Osama Bin Laden y publicada en enero de 1999 por la revista *Time*. En REINARES, F. (2003) *Terrorismo global*. Taurus. Madrid, pp. 151-152.

⁵⁷ ANDRÉS SÁENZ DE SANTAMARÍA, P. (1999) “Kosovo: todo por el Derecho Internacional pero sin el Derecho Internacional”. *Meridiano CERI*. Núm. 28. Barcelona, pp. 4-8.

ruptura del monopolio en la autorización de la fuerza que ostenta el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Ante ese precedente, ciertos Estados percibieron que la seguridad internacional quedaba al margen del derecho, es decir, que la autorización del uso de la fuerza se desplazaba desde la seguridad jurídica que proporciona la legalidad al espacio de la incertidumbre argumentativa o legitimidad coyuntural⁵⁸. La reacción de estos Estados ante la imposibilidad de encontrar amparo en la ley e instituciones internacionales es buscar la seguridad a través de una herramienta de disuasión efectiva, los arsenales nucleares. Una comparativa de las situaciones de Irak y Corea del Norte, permite ver con claridad el calado de esta proposición. Mientras que el primero ha sido invadido –sin autorización del Consejo de Seguridad- y gran parte del “*establishment* político” se encuentra afortunadamente procesado, el régimen de Pyongyang –que tampoco respeta la legalidad internacional, y que ha sido formalmente acusado de genocidio- se mantiene firme gracias a la posesión de armas atómicas. De una manera simplificada, **la disuasión nuclear funciona**.

Con los datos disponibles el riesgo que emana **Pakistán** depende de la capacidad de control de su propio arsenal atómico, hecho este que si bien actualmente incorpora una suma de preocupantes parámetros de riesgo, la finalización del gobierno del general Pervez Musharraf abre un escenario de transición de inquietante incertidumbre. Esta tarea se torna hartamente complicada en un país en donde la penetración de Al Qaeda y el arraigo del yihadismo son más que notables –Pakistán es el país del mundo en donde existe mayor número de “madrasas” o escuelas coránicas-. En lo relativo al control de las armas y tecnología atómica, la figura del Doctor Abdul Qadeer Khaan resulta muy significativa. Considerado como el padre del programa nuclear pakistaní, utilizó el entorno marítimo⁵⁹ para transferir componentes y tecnología nuclear a países como Libia, Irán o Corea del Norte, sospechándose incluso de haber colaborado con Al Qaeda. En una posición similar se encuentra **Irán**, ya que este país además de ser un patrocinador reconocido del terrorismo internacional (Hizbulá), ha utilizado la vía marítima para enviar armas a grupos terroristas en la zona de Palestina. El caso del “MV Karine-A” interceptado por la Marina israelí en 2002 resulta en sí mismo elocuente⁶⁰.



⁵⁸ FERNÁNDEZ FADÓN, F. (2005) *Op. Cit.* pp. 112-114.

⁵⁹ *BBC News* 17/03/2006

⁶⁰ El citado buque alojaba en sus bodegas 50 toneladas de material militar procedente de Irán. Entre ellos cabe destacar cohetes “Katyushas”, munición de mortero, misiles anticarro, minas y armas ligeras. También se incluían equipos de submarinismo así como lanchas neumáticas con el objetivo de llevar a cabo atentados desde Gaza al litoral, puertos y ciudades costeras israelíes. En ISRAELI MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS (2002) “Seizing of the Palestinian weapons ship Karine A –Jan 4- 2002”. *Government Communiqué*. TEL Aviv.

Buque “Karine A” atracado en el puerto de Eilat tras ser apresado por las autoridades israelíes.

Foto: Ministry of Foreign Affairs of Israel

Asimismo podría considerarse que el régimen de los ayatolás –algunos de cuyos miembros encabezados por el ex presidente Hashemi Rasanjani, están desde noviembre de 2006 en busca y captura internacional por crímenes de lesa humanidad-, pudiera considerar la distribución de elementos nucleares letales a grupos terroristas como elemento último de disuasión ante una presión internacional que amenace la propia supervivencia del régimen. Aunque pueda parecer una opción de máximos, no es menos cierto que países como los Estados Unidos, Gran Bretaña o Francia tienen en sus arsenales nucleares el elemento último y crítico de disuasión ante una amenaza que pueda amenazar la existencia de esas naciones. La distribución por tanto de materiales nucleares, o convencionales a grupos terroristas por vía marítima bajo pabellón iraní, puede arbitrase como una opción nada descabellada.



Retratos de los imputados por los atentados terroristas cometidos por cuanto “fue una decisión tomada por las más altas autoridades del Gobierno de Irán, que le encomendaron al grupo terrorista islámico Hizbulá la organización de los ataques”.

Fuente: *Diario Clarín de Buenos Aires* 26/10/06 y *Ministerio Público Fiscal de Argentina*.

Corea del Norte, se suma también a la lista de países exportadores de componentes nucleares de manera ilícita. En el caso coreano, la situación es más grave si cabe, ya que según las autoridades australianas el régimen de Kim il Song se financia a través de actividades ilícitas que incluyen los tráfico de todo tipo, incluido el de armas de destrucción masiva. A raíz del hundimiento por la Real Fuerza Aérea Australiana del buque “Pong Su” en marzo de 2006, -apresado por la marina de guerra de ese país con 125 Kg. de heroína en abril de 2003-, el Ministro de Asuntos Exteriores, Alexander Downer declaró lo siguiente:

“North Korea has been involved in illicit drug trade, North Korea has been involved in illicit financial dealings, and *North Korea has been involved in the*

*illicit trade in WMD (weapons of mass destruction) technology over quite some years.”*⁶¹



Buque norcoreano “Pong Su”, tras ser alcanzado por dos bombas de 2,000 lb lanzadas por aviones F-111 australianos en marzo de 2006.

Foto: *Royal Australian Air Force.*

Los supuestos relacionados con los tráficos de ADM no disminuirán a corto plazo por lo que la Armada española, como pudo comprobarse en la interdicción del buque norcoreano “So San”, puede verse involucrada en acciones contra estos tráficos lo que exigirá una maximización y concienciación de la “Force Protection” en su vertiente NBQ-R.



Infantes de Marina españoles efectuando abordando el mercante norcoreano “So San” por el procedimiento de “fast rope” desde un SH-3D Sea King.

Fuente: Armada Española.

Los documentos de defensa prevén que el interés de España en este sentido se fijará en el área Mediterránea⁶², aunque **desde un punto de vista naval, las**

⁶¹ *BBC News*23/03/2006.

coordenadas geográficas se desdibujan en la mar al ser éste un espacio libre. Por ello, *buques de esos países poco fiables pueden acceder perfectamente a los espacios marítimos nacionales o de interés para España, pudiendo configurarse como un peligro militar en toda regla.* Por lo demás, la posibilidad de que buques mercantes sean utilizados como plataformas de lanzamiento de ADM tal y como recoge la *ESME*⁶³, se convierte en un reto para las actividades de la inteligencia naval y por ende para la institución preparada para conjurarlos, la Armada española.

El Estrecho de Gibraltar. Riesgos, amenazas e implicaciones para la Armada.

Una vez analizadas las implicaciones que para la Armada tiene el escenario de riesgos, el **carácter central del Estrecho de Gibraltar en la condición marítima y estrategia naval españolas**, merece un análisis particularizado. El enfoque naval se corresponde con la condición marítima de España, aunque como señala ROMERO BARTUMEUS⁶⁴, esto no siempre ha sido así. Un repaso de la historia militar del Estrecho de Gibraltar sugiere que en el origen de cuantas disputas ha sido objeto se encontraba su capacidad de influir en el espacio marítimo, y no en el terrestre⁶⁵. A este respecto MADARIAGA es claro:

“La ventajas estratégicas naturales de España son tales que, si fuerte, ha de representar en el mundo un papel de primer plano, y si débil, ha de ser objeto de atención por parte de los fuertes.”⁶⁶

Del mismo modo no resulta extraño entender que durante las negociaciones para el ingreso de España en la OTAN, así como su posterior integración en la “estructura militar”, el asunto sobre qué mando debía asumir la responsabilidad militar del Estrecho, fue un tema tan central como complejo⁶⁷.

En determinados períodos de nuestra historia reciente, desde los documentos de la defensa, la perspectiva ha oscilado entre la visión terrestre y la naval. Como acertadamente señala BORDEJÉ a propósito del Estrecho:

“[...] su singular configuración física puede hacer pensar que puesto que la tierra se proyecta sobre el agua e incide decisivamente en la geografía de la zona, la estrategia predominante deba de ser la terrestre, lo que no es correcto, dado que el valor de la región se fundamenta, precisamente, en el paso de un importante

⁶² RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 148-149.

⁶³ EMAD (2003) *Op. Cit.*, p. 20.

⁶⁴ ROMERO BARTUMEUS, L. (2004) “La relevancia del Estrecho en el planeamiento estratégico español.” *Análisis del Real Instituto Elcano*. Nº 181. Madrid.

⁶⁵ A este respecto, además de poder recordarse los sucesivos intentos militares españoles por recuperar la colonia, en un recuerdo cercano, la operación “Félix”, diseñada por los alemanes con el fin de conquistar el Peñón para poder cerrar el Mediterráneo es testimonio suficiente de la importancia marítima y naval del mismo. Tampoco conviene olvidar la operación “Algeciras” durante la guerra de las Malvinas, en la cual se desarticuló un grupo de agentes argentinos que pretendían atentar contra los buques surtos en tan estratégico puerto.

⁶⁶ MADARIAGA, S. (1993) “El factor marítimo español y la seguridad nacional.” En *Política Exterior*. Nº 36, VII. Madrid. p. 143.

⁶⁷ Para una aproximación más detallada a esta cuestión puede acudir a, OJEDA, J. (1996) “El futuro de la OTAN II.” En *Revista Política Exterior*. Nº 52. Madrid, pp. 55-58. Un análisis más amplio del tema y la trayectoria de España en la OTAN es proporcionado por, CARACUEL RAYA, M. A. (2004) *Los cambios de la OTAN tras el fin de la Guerra Fría*. Tecnos. Madrid.

tráfico marítimo que es necesario defender neutralizando todas las amenazas [...] Por tanto, aunque la tierra también participe en esa lucha, su papel será complementario y siempre subordinado a las concepciones y maniobras que dicte la Estrategia Naval.”⁶⁸

Por ello, una estrategia militar sobre el Estrecho debe enfocarse no sólo en función de las plazas de soberanía españolas, sino del conjunto de las zonas marítimas que engloba tal y como puede encontrarse en la redacción de la *ESME*:

“El Norte de África abarca todos los Estados ribereños de Mediterráneo de este continente, más Mauritania, lo que incluye sus accesos sobre dos puntos de vital importancia para las comunicaciones mundiales como el Estrecho de Gibraltar y el Canal de Suez.”⁶⁹

Se desprende así que el verdadero valor estratégico del Estrecho viene fundamentado por su importancia como punto de paso del tráfico marítimo mundial abierto a varias de sus principales rutas. De la misma manera debe advertirse que si bien éstas convergen desde el Mediterráneo y el Atlántico a través de unos “embudos” formados por el Mar de Alborán y el Golfo de Cádiz, para el caso español tanto la *RED* como la *ESME* configuran el Mediterráneo y los accesos Atlánticos dentro del área de “capital interés”. Esto supone que el Estrecho se erige como piedra angular de la estrategia naval Mediterránea y Atlántica española. No en vano, la *RED* menciona la concurrencia de algunas de las principales arterias del tráfico marítimo como son las derrotas del Mar Mediterráneo y la costa occidental de África en los accesos y a través del propio Estrecho de Gibraltar⁷⁰. Este extremo, puesto en relación con la misión de asegurar las rutas de suministro desde su origen hasta la llegada a las “terminales españolas”⁷¹, advierte del verdadero carácter marítimo del Estrecho y de la visión estratégica –naval- que corresponde a su defensa.

Este hecho aunque constituye un capital inestimable para España, como ya reconocía MAHAN⁷², es al mismo tiempo una fuente de riesgos desde el punto de vista marítimo y por tanto para la economía nacional:

“Por las aguas del Estrecho de Gibraltar discurren las principales líneas de comunicación por las que fluyen los recursos básicos y sobre todo energéticos, para nuestro país. La *concentración de estas rutas comerciales* las convierte inexorablemente en vulnerables, de ahí que la *interrupción de las mismas* tenga que considerarse un **riesgo potencial muy serio**, tanto por **la facilidad para ejecutar dicha interrupción**, como por **las repercusiones de dicha acción**.”⁷³

Hay que observar que la redacción de la *RED* en su evaluación del Estrecho, ha dejado de lado el lenguaje tradicionalmente prudente que preside la elaboración

⁶⁸ BORDEJÉ MORENCOS, F. (1982) *España, poder marítimo y estrategia naval*. E. N. Bazán. Barcelona, p. 79.

⁶⁹ EMAD (2003) *Op. Cit.*, p. 51.

⁷⁰ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, p. 147.

⁷¹ RED (2003) *Documentos Anejos*. Madrid, pp. 132-133.

⁷² Si no fueses por la pérdida de Gibraltar, la situación de España sería muy análoga a la de Inglaterra; con costas en el Atlántico y en el Mediterráneo [...] estaría en sus manos todo el comercio de los países de Levante que pasan por sus costas, y hasta el que fuese por el Cabo de Buena Esperanza no pasaría lejos de ellas; pero Gibraltar no sólo le ha quitado el dominio del Estrecho [...]” MAHAN, A.T. (1890) *Op. Cit.*, p. 40.

⁷³ RED (2003) *Planteamientos Generales*. Madrid, p. 50.

de los documentos de defensa, ofreciendo un eficiente cálculo sobre el riesgo que puede cernirse sobre el mismo. Si el Estrecho ha sido escenario de luchas y combates entre fuerzas navales de diferentes naciones a lo largo de la historia⁷⁴, **en el escenario del siglo XXI el peligro principal proviene de la amenaza asimétrica.**

Los accesos en la ribera sur del Estrecho se abren a 3 países -4 si contabilizamos el Sáhara- en el que se asientan los dos grupos terroristas de la red Al Qaeda considerados los más peligrosos por la Unión Europea y España. Éstos son a saber el **Grupo Islámico de Combatientes Marroquíes** (GICM) – responsables entre otras acciones de los atentados de Casablanca, del 11-M y el intento de voladura de la Audiencia Nacional o el tren de alta velocidad- y el argelino Grupo Salafista para la Predicación y el Combate (GSPC). En los territorios del Sáhara y Mauritania la penetración terrorista es objeto de tratamiento de los Estados Unidos desde noviembre de 2002, hecho éste que combinado con la existencia de “**mares fallidos**”⁷⁵ en sus espacios marítimos aumentan el nivel de *amenaza* no sólo contra la las rutas marítimas que convergen hacia el *Estrecho* sino contra también contra el *archipiélago canario* de una manera más inmediata. La penetración de “cayucos” provenientes del África Occidental, así como la existencia de “barcos negreros” que se introducen en el Atlántico desde los mares sin ley del Golfo de Guinea representan un peligro exponencial sobre el “jugoso” botín que ofrecen los litorales y buques que existen en la zona del Estrecho. El propio **Osama Bin Laden** es consciente de la importancia del petróleo para las naciones occidentales, del tráfico marítimo y también de las oportunidades que ofrecen para atentar los estrechos. Tras el ataque al “Limburg”, un fax recibido por la cadena árabe “Al Jazeera” y firmado por el terrorista saudí señalaba lo siguiente:

“By exploding the oil tanker in Yemen, the Holy warriors hit the *umbilical cord and lifeline of the crusader community*, reminding the enemy of the heavy cost of blood and the gravity of losses they will pay as a price for their continued aggression on our community and looting of our wealth.”⁷⁶



⁷⁴ “[...] sería de especial importancia el poder mantener el paso por el Mediterráneo contando con la posesión, en el Oeste de Gibraltar y, en el este, del Mar Rojo. De la posesión de Gibraltar dependía además, junto a su importancia para el bloqueo de Italia, la seguridad de la ruta Norte-Sur del tráfico marítimo del Atlántico.” DOENITZ, K. (1959) *Diez años y veinte días*. La Esfera de los Libros (Ed. 2005). Madrid, p. 162.

⁷⁵ FERNÁNDEZ FADÓN, F. (2006) *Op. Cit.*

⁷⁶ WHITAKER, B. (2003) “Yemen Overview, 2002-03”. *The British-Yemeni Society* Disponible en: www.al-bab.com/bys/articles/whitaker03.htm

El superpetrolero francés “Limburg” poco después de sufrir el ataque de una lancha suicida tripulada por terroristas de la red Al Qaeda en aguas de Yemen.

En cuanto a la consideración de los estrechos para la red Al Qaeda, en el Estrecho de **Gibraltar** ya se han registrado hasta la fecha varios intentos dirigidos contra objetivos militares y civiles. Entre los **objetivos militares**, existen dos **antecedentes** en 2002 y 2005. En junio de 2002 se desarticuló por las fuerzas de seguridad marroquíes un plan para atentar utilizando lanchas cargadas de explosivos contra buques británicos y estadounidenses en la Base de Gibraltar. También la base hispano norteamericana de Rota, también estuvo en el punto de mira del terrorismo yihadista, con el agravante de que el atentado que pretendía efectuarse según el Ministerio del Interior incluía “productos químicos”⁷⁷. En cuanto a los objetivos civiles, estos a su vez también han sido objeto de atención por parte de Al Qaeda como pone de manifiesto que en septiembre de 2005 un juez imputara a una terrorista por su vinculación con un plan para atentar contra un ferry entre España y Marruecos⁷⁸. La consideración de los Estrechos para atentar por Al Qaeda no se ha ceñido únicamente al Estrecho de Gibraltar ya que en 2002 también fue desbaratado un intento de utilizar un carguero a partir del cual lanzar embarcaciones cargadas de explosivos contra buques civiles y militares en el Estrecho de Ormuz⁷⁹.

Las elevadas repercusiones que puede tener un atentado con éxito que afecte a los abastecimientos de crudo y al tráfico marítimo en general, provocó que para el Estrecho de Gibraltar, la OTAN dentro de su Operación *Active Endeavour* decidiera la expansión de la misma creando un despliegue *ad hoc* para el Estrecho –Operación *Strog Escort*-. Como manifestó en su día el entonces Comandante en Jefe de NAVEUR, el almirante SANFELICE DI MONFORTE:

“The Straits of Gibraltar is an extremely busy area. A terrorist boat is likely a needle in a haystack.”⁸⁰

Esta valoración, confirmada en toda regla, no concuerda sin embargo con la decisión de suspender la operación en mayo de 2006. Desde luego, una disminución del nivel de riesgo, no parece probable ya que con la alta densidad de tráfico marítimo atravesando el Estrecho en ambas direcciones, la exposición y vulnerabilidad del paso como señala la *RED* es clara.

La disminución de actividades terroristas del GSPC en Argelia –en el ámbito terrestre- coincidió con el atentado en Port Dellys contra una patrullera de la Marina argelina el 24 de diciembre de 2005. Podría argumentarse que ese atentado es expresión de la debilidad del GSPC, pero ahí si cabe reside su peligro

⁷⁷ MINISTERIO DEL INTERIOR (2005): “La Base Naval de Rota (Cádiz) era el objetivo de la célula francesa del “Comando Dixán”. El plan tersita ha sido revelado por uno de los integrantes de este grupo que en junio del año pasado fue extraditado por las autoridades sirias a Francia. El ataque pensaban llevarlo a cabo con productos químicos.” Disponible en: www.mir.es/DGRIS/Cronología/205/05

⁷⁸ *Diario el Mundo*, 09/09/2005. En este sentido las fuerzas de seguridad observan con especial preocupación la posibilidad de que terroristas de Al Qaeda viajen infiltrados en los ferries que unen España con Marruecos, así como el que enlaza Alicante con Orán (Argelia). A este respecto consultar *Diario el Mundo*, 01/07/2004

⁷⁹ BUSH, G. W. (2003) *State of the Union*. Washington. The White House; y HOWLAND, J.(2004) *Hazardous Seas*. The Jewish Institute for National Security Affairs.

⁸⁰ NATO (2004) *Active Endeavour. Combating Terrorism at Sea*. Brussels, p. 3.

ya que por la dificultad de atentar contra objetivos terrestres se dirigen contra el más vulnerable entorno marítimo. También respecto a ese grupo terrorista, la detención en diciembre de 2005 de una célula en el sur de Italia, tenía como objetivo atentar contra buques de pasajeros pone de manifiesto la ausencia de límites en la acción criminal de estos grupo, también en el ámbito marítimo. Unas conversaciones telefónicas interceptadas por la policía italiana alertan de la gravedad de la situación:

“[...] to kill at least 10.000 people and blow up a vessel as big as the Titanic.”⁸¹

En el caso de **Marruecos**, la presión islamista no emite señales que permitan vislumbrar una disminución a corto plazo. Independientemente del nivel de amenaza que representan los grupos terroristas consolidados como el GICM – responsables entre otros de los atentados del 11-M y Casablanca-, existe un factor adicional que puede resultar interesante someter a análisis. Éste no es otro que el creciente **grado de penetración** que tiene el **islamismo en las Fuerzas Armadas Reales** marroquíes. Desde el año 2003 se vienen produciendo detenciones, robos de material militar y expulsiones de las Fuerzas Armadas por implicaciones más o menos directas con el terrorismo yihadista. Entre las medidas tomadas como consecuencia de los atentados de Casablanca (2003) por el régimen de Mohammed VI –en los que según ARÍSTEGUI⁸² presuntamente se utilizaron explosivos robados de instalaciones militares- sobresalía la creación de la conocida como Dirección General de Seguridad de la Defensa cuyos cometidos principales eran “[...] el control, vigilancia y seguimiento de la incidencia islamista radical en el colectivo militar marroquí y la seguridad propia de los recintos militares”⁸³.

La eficacia de la labor dicho organismo no ha sido la esperada por las autoridades de Rabat. Su singladura apenas ha durado 3 años ya que en el verano de 2006 además de ser destituido su máximo responsable ha sido suprimida como tal, siendo traspasadas sus competencias a la Gendarmería marroquí. El detonante directo de esta medida administrativa fue el arresto de 44 terroristas –entre los que figuraban 5 militares entrenados en la manipulación de explosivos- en julio de ese año, por formar parte del denominado “Grupo de Apoyo Al Mehdi”, que tenía intención de perpetrar actos terroristas para “derrocar el régimen e instaurar un califato islámico.”

Además de ello, llama poderosamente la atención la anulación por “procedimiento de urgencia” del servicio militar obligatorio en Marruecos a finales de agosto de 2006. A pesar de que el Portavoz del Gobierno y Ministro de Comunicación Nabil Benabdellah, declaró que “[...] esta decisión no tiene ninguna relación con los acontecimientos que vive Marruecos (en relación a la desarticulación de la trama terrorista)”⁸⁴, es inevitable interrogarse por las razones

⁸¹ *The Washington Times*, 30/01/2006

⁸² ARÍSTEGUI, G. (2005) *La Yihad en España. La obsesión por conquistar Al-Ándalus*. La Esfera de los Libros. Madrid, p. 289.

⁸³ MINSITERIO DE DEFENSA (2005) *Las organizaciones internacionales y la lucha contra el terrorismo*. Monografías del Ceseden. núm. 75. Madrid, p. 264.

⁸⁴ *Magreb Arabe Presse* 31/08/2006. Disponible en:

www.map.ma/es/sections/imp_politica/suspension_del_servi/view

que han aconsejado dicha medida, máxime si se tiene en cuenta que Marruecos dedica un 5% de su PIB a la defensa, y que tiene un conflicto latente en el Sáhara con el Frente Polisario. Sin pretender ir más allá, cierto es que de la contemplación de esta espiral de acción/ reacción en torno a la influencia del yihadismo entre los miembros de las Fuerzas Armadas marroquíes, resulta cuanto menos digna de mantener la atención.



El ministro de información marroquí anunciando la supresión del servicio militar.

Foto: *Magreb Arab Presse*. www.map.ma

Las consideraciones marítimas que pueden desprenderse de la influencia contrastada y potencial del yihadismo en los Ejércitos marroquíes no son baladíes. Para empezar conviene recordar el “valor añadido” que para un grupo terrorista representa el contar en sus filas con profesionales de la milicia. Su formación y experiencia los convierten en elementos muy útiles tanto para el adiestramiento de otros elementos, como su utilización táctica en la comisión de atentados. Como experiencia en el caso español, conviene tener presente que Rabei Osmán uno de los cabecillas implicados en la masacre del 11-M era un antiguo oficial del Ejército egipcio especializado en el manejo de explosivos. Por ello y dado lo enrarecido del ambiente que rodea a las Fuerzas Armadas marroquíes, cabría preguntarse en qué grado esas infiltraciones permean a los componentes la Marina marroquí. Si algunos de sus mandos profesionales hubiera sido captado por el terrorismo, sus conocimientos en navegación, operaciones, sistemas de armas y manejo de explosivos, además de su experiencia y conocimiento de los dispositivos de seguridad en el Estrecho, y de la forma de operar de la Armada española y Servicio Marítimo de la Guardia Civil, incrementaría de manera alarmante la capacidad de hacer daño de ese grupo terrorista en los espacios marítimos españoles.

Así, los retos que se plantean a la **capacidad de protección** en el ámbito del Estrecho de Gibraltar deben ser vistos como reales en el presente y **potencialmente más letales en un medio plazo**, ya que no puede descartarse que a pesar de los loables esfuerzos de las autoridades marroquíes, algunas conductas individuales pueden reportar en beneficio del terrorismo yihadista de componente

marítimo. De la misma forma, el que algunos oficiales puedan ser captados por grupos terroristas –como ya ha sucedido en el Ejército y la Fuerza Aérea-, hace que las actividades de **contrainteligencia y seguridad naval**, en coordinación con otros organismos, deban ser revalorizadas, especialmente en relación a los desplazamientos de miembros de la marina marroquí a España en tareas de formación o por motivos técnicos y/ o descanso de sus unidades. Queda demostrado por tanto que la seguridad y protección de la libertad de navegación en el estrecho, para España y su marina, posee ramificaciones más allá de su consideración estrictamente naval clásica. Sin dejar de lado aquella, los riesgos tradicionales en cuya disuasión que llegado el momento sólo puede ser contrarrestado por medios militares –entre los que se encuentran los navales-, la aparición de la amenaza terrorista en la mar hace necesario incluir a ésta como una dimensión más dentro de la estrategia naval del Estrecho.

Conclusión

Superada la desaparición de la Voenno Morskoy Flot (Marina de la Unión Soviética) como enemigo a batir por parte de las marinas de la OTAN, la proyección del panorama estratégico a corto y medio plazo mantiene una incertidumbre en la que se conjuran cada vez mayores dosis de conflictividad,

En este contexto, la revitalización del poder naval a nivel global es un hecho consumado, no sólo por su carácter expedicionario y su capacidad de proyectar su fuerza sobre actores terrestres desde el litoral que puedan comprometer las fuentes y las rutas de abastecimientos energéticos, sino por la posibilidad de poner en aprietos el vector marítimo de los tráfico ilícitos –incluidos materiales nucleares-, hecho este que puede neutralizar un atentado terrorista en una fase temprana.

Respecto al capital estratégico que representa el **Estrecho de Gibraltar** como arteria marítima principal y vital para la economía y el suministro energético de España, así como una de las más importantes para el resto del mundo, sin duda la convierte en un **objetivo muy apetecible para la red Al Qaeda**. La facilidad para llevar a cabo un atentado, debe nutrir una concienciación sobre este hecho como mejor forma de prevención contra una amenaza real. La seguridad y defensa del Estrecho –situación similar a la que presentan el resto de zonas marítimas españolas-, debe observarse desde una perspectiva integrada no sólo de todos los agentes susceptibles de recolectar información, sino también en el campo de la acción, ya que las distintas formas que puede adoptar la amenaza asimétrica así lo exigen. Planteamientos estancos entre diferentes cuerpos y ejércitos, restan eficacia en la prevención y protección eficaz ante la amenaza asimétrica ya que en último término los terroristas entienden de vulnerabilidades y no de jurisdicciones.