



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

ÍNDICE

Págs.

Presentación

José María Pelluz Alcantud Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	3
--	---

Poema Cuaderno de Pensamiento Naval

Juan Gracia Menocal Presidente de la Agrupación El Mar y sus Ciencias. Ateneo de Madrid	5
---	---

X Aniversario del Pensamiento Naval

Ramón Márquez Montero Capitán de navío (RR).....	7
---	---

**La Armada en la protección y defensa de los intereses marí-
timos españoles a lo largo de la historia**

Marcelino González Fernández Capitán de navío (RR)	25
---	----

Vientos de la meseta

José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán Capitán de navío (RR).....	43
--	----

Otra vez Gibraltar

José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán Capitán de navío (RR).....	53
--	----

El nuevo Concepto Estratégico de la OTAN. Un año después

Julio Albert Ferrero Vicealmirante (2.ª RE).....	67
---	----

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

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Edita:



NIPO: 083-12-069-1 (edición en papel)

NIPO: 083-12-070-4 (edición en línea)

Depósito Legal: M. 1.605-1958

Fecha edición: 2012

Imprime: Imprenta Servicio Publicaciones de la Armada

PRESENTACIÓN

José María PELLUZ ALCANTUD
Contralmirante

En octubre de 2001, siendo un joven y recién ascendido capitán de navío destinado en la Comisión de Estudios de la Armada (COMESAR), leía con interés el primer ejemplar de los *Cuadernos de Pensamiento Naval* que acababa de ver la luz, y poco podía imaginar en aquel entonces que apenas 10 años después estaría escribiendo la presentación del ejemplar número 14 de dicha colección de *Cuadernos* como director de la Escuela de Guerra Naval para lo que fui nombrado por orden de la ministra de Defensa con efectos desde el pasado 5 de septiembre de 2011.

Quisiera por tanto, en primer lugar, aprovechar esta magnífica oportunidad que se me brinda para ponerme a la entera disposición de los lectores y colaboradores de esta publicación para todo cuanto necesiten de esta Escuela de Guerra Naval que tengo el honor y el privilegio de dirigir.

El 27 de septiembre de 2011, y dentro del marco de la Semana Naval celebrada en Madrid por la Armada entre los días 26 de septiembre y 2 de octubre, tuvo lugar en esta Escuela la Jornada «X Aniversario de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*». Por ello, en esta ocasión se ha dedicado gran parte del contenido del Cuaderno número 14 a resaltar los temas tratados en dicha jornada.

A continuación de estas letras introductorias, se ha incluido un poema dedicado al X Aniversario de los *Cuadernos de Pensamiento Naval* que la asistencia a la jornada mencionada inspiró a su compositor.

En el primero de los artículos se hace una síntesis de lo presentado en la citada jornada, en la que el autor presenta una visión personal del panorama del sector marítimo español y de la excelente condición marítima de nuestro país apoyándose en las ideas y datos expuestos por los ponentes durante el evento y en las conclusiones allí expuestas.

En el segundo artículo, titulado «La Armada en la protección y defensa de los intereses marítimos españoles a lo largo de la Historia», se presenta por su propio autor el contenido de la ponencia que sirvió de cierre a la jornada conmemorativa, mediante una amena y rápida navegación por nuestra historia naval.

En el tercer artículo, «Vientos de la Meseta», su autor hace un análisis personal de los condicionantes que han llevado a nuestra sociedad a tener una

PRESENTACIÓN

limitada apreciación de la importancia de la condición marítima española y a una deficiente conciencia marítima, y apunta una serie de medidas que desde su punto de vista se podrían adoptar.

En el cuarto artículo, «Otra vez Gibraltar», su autor nos describe la historia de la disputa política sobre el Peñón —La Roca— entre España y Gran Bretaña, desde que se concibe la idea de su posesión, allá por 1656, por las ventajas que daría a Gran Bretaña, hasta nuestros días, resaltando que la postura de firmeza ha sido la única que ha dado pasos a favor de la descolonización.

Finalmente, y saliendo del contexto general de los anteriores artículos, se incluye una reflexión sobre el Nuevo Concepto Estratégico de la OTAN, visto con un año de perspectiva desde su adopción por los países miembros y apoyado en las operaciones realizadas durante este tiempo, amparadas en el nuevo marco conceptual que define.

Ortega y Gasset dijo: «Para salir de la duda en que hemos caído y llegar de nuevo a estar en lo cierto hay que darse a pensar, a ejercer la actividad que lleva al pensamiento». Quisiera finalizar la presentación de este nuevo *Cuaderno* enviando una invitación formal dirigida a todas aquellas personas con inquietudes relacionadas con el ámbito naval o a aquellas que han caído en la duda y quieran llegar de nuevo a estar en lo cierto para que piensen en lo Naval, ejerzan la actividad que lleva al Pensamiento Naval y nos hagan llegar sus opiniones, bien participando en los foros de debate que se organizan en nuestro Centro de Pensamiento Naval en la Escuela de Guerra Naval, o a través de la dirección de correo electrónico: *pensamientonaval@fn.mde.es*, que con toda seguridad servirán para incluirlas como nuevos artículos en futuros cuadernos de esta colección.

Madrid, a 10 de junio de 2012

CUADERNO DE PENSAMIENTO NAVAL (POEMA)

Juan GRACIA MENOCA
Presidente Agrupación el Mar y sus Ciencias
Ateneo de Madrid

*Cuaderno de Pensamiento
Naval*

*Qué amanecer
percibo en tus cuadernos,
mensajeros de días
que el sol siente
en tus prolijas hojas
que la mar envuelve.*

*Décimo aniversario,
constancia prolongada
de tu morado color,
pintado en reales singladuras
que enorgullecen a España
del destello de tu luz azul.*

*¡Pensamiento Naval!
alumbrador,
como un
viento que hechiza,
en la armonía
de una mar que inunda,
con plumas que escriben
en la épica de tu encendido
vuelo.*

Dedicado al X Aniversario de *Cuadernos de Pensamiento Naval*
Juan Manuel Gracia Menocal
Septiembre 2011
Ateneo de Madrid

X ANIVERSARIO DEL PENSAMIENTO NAVAL

Ramón MÁRQUEZ MONTERO
Capitán de navío (RR)

...España fue grande mientras sintió la llamada de la mar e hizo caso de ella; al ignorarla quedó sumida en el olvido y sometida a las apetencias de otras naciones...

España y el poder marítimo.
Ricardo Cerezo Martínez.

Introducción

Con este artículo quiero tener un recuerdo para todos los que de alguna forma han contribuido al funcionamiento del Centro de Pensamiento Naval desde su creación en el año 2000 y a la edición de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, cuyo primer número vio la luz en octubre de 2001.

En él pretendo comunicar al lector lo que hicimos para celebrar este decenio e informarle de los objetivos del evento. Ya sé que no es normal celebrar un décimo aniversario y puede parecer pretencioso, pues lo realizado, publicar 12 cuadernos, puede parecer pobre, pero los que hemos dedicado algún tiempo a ello sabemos que no lo es, pues en este tiempo, y a pesar de ser marino voy a recurrir a un símil de agricultor, se ha sembrado con la semilla de una planta de difícil enraizado y ha habido que esmerarse en su cuidado diario para que ni los temporales ni las sequías echaran a perder la cosecha.

Es muestra de los desvelos citados el fruto recogido en nuestra jornada de aniversario del pasado día 27 de septiembre, con la generosa respuesta de asistencia de una importante audiencia y la disposición y categoría de los ponentes.

El tema elegido para las ponencias no lo fue en vano, ya que fue consecuencia de las enseñanzas aprendidas durante más de dos años de debates en el Foro de Pensamiento Naval, pues es un tema recurrente en nuestras reflexiones la falta de mentalidad marítima de nuestra sociedad, el que se tome conciencia de la importancia de obtener ventaja de la excelente condición marítima de España en el contexto de la Unión Europea y de la conveniencia de crear un adecuado estado de opinión que mueva a la sociedad e impulse las decisiones políticas necesarias.



Vista general del auditorio en el Aula Magna de la Escuela de Guerra Naval.

Jornada «X Aniversario de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*»

La jornada se celebró en la Escuela de Guerra Naval y consistió en un encuentro cívico-militar con motivo del «X Aniversario de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*», enmarcada dentro del programa de actividades previstas en la Semana Naval de Madrid 2011 organizada por la Armada. Al acto asistieron más de 70 representantes de diferentes centros de pensamiento, instituciones académicas públicas y privadas, organismos de la Administración del Estado, grupos empresariales y de algunos medios de comunicación de Madrid.

Se presentaron tres ponencias, precedidas por unas palabras de bienvenida y breve exposición del almirante director de la Escuela de Guerra Naval (EGN) don José María Pelluz Alcantud sobre las actividades de la Escuela y de su Centro de Pensamiento Naval.

Estas fueron: *La condición Marítima de España*, presentada por don Arturo González Romero, director general de la Fundación INNOVAMAR; *Importancia estratégica del Sector Marítimo Español, componente fundamental de los Intereses Marítimos Nacionales*, presentada por don Federico Esteve Jaquotot, presidente del Clúster Marítimo Español, y *La Armada en la protección y defensa de los intereses marítimos españoles a lo largo de la historia*, presentada por don Marcelino González, capitán de navío retirado, miembro del Foro de Pensamiento Naval de la Armada. Para finalizar hubo un breve

coloquio. Antes de continuar, considero conveniente incluir una breve información relativa a las dos organizaciones que representaban los ponentes.

Fundación INNOVAMAR

La Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas (INNOVAMAR) (www.innovamar.org), organización de carácter privado cuya finalidad fundamental es fomentar la investigación y el desarrollo en la industria de la construcción naval y su industria auxiliar, así como el transporte marítimo y la explotación de los recursos marítimos, con especial interés en apoyar proyectos que desarrollen acuerdos de cooperación entre empresas, organismos y/o entidades y la constitución de alianzas empresariales.

Además, promociona la investigación científica y técnica y las actividades de formación en los ámbitos indicados anteriormente. Controla la realización, preparación y expedición de todo tipo de certificaciones sobre contenidos y ejecución de proyectos de I + D + i. Y finalmente, estudia, defiende y apoya al medio ambiente, así como todo tipo de acciones relacionadas con la protección y mejora del mismo en el sector marítimo.

Para fomentar y difundir la I + D + i detectan necesidades y oportunidades tecnológicas y promueven la cultura de la innovación en el aector marítimo como factor clave de competitividad.

Dentro de las actuaciones que llevan a cabo están:

- Realización de estudios estratégicos e identificación de necesidades de información.
- Creación de una red de fomento de la cultura de la innovación.
- Desarrollo de acciones de difusión tecnológica.
- Acciones de vigilancia y prospectiva tecnológicas.
- Apoyo al desarrollo de proyectos singulares.
- Formación en gestión de la innovación.
- Acciones de comunicación e imagen (web *Sector Marítimo*).
- Patrocinios y eventos.

También pretende proporcionar servicios al sector para la evaluación y el seguimiento de sus proyectos de I + D + i, incluyendo las certificaciones necesarias a efectos fiscales. Las actuaciones llevadas a cabo han sido:

- Evaluación, gestión y seguimiento de programas de ayudas públicas a la I + D + i.
- Creación de un banco de evaluadores de excelencia, multidisciplinar, clasificado según la nomenclatura UNESCO.

- Evaluación y seguimiento, encomendada por la Gerencia del Sector Naval, del régimen de ayudas europeas a la innovación en la construcción naval.
- Creación de una entidad de certificación de proyectos acreditada a efectos de desgravaciones fiscales por inversiones en I + D + i.

El Clúster Marítimo Español (CME) (1)

El Clúster Marítimo Español es también una agrupación de carácter privado, formada por un número creciente de socios, incluidos los 16 fundadores, con una gran representación equilibrada de sectores, empresas, grupos de empresas e instituciones interrelacionadas, que trabajan sectorial y geográficamente en actividades estrechamente relacionadas y que pueden cooperar y beneficiarse del aprovechamiento de sinergias y de importantes economías externas. Sus integrantes operan en un entorno caracterizado por un alto grado de competencia y cooperación, y con una masa crítica de empleados de elevada formación.

El propósito de un clúster, en resumen, es fusionar los intereses, los conocimientos, el saber hacer, la cultura empresarial y los estilos de todos sus integrantes para que todos y cada uno ganen productividad, competitividad, y el grupo gane presencia sectorial en la economía globalizada. La principal misión es la de mejorar la competitividad de las empresas mediante la cooperación, la complementariedad y la comunicación. El CME coopera con asociaciones y con otros foros o clúster.

Sus objetivos estratégicos, como se recojen en el Plan Estratégico 2008-11 (2), son:

- Impulsar y defender los intereses generales y horizontales del sector marítimo español, siempre sin menoscabo de los específicos de los miembros del Clúster Marítimo Español y de los sectores empresariales representados por los mismos, así como de los distintos foros y/o clústers regionales o de actividad que existan en España.
- Promover la buena imagen, la visibilidad y la importancia del sector marítimo español.
- Promover la presencia internacional del sector marítimo español.

(1) Ver página web <http://www.clustermaritimo.es/>

(2) El plan estratégico del Clúster Marítimo Español 2008-11 se puede encontrar accediendo desde su página web en el apartado ejes estratégicos:

http://www.clustermaritimo.es/sites/default/files/adjuntos/paginas/Plan%20Estrategico%20CME_v17%20definitivo.pdf



El director de la EGN, ponentes y moderador.

- Ser lugar de encuentro y debate de todos los agentes del sector marítimo nacional.
- Promover la cooperación, la innovación y la capacidad emprendedora con el fin de potenciar, estimular e impulsar el tejido empresarial y la transferencia de conocimiento.
- Identificar, aflorar y agrupar intereses que den respuesta a los retos estratégicos competitivos del sector marítimo en su conjunto.
- Propiciar, facilitar e intensificar la comunicación entre los miembros del Clúster Marítimo Español, así como entre diferentes segmentos de actividad que constituyen el sector marítimo español.

A modo de conclusión podemos decir que como se deduce de sus objetivos y de las actividades que realizan, tanto el CME como la fundación INNOVAMAR juegan un papel importante para el desarrollo del sector marítimo mediante la búsqueda de sinergias, la utilización de procesos innovadores y la aplicación de la tecnología más avanzada en cada una de las actividades que desarrollan los diferentes subsectores que componen el sector marítimo. Por lo que sus representantes, en suma, eran sin duda las personas más idóneas para exponer los temas previstos.

Actividades de la Escuela de Guerra Naval y de su Centro de Pensamiento

La Escuela de Guerra Naval

El director de la EGN, después de agradecer la asistencia a los presentes, destacó la transformación que sufrió la escuela el año 2000, después de 75 años de actividad, como consecuencia de la creación de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (ESFAS) en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).

La EGN hasta ese momento había venido impartiendo los cursos de Guerra Naval y Mando Superior de la Armada, que fueron sustituidos, respectivamente, por los de Estado Mayor y de Actualización para el desempeño de los cometidos de oficial general, que se imparten desde entonces en la ESFAS a los oficiales de los Ejércitos de Tierra y Aire, la Armada y la Guardia Civil.

Ello trajo como consecuencia el cambio de misión de la EGN y su reorganización.

En lo referente a las actividades de la Escuela de Guerra Naval relacionadas con la enseñanza, se han seguido impartiendo los cursos de Actualización para el desempeño de los cometidos de los empleos de capitán de corbeta y comandante de Infantería de Marina, Intendencia e Ingenieros de la Armada; los de Adaptación para ejercer los empleos de capitán de corbeta/comandante y empleos superiores en la nueva Escala Única de Oficiales de acuerdo con la Ley de la Carrera Militar; el Curso de Actualización para el desempeño de los cometidos del empleo de capitán de fragata/teniente coronel de la Escala de Oficiales a extinguir, así como diferentes cursos de aptitud de gestión de recursos de personal y material.

En cuanto a las actividades relacionadas con el Pensamiento Naval, y para dar continuidad a sus anteriores cometidos como organismo asesor del Estado Mayor de la Armada, en su reorganización se creó el Centro de Pensamiento Naval que, aunque de dimensiones reducidas, tiene una gran capacidad potencial de análisis, desarrollo de ideas y participación en el proceso de generación de Doctrina de la Armada, cuando se consigue contar con la colaboración de suficientes miembros de la Armada, tanto en activo como en otras situaciones administrativas (reserva o retirado) y con el apoyo y participación de otros miembros de la sociedad ajenos a las FAS, bien como aportación personal o a través de sus instituciones y organizaciones, tanto públicas como privadas.

El Pensamiento Naval y la Doctrina

El Pensamiento Naval trata de recoger un conjunto de opiniones y juicios sobre temas que afectan a la Armada, analizar la evolución de su entorno, y

extraer las consecuencias y conclusiones oportunas. La actividad de generación de nuevas ideas constituye una aportación adicional de capital intelectual a la organización y permite fortalecer su capacidad de prospectiva. Además, estas ideas, opiniones y juicios que resultan del análisis prospectivo sirven para orientar la actividad de la Armada.

Al conjunto de principios y reglas que conducen a un mismo modo de obrar, aun en ausencia de órdenes, sobre cualquier asunto relacionado con una materia determinada, en la Armada se conoce como Doctrina Naval, y constituye la base común que fundamenta las decisiones de la Armada, tiene carácter preceptivo para todos sus miembros y ha de ser sancionada de forma implícita o explícita por una autoridad.

Al contrario que en el caso de la Doctrina, el Pensamiento Naval ha de ser independiente y no estar, por tanto, sometido al control estricto de ninguna autoridad, lo cual constituye el principal elemento diferenciador entre ambos.

Para ser realmente enriquecedor, el campo de acción del Pensamiento Naval debe ser más genérico, y debe estar más abierto al entorno que la Doctrina. Por lo que para su producción se debe dar la oportunidad de participar, además de a los miembros de la Armada, a personas ajenas a ella, por lo que es necesario mantener relaciones institucionales con organismos civiles y militares que tengan relación con los estudios estratégicos y con el entorno naval y marítimo.

Este es el contexto en el que se orientó la Jornada «X Aniversario del Pensamiento Naval» y en el que se pretenden organizar otras actividades que se están estudiando para el futuro.

Difusión del Pensamiento Naval

Para dar difusión al Pensamiento Naval y permitir la participación de colaboradores que quisieran publicar y compartir sus inquietudes, se comenzó la edición de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, cuyo primer número vio la luz en junio de 2001.

En aquel primer número, en el primer párrafo del artículo que a modo de presentación escribió el entonces director de la EGN, almirante Oliveri, decía que la orden ministerial (3), en la que se cambiaba la misión de la EGN, asignaba a este centro de enseñanza, entre otros cometidos, el de «impulsar, coordinar y desarrollar actividades para promover el interés en los temas relacionados con el Pensamiento Naval». En esta línea de actuación, continuaba diciendo: «...abrimos hoy estos *Cuadernos de Pensamiento Naval* con la

(3) Orden Ministerial 82/2000, de 24 de marzo, por la que se crea la Escuela de Guerra Naval.

ilusión y esperanza de que a esta primera singladura sigan otras muchas en las que podamos recoger las inquietudes, opiniones y reflexiones de cuantos nos sentimos movidos por “la mar y las cosas de la mar”, y así se viene haciendo desde hace ya más de 10 años, con la edición inicialmente de un cuaderno al año y más recientemente de dos desde el año 2008».

Además, para facilitar la reflexión, desde marzo de 2009, se vienen celebrando con carácter mensual reuniones en un foro en el que participan miembros de la Armada en situación de reserva y retiro, para aprovechar su magnífica experiencia acumulada a lo largo de su trayectoria profesional y reflexionar sobre temas de interés para la Armada.

Por último, y para aumentar las posibilidades de participación y difusión, a la vista de la evolución de los medios de comunicación y gestión de la información en la sociedad actual, se pretende explotar todos los medios que brindan las nuevas tecnologías, tales como Internet o la Intranet de la Armada, como instrumentos o herramientas útiles para establecer foros de debate.

Un nuevo impulso

Al ser conscientes de la importancia que tiene para la Armada la generación de nuevas ideas, se decidió celebrar una Jornada X Aniversario para dar a conocer estas actividades e invitar a personas ajenas a la Armada para tener la oportunidad de contribuir con sus reflexiones a dar una visión más amplia sobre los temas, y al Centro de Pensamiento Naval un nuevo impulso, que se considera necesario para avanzar en la consecución de los objetivos que se perseguían desde su creación.

En esta jornada, además de dar a conocer las actividades de la EGN, se pretendió, como consecuencia de debates anteriores en el seno del foro, contribuir a concienciar a la sociedad de la importancia y necesidad de explotar y potenciar de forma racional la excelente condición marítima española para la generación de riqueza, progreso y bienestar y difundir el importante papel de la Armada en la defensa y protección de todo el entorno marítimo y los intereses marítimos españoles, aunque este tema no es objeto de este artículo, sino de otro redactado por el propio ponente.

El tema central de la jornada. La dimensión marítima de España

El contenido de estos párrafos está inspirado en las dos ponencias de Arturo González Romero y Federico Esteve Jaquotot, a los que considero dos de las personas más impuestas en el conocimiento del funcionamiento y capacidades empresarial e industrial del sector marítimo español contemplado como conjunto, y por tanto idóneas para alcanzar los objetivos de las ponencias.

Estos fueron: dar a conocer y poner en valor las actividades económicas del sector del mar en España y cuantificar el impacto económico de dichas actividades, es decir, medir sus efectos en términos de producción y empleo sobre la economía nacional y sus sectores productivos.

Situación geoestratégica de España y economía nacional

El sector del mar es de gran importancia en la economía española, hecho que está determinado por las características geoestratégicas de España. La mayor parte de su territorio se encuentra ubicado dentro de la península Ibérica, con 4.872 kilómetros de costa, a lo que se añade la insularidad de los archipiélagos canario y balear, con 3.011 kilómetros más de costa, y la posición litoral de Ceuta y Melilla en el norte de África. Con ello, el 80 por 100 del perímetro español está rodeado por el mar.

Para describirla podemos considerar que la península Ibérica, por una parte, constituye una avanzada natural del continente europeo en el espacio marítimo atlántico y lo proyecta hacia el mundo americano y, por otra parte, constituye la frontera o unión entre cuatro mundos de enormes contrastes. Por un lado están los mundos atlántico y mediterráneo y por otro los mundos europeo y africano. Por tanto España es el puente natural entre ellos, y en su mayor parte su unión física es marítima, con dos características bien diferenciadas, la atlántica y la mediterránea.

Por la situación geoestratégica del país, los principales puertos españoles juegan un papel importante en los tráficos marítimos internacionales. Por añadidura, las costas y playas españolas, junto con la actividad de los cruceros de recreo que recalán en aguas nacionales, han sido el principal atractivo para desarrollar un potente sector turístico, que se ha convertido en una de las principales partidas de ingresos de España en las últimas décadas.

A modo de resumen, entre otros datos destacaré solamente los siguientes:

- El 85 por 100 de las importaciones y el 50 por 100 de las exportaciones españolas se hacen por nuestros puertos.
- La náutica de recreo soporta 15.000 empleos directos y aporta 1.057 millones de euros de valor añadido bruto (VAL), datos año 2005.
- Siete millones de turistas al año pasan por nuestros puertos.

Por todo ello, el mar, gracias a la situación geoestratégica, es la fuente tradicional de una parte muy importante de la riqueza que se genera en España. Los astilleros nacionales están acreditados en el ámbito internacional y España constituye la primera potencia pesquera de Europa.



Vigo. Instalaciones portuarias para actividades diversas, pesca, recreo, cruceros.

Evaluación de la importancia del sector marítimo español

A la hora de evaluar la importancia estratégica de sector del mar y de ordenar las actividades marítimas, se encuentra uno con doble dificultad: su gran variedad por su número y su naturaleza.

Entre las actividades registradas en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas que forman parte del sector del mar, tienen cabida siete grandes subsectores de los que se dispone de estudios específicos previos, cuya definición, cuantificación e impacto se realizarán en los epígrafes siguientes.

Estos grandes subsectores son:

- La pesca.
- La construcción naval.
- El transporte marítimo.
- La náutica de recreo.
- La industria auxiliar del sector del mar.
- La investigación y formación en ciencias marinas.
- El turismo marítimo.
- La seguridad y defensa de los intereses marítimos.

Además de estas hay otras actividades que forman parte del sector del mar, de las que no se tienen estudios previos, y pueden agruparse en las siguientes categorías:

- Las actividades portuarias.
- El comercio y la distribución.
- Los seguros y la banca.
- Otras actividades de menor entidad.

Es de destacar además que en cada una de las diferentes actividades marítimas tienen competencia diferentes departamentos ministeriales e incluso en alguno de ellos llegan a concurrir varios ministerios con competencias en la misma actividad, por ejemplo la pesca o la seguridad marítima, lo cual hace aún más compleja la coordinación y la obtención de información; además esta situación se ve agravada por la frecuente variación de la composición y competencias de los ministerios con los diferentes cambios de gobierno.

Para poder contar con información detallada sobre la cuantificación e impacto de estos subsectores, sería necesario disponer de estudios específicos previos o realizar un trabajo de encuestación suficientemente amplio en el que se indagara en su magnitud y estructura de compras y ventas a otros sectores de la economía. Al no disponer de esta información, únicamente se realizará una estimación preliminar de las cifras globales correspondientes a estos cuatro subsectores.

En primer lugar, en el cuadro núm. 1, se muestra una información general del aporte a la economía nacional del sector del mar, de su valor añadido bruto y de los empleos que genera:

Año 2009	Producción efectiva (millones de euros)	VAB⁴ (millones de euros)	Empleos (nº de ocupados)
Aportación del sector del mar.	55.646	26.992	467.511
Peso del sector del mar en la economía española.	2,7%	2,8%	2,3%

Cuadro núm. 1. Macromagnitudes del sector del mar (5).

A continuación se incluyen en el cuadro núm. 2 las aportaciones de los subsectores principales; en él es conveniente fijarse en los valores multiplicadores del VAB y del empleo de las diferentes actividades para conocer cuáles son las de mayor interés a la hora de orientar las inversiones y diseñar políticas que impulsen el crecimiento económico y el empleo para aprovechar las ventajas de unas sobre otras, lo cual es especialmente importante en circunstancias como las actuales de crisis económica grave y desempleo desmesuradamente elevado.

(4) VAB: Valor Añadido Bruto. VAB= Producción-Cosumos (inversión).

(5) Datos de la Fundación INNOVAMAR.

Subsectores	VAB (millones de euros)	Empleo (miles de personas)	Peso en el VAB	Peso en el empleo	Multiplica- dor del VAB	Multiplica- dor del empleo
Total del sector del mar.	26.992	468	2,7 %	2,2%	2,5	2,8
Pesca	1.693	45	0,2%	0,2%	2,0	1,7
Construcción Naval	844	39	0,1%	0,2%	4,7	2,5
Transporte marítimo	1.129	13	0,1%	0,1%	3,0	3,9
Náutica de Recreo	1.079	1,6	0,1%	0,1%	5,3	6,7
Industria auxiliar	3.099	45	0,3%	0,2%	3,8	4,9
Investigación marina	392	9	0,0%	0,0%	2,6	2,5
Turismo marítimo	3.303	62	0,3%	0,3%	2,6	2,7
Puertos	9.502	100	1,0%	0,5%	1,9	2,8
Armada	686	26	0,1%	0,1%	2,0	1,6
Comercio y distribución	2.938	52	0,3%	0,3	-	-
Seguros y Bancos	1.734	17	0,2%	0,1%	-	-
Otras actividades	593	43	0,1%	0,2%	-	-

Cuadro núm. 2. Descomposición del sector del mar en sus subsectores principales (6).

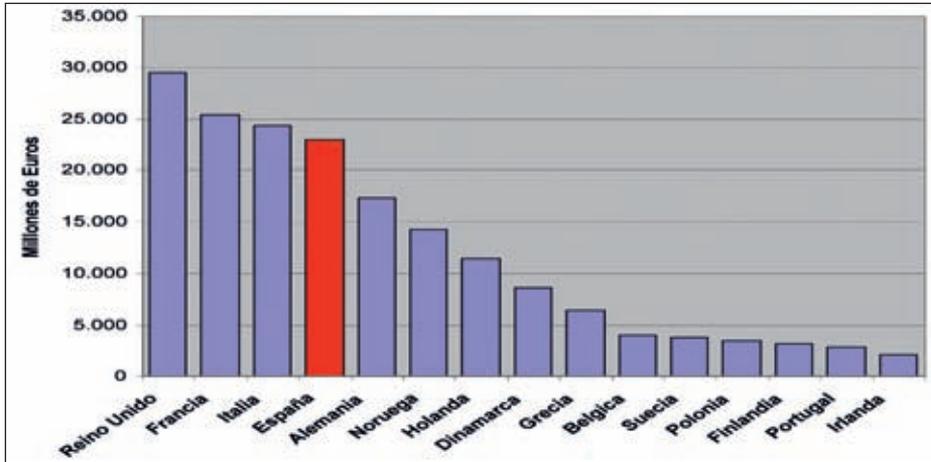
Por otra parte, si se comparan los datos del sector marítimo nacional con los de otros países de nuestro entorno podemos apreciar que en su conjunto no son malos, pues España ocupa el cuarto lugar en Europa, como se aprecia en el cuadro núm. 3.

Pero no conviene conformarse con esta apreciación general, pues al analizar los datos de los diferentes países hay que tener en cuenta otros factores, como la cantidad de costa o litoral marítimo o el número de habitantes.

Por ejemplo, según datos del 2010, Noruega, que ocupa el sexto lugar, solo tiene un PIB de 414.460 millones dólares (es el 15.º de Europa), su población es de 4.885.000 habitantes (la 16.ª), pero una longitud de costa de 25.148 km (2.650 km de tierra firme y 22.498 km de fiordos e islas). Holanda, en 7.º lugar, tiene 16,6 millones de habitantes (la 7.ª) y 1.276 km de costa y un PIB de 783.410 millones dólares (el 7.º de Europa), mientras que Dinamarca, en 8.º, tiene 5,5 millones de habitantes (la 15.ª), 7.500 km de costa y un PIB de 310.400 millones dólares (el 18.º de Europa). De donde se deduce que se puede considerar que estos tres países obtienen mayores ventajas de su condición marítima que España.

Por otra parte, para poder evaluar si el sector marítimo está equilibrado es necesario descender al detalle de lo que ocurre en los diferentes sectores, como se muestra en el cuadro número 4, para ser capaces de apreciar la realidad.

(6) Datos obtenidos de la Fundación INNOVAMAR.



Cuadro núm. 3. Comparación general con otros países (7).

En este se representa, el porcentaje de los principales subsectores del sector marítimo del conjunto de la Unión Europea y de España, y a pesar de que hay países que no tienen costa o que su litoral marítimo es muy reducido, España solamente tiene mejores datos que el promedio en cuatro de los 10 subsectores presentados.

Además podemos ver que estas cifras son muy deficientes en subsectores tan importantes como el transporte marítimo, las industrias auxiliares, la construcción naval, los servicios e infraestructuras y las industrias *offshore*, y es necesario resaltar que algunas de ellas son las que tienen mayor factor multiplicador del VAB y de generación de empleo, como se mostró en el cuadro número 2.

Vemos por tanto que estos son tres puntos fundamentales para el desarrollo económico y del empleo del sector marítimo, por lo que habría que diseñar una política orientada a potenciarlos.

En parte, estos datos negativos son consecuencia de la disminución del transporte marítimo de cabotaje y de media distancia, de la construcción naval y astilleros como consecuencia de su falta de competitividad y del escaso desarrollo de las infraestructuras e industrias *offshore*.

(7) Fuente *EU-Mare. Policy Research Corporation. Noviembre /2008.*



Cuadro núm 4. Porcentaje del sector marítimo en relación con el conjunto de cada país (8).

Características del sector marítimo español

El sector marítimo español se caracteriza por:

- Su relevancia económica, reflejada por su significativa aportación directa e indirecta al PIB y al empleo.
- Su reconocida tecnología, incluyendo a empresas y sectores (pesca, construcción naval y puertos) que son referente mundial.
- Su sostenibilidad, al ser, por ejemplo, el modo de transporte marítimo el menos contaminante, más seguro y más eficiente.

Con relación a este último, hemos de insistir en que el transporte marítimo es el menos contaminante como se deduce si se comparan las emisiones de CO₂ para los distintos medios de transporte expresados en gramos de CO₂ por tonelada transportada en un kilómetro: transporte aéreo, 540; transporte terrestre en camiones pesados con contenedor, 50; transporte marítimo en buques medios entre 2.000 y 8.000 toneladas de desplazamiento, 21, y en buques grandes superiores a las 8.000 toneladas, 15.

(8) Fuente: *EU-Mare Policy Research Corporation*. noviembre/2008.

Otros factores que son necesarios para diseñar una política marítima adecuada son las fortalezas y las oportunidades del sector marítimo y, aunque algunas ya han sido mencionadas, considero que es bueno agruparlas para apreciarlas mejor.

Entre las fortalezas del sector marítimo español, de acuerdo con lo que expuso el presidente del CME, caben destacar:

- La experiencia, flexibilidad y especialización en subsectores de mercado con futuro (pesca, defensa, *offshore*, *supplies*, etcétera).
- Disponibilidad de centros y experiencia de enseñanzas del sector marítimo.
- Sector con gran capacidad de exportación.
- Eficiencia energética indiscutible del transporte marítimo frente a otros modos de transporte, menor contaminación.
- Líderes en el sector de turismo y prestigio de la marca «España».
- Reconocida calidad y seguridad en los productos y servicios.

Entre las oportunidades del sector marítimo español es conveniente destacar las siguientes:

- Apoyo en la UE al *Short Sea Shipping* (SSS) y las autopistas del mar.
- Mejora de imagen del transporte marítimo por su seguridad y bajo impacto ambiental.
- Nuevo mercado de artefactos de generación de energía, alternativa y no contaminante, eléctrica marina.
- Programas europeos de I + D + i y de formación.
- Puesta en práctica de la nueva Ley de Puertos.
- Crecimiento de sectores marítimos no tradicionales asociados a sectores fuertes (léase turismo náutico y medioambiente).
- Capacidad para construir buques seguros y ecológicos, adecuados a las crecientes demandas internacionales en estos campos.
- Influencia en foros internacionales europeos para el refuerzo de las exigencias en medio ambiente y seguridad marítimas.
- Revisión normativa sobre titulaciones náuticas, adecuándolas a la realidad del sector marítimo y en línea con Europa.

Administración marítima

Con relación a las actividades marítimas es necesario señalar que los objetivos e intereses de determinadas actividades marítimas son, en muchas circunstancias, opuestos a los de otras, lo que dificulta su adecuado desarrollo y aprovecha las sinergias entre las diferentes actividades económicas para que

permitan alcanzar el grado de eficacia imprescindible para obtener el necesario rendimiento económico y así poder ser competitivas en el mercado global.

Por otra parte, debido a la organización de las actividades marítimas de forma sectorial en atención a sus intereses comunes, la administración marítima es muy compleja y tradicionalmente se ha tendido a organizarla también de forma sectorial, por lo que no ha existido una política diseñada con una visión de conjunto de todas las actividades y, en consecuencia, existe una gran dispersión legislativa y organizativa que ha impedido lograr un desarrollo armónico y eficiente de todo este entramado de actividades empresariales, industriales, formativas, y recreativas.

Todo ello dificulta el diseño de una política marítima adecuada para lograr un desarrollo equilibrado de los diferentes subsectores y existe una gran dispersión de la administración marítima, o mejor dicho, se puede decir que no existe una auténtica administración marítima, ya que en la Administración central del Estado hay más de siete ministerios con competencias en algún tipo de actividad marítima; además, una buena parte de su gestión está delegada en las comunidades autónomas, que diseñan sus propias políticas en los subsectores de su competencia.

Es conveniente resaltar, no obstante, que en general en los países europeos ocurre algo similar, y por eso la Unión Europea ha puesto en marcha el proceso de implantación de una Política Marítima Integrada en el espíritu de la reunión de Lisboa, con la publicación del *Libro Verde* en el año 2006, y está instando desde entonces a los países miembros a diseñar sus propias políticas marítimas integradas con una visión de conjunto de todos los subsectores que componen el conjunto del sector marítimo.

En el caso de España conviene señalar que, a pesar del tiempo transcurrido, no hemos sido capaces de diseñar una política integral, y es curioso que alguna comunidad autónoma ya lo ha hecho, como la asturiana.

Durante la jornada que comentamos, se sugirió que la forma de abordar esta cuestión podría ser mediante la creación de una secretaría dependiente de Presidencia del Gobierno que abordase el estudio de la cuestión, como se sugiere desde la Unión Europea (9), oyendo a todas las partes interesadas.

Por otra parte, es conveniente tener en cuenta la situación de grave crisis económica actual que está obligando a restringir los gastos de la Administración Pública hasta límites insospechados, lo que hace que el sector privado deba tomar un nuevo impulso, y es posible que la única solución, para la creación de empleo y riqueza sea que la Administración Pública establezca un marco legal adecuado en el que las organizaciones privadas con visión más

(9) *Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas*. COM (2008), 395 final.

general, como el Clúster Marítimo o la Fundación INNOVAMAR, adquieran un papel protagonista en el diseño de estrategias integradoras que impulsen la inversión de capital privado para lograr un desarrollo dinámico, homogéneo y competitivo de todo el potencial del disperso sector marítimo.

Conclusiones

Como consecuencia de todo lo expuesto, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Es conveniente hacer un análisis profundo de la organización de la administración marítima con el objetivo de diseñar una política integradora de las diferentes actividades que componen el complejo sector marítimo para alcanzar los objetivos marcados por la Unión Europea en su *Libro Azul* de Política Marítima Integrada y recomendaciones posteriores.
- Para hacer lo anterior, es necesario tener una visión de conjunto y la capacidad de orientar las políticas dispersas entre los diferentes ministerios competentes, por lo que se considera que ha de hacerse desde un nivel superior a ellos con capacidad de coordinar sus políticas sectoriales.
- Se recomienda hacer participantes de los estudios y de las decisiones que se tomen a las organizaciones privadas con mayor capacidad de visión de conjunto de todas las actividades marítimas, para aprovechar su experiencia y capital, y a los diferentes escalones de la Administración.
- Al diseñar las nuevas políticas es necesario aprovechar las sinergias de los diferentes subsectores para impulsar un desarrollo armónico del conjunto, haciendo mayor énfasis en las actividades de mayor valor multiplicador del VAB y del empleo.
- El Centro de Pensamiento Naval de la Armada, junto con otros centros de pensamiento y entidades dedicadas al estudio e investigación, deberían diseñar estrategias conjuntas para crear en la opinión pública la conciencia necesaria para provocar en los diferentes niveles de la Administración el cambio de mentalidad necesario para impulsar una auténtica política marítima que permita explotar de forma sostenible la excelente condición marítima española y de sus regiones atlántica y mediterránea.

LA ARMADA EN LA PROTECCIÓN Y DEFENSA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS ESPAÑOLES A LO LARGO DE LA HISTORIA

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (RR)

Introducción

A lo largo de la historia, la prosperidad de España siempre ha estado ligada a la protección y defensa de sus intereses marítimos. Y en aras de esta protección y defensa, la Armada ha tomado parte muy directa y activa en misiones de control, vigilancia y seguridad de los espacios marítimos.

El objeto del presente artículo es comentar de forma breve en que consisten dichos intereses, para continuar con un repaso rápido de cómo la Armada ha actuado y actúa en aras de su protección y defensa.

Preámbulo de la Constitución

En primer lugar y para entrar en materia, no está de más echar un vistazo a la Constitución Española, que en su preámbulo incluye tres párrafos referentes a asuntos de seguridad en su sentido más amplio:

- *Garantizar la convivencia democrática dentro de la Constitución y de las leyes, conforme a un orden económico y social justo.*
- *Proteger a todos los españoles y pueblos de España en el ejercicio de los derechos humanos, sus culturas y tradiciones, lenguas e instituciones.*
- *Colaborar en el fortalecimiento de unas relaciones pacíficas y de eficaz cooperación entre todos los pueblos de la Tierra.*

Intereses nacionales de seguridad

En cuanto a los intereses nacionales referentes sobre todo a la seguridad, que son los que mas interesan a la Armada, definidos en varios ámbitos y en

diferentes textos, de forma telegráfica se pueden reunir en tres grandes grupos: vitales, estratégicos y otros:

Vitales

- Preservar la soberanía, independencia e integridad de España.
- Velar por la libertad, la vida y la prosperidad de los españoles

Estratégicos

- Contribuir a la proyección de estabilidad.
- Mantener la paz y equilibrio en el Mediterráneo
- Mantener la libertad de intercambios, comunicaciones y comercio.
- Asegurar el suministro de recursos básicos, especialmente energéticos.
- Combatir el terrorismo.

Otros

- Misiones humanitarias
- Misiones de mantenimiento de paz.

Intereses en el ámbito marítimo

A la vista de lo señalado por la Constitución, teniendo en cuenta los intereses nacionales, y pensando en la situación que ocupa España en el mapa, a la mente de muchos vendrá inmediatamente la mar, ya que gran parte de estos intereses o son marítimos, o tienen en la mar un importante componente.

A todo esto, nos podemos preguntar: ¿Qué son los Intereses Marítimos? Consultados diferentes textos y documentos, aparecen varias definiciones como las siguientes, según las cuales Intereses Marítimos son:

- *El conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene un Estado de todas las actividades relacionadas con el uso del mar.*
- *Actividades que desarrolla el Estado y los particulares para el aprovechamiento del espacio y de los recursos dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional, del litoral y de los fondos marinos, con el fin de generar beneficios políticos, económicos y sociales para la nación.*

- *Conjunto de derechos y deberes relacionados con: el derecho del mar; la explotación sustentable de los recursos naturales; la importancia económica de los puertos; la industria naval; la marina mercante nacional; y el cuidado y la preservación del medio ambiente marino.*
- *Actividades que de una y otra manera están relacionadas con el conocimiento, el uso y explotación del mar.*

Estas definiciones, los intereses nacionales y los conocimientos de la situación geoestratégica, geoeconómica y geopolítica de España, permiten enumerar los intereses marítimos españoles de la siguiente manera:

- Mantener abiertas las líneas de comunicaciones por mar.
- Proteger y defender el tráfico y comercio por mar.
- Asegurar el aprovisionamiento por mar.
- Defender los derechos españoles en el ámbito de la mar.
- Contribuir desde la mar en actividades humanitarias y de mantenimiento de la paz.
- Hacer frente a una serie de actividades criminales o ilícitas desarrolladas en la mar, entre las que están:
 - Terrorismo internacional.
 - Proliferación de armas de destrucción masiva.
 - Piratería.
 - Tráfico de drogas.
 - Inmigración ilegal.
 - Expolio del patrimonio sumergido.
- Contribuir en otras actividades en la mar, como:
 - Control del tráfico marítimo.
 - Seguridad en la navegación
 - Seguridad de la vida humana en la mar.
 - Salvamento marítimo.
 - Búsqueda y rescate de náufragos.
 - Seguridad de los recursos vivos, del suelo y subsuelo.
 - Vigilancia de pesca.
 - Contaminación marina.
 - Investigación, estudios y cartografía.



Patrullero *Arnomendi* en la Campaña del «Atún Rojo». (Foto: Armada española).

Océanos y mares

Todos estos intereses tienen sus escenarios y campos de acción en la mar, desde el litoral hasta alta mar. A lo largo de la historia, la mar ha sido considerada como un espacio libre de uso común y una gran vía de comunicación para el tráfico y el comercio. Y en la actualidad este concepto continúa vigente, ya que por mar se mueve el 80 por 100 del comercio mundial, lo que hace que sea un medio indispensable para nuestra economía y desarrollo. Además, hay que tener en cuenta que el 82 por 100 de las importaciones y más del 59 por 100 de las exportaciones españolas se efectúan por la mar.

También en la mar tienen lugar otras actividades, como la pesca, la navegación de recreo, las explotaciones de hidrocarburos etc. El desarrollo de estas actividades de forma segura y pacífica es un interés de todos, no solo de los países ribereños o costeros, sino de todo el mundo, ya que de ellas depende nuestro desarrollo y bienestar.

Áreas y zonas de actuación

Los escenarios donde se producen acciones que afectan a los intereses nacionales, con frecuencia se localizan en áreas costeras, como es el caso del

tráfico de drogas o la inmigración ilegal. También lo son de otras actividades de mayor impacto como la piratería, que se producen en aguas de estados o gobiernos «fallidos» y con el apoyo de los países costeros, y aunque están ocurriendo en zonas alejadas de España, sus acciones sobre petroleros, pesqueros u otros barcos pueden afectar de forma muy directa a los intereses españoles. Y hay que tener presente que últimamente muchas de estas actividades se están trasladando a alta mar, aprovechando el vacío creado por el traslado de las operaciones navales a la costa.

Además, en alta mar es más fácil enmascarar las operaciones delictivas por la lejanía de las costas, y por la romántica idea que todos los países han tenido la mar como espacio libre, en el que ahora tratan de establecer un panorama jurídico que contente a todos, aunque limite sus capacidades de actuación.

Nadie pone en duda la existencia de garantías legales para navegar con libertad por todos los océanos y mares, pero eso no significa que en la mar se pueda hacer lo que uno quiera, y para evitar que en aras de esa libertad se cometan tropelías contra los derechos marítimos, hay que tomar medidas similares a las de los espacios aéreos y terrestres. Y de la misma forma que se vigilan los cielos, las carreteras, los aeropuertos o las estaciones, las naciones son conscientes de que hay que mantener la atención en la mar.

Por otra parte, también hay que tener presentes ciertas «indefiniciones» tanto en las zonas como las en responsabilidades dentro y fuera de ellas. Y esto, que afecta a muchos países, también afecta a España.

En lo referente a delimitaciones, tenemos la zona de 12 millas de mar territorial, en las que España goza de total soberanía en materia de navegación, sobrevuelo y pesca. Y están las 200 millas marinas que forman parte de la zona económica exclusiva que suelen tener los estados, y que para España es de aplicación solo en el Atlántico. También están otras zonas discutidas, indefinidas o sujetas a acuerdos con otros países, como es el caso del Mediterráneo, el Mar de Alborán, el Estrecho de Gibraltar, o las aguas de Ceuta, Melilla, Gibraltar, Canarias, etcétera.

En cuanto a las responsabilidades y actuaciones dentro del mar territorial, normalmente se realizan en el marco de acuerdos entre el ministerio de Defensa con otros Departamentos. Fuera de dicho mar territorial, hay que tener en cuenta lo señalado en el artículo 111 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, en lo referente al *derecho de visita* a cargo de barcos de guerra (ver apéndice), y lo estipulado en otros acuerdos en vigor.

Seguridad marítima

El impacto que suelen tener las actividades de todo tipo desarrolladas en el ámbito de la mar, el amplio escenario en que se pueden llevar a cabo, y los efectos que pueden producir no solo en los países ribereños, si no en toda la

comunidad mundial, han llevado a la creación —o recreación— de un nuevo concepto de seguridad: la Seguridad Marítima.

En un amplio sentido, la Seguridad Marítima busca compatibilizar la libertad de la navegación con la seguridad en la mar para: hacer que se respete la ley; proteger a los ciudadanos; y velar por los intereses nacionales e internacionales. Y tiene dos grandes objetivos: evitar el efecto que puedan causar las amenazas procedentes de la mar; y garantizar el ejercicio libre de actividades legales en el ámbito marítimo.

Se trata de una actividad muy amplia en la que toman parte diversas entidades y organismos de cada país, y en coordinación o de forma conjunta con los demás países, encaminada a prevenir y en su caso hacer frente a las amenazas y riesgos que se presenten en la mar.

Y es una actividad que para un país como España adquiere una especial dimensión, a la vista de su situación geoestratégica y sus largas líneas de casi 8.000 km de costas peninsulares e insulares. Y así lo ha hecho a lo largo de la historia. La defensa de estos intereses ha sido una continua preocupación de España y uno de los cometidos de la Armada a través de los tiempos.

Como dicen algunos textos: *En el mar se han hecho y deshecho las fortunas, las potencias e incluso el destino de pueblos y estados... Y la historia sobre el mar continúa...* Sin olvidar que cuando España dominó los mares fue grande y dueña de un gran imperio, grandezas que perdió cuando dio la espalda al mar.



El *Castilla* en misión humanitaria en Haití. (Foto: Armada española).

Los buques de guerra y el poder naval

Los buques de guerra, y con ellos las Marinas de Guerra, las Armadas, nacieron como una necesidad de defender y hacer valer los derechos en la mar de los países a los que pertenecían; es decir: para defender sus intereses marítimos. Han sido una consecuencia de las circunstancias, nacieron ante una necesidad y su permanencia sigue supeditada a esa necesidad. Ya antes del inicio de la era cristiana, el Mediterráneo estaba lleno de piratas, que obligó a grandes acciones para tratar de erradicarlos. Y desde entonces, siempre ha sido necesario hacer frente a amenazas en la mar o provenientes del mar

En este sentido, ninguna otra fuerza es capaz de igualar a las fuerzas navales, cuando dotadas de los medios apropiados operan en la mar y desde ella hacia tierra. Por su flexibilidad de empleo, posibilidad de moverse por todos los océanos y mares, capacidad y autonomía para permanecer donde sea necesario durante prolongados períodos de tiempo, capacidad de sus sensores y sistemas de combate, y su rapidez de respuesta, no tienen quien las supere. Y gozan de una gran capacidad para actuar en la mar o proyectar su poder sobre tierra, sin necesidad de contar con el beneplácito de terceros países, y por ello sin tener que pasar por los engorrosos trámites que pueden afectar a las operaciones terrestres o aéreas.

Las acciones de la Armada

La Armada ha llevado a cabo a través de la historia misiones encaminadas a la protección y defensa de los intereses marítimos de España, sobre las que se puede hacer un rápido recorrido.

En el Mediterráneo, el reino de Aragón inició una importante expansión comercial a partir de los inicios del siglo X, al tiempo que empezó a organizar una marina militar para su protección contra piratas y corsarios, y en los siglos siguientes logró extender sus dominios por una amplia zona del área occidental de dicho mar. Mientras tanto, las costas peninsulares del Atlántico eran escenarios de frecuentes ataques y saqueos por barcos árabes y vikingos. Para hacer frente a dichas incursiones, el obispo de Santiago Diego Gelmírez, creó en el siglo XII en Galicia una fuerza naval, que fue el embrión de la Marina de Castilla. Y los barcos españoles siguieron siendo protagonistas de múltiples acciones en la mar, como la de Ramón Bonifaz cuando en el siglo XIII tomó la ciudad de Sevilla con una escuadra de naos que subió por el Guadalquivir.

En los siglos XIV y XV, los reinos continuaron su expansión haciendo frente con sus barcos a las amenazas procedentes de la mar, y tomando medidas para reducir sus efectos. Tal fue el caso del la recomendación hecha por las Cortes de Toledo en 1436, para que los barcos con destino a Flandes navegaran en flotas al fin de evitar a los corsarios.

El siglo xv supuso la unión de las diferentes Marinas en una sola, por la unión de los reinos de Castilla y Aragón tras la boda de los Reyes Católicos. Y a finales de dicho siglo tuvo lugar el Descubrimiento de América (1492), que supuso un enorme cambio en muchos conceptos del momento: estrategia, economía, comercio, cultura, etc., y produjo una gran expansión de España por América primero, y más adelante por las Filipinas y otras tierras del Pacífico.

El reparto de zonas de influencia entre España y Portugal por el Tratado de Tordesillas (1494) no fue del agrado de otras naciones, que salvo pequeños períodos de paz, dieron lugar a una serie de acciones contra los intereses marítimos de España que duraron casi 3 siglos: piratas, corsarios, ataques a los puertos, contrabando, comercio ilegal, etc., en los que la Armada se tuvo que emplear a fondo. De los muchos escenarios de aquel entorno destacaron dos: la *Carrea de Indias* y el *Galeón de Manila*.

Carrera de Indias

La *Carrera de Indias* fue el flujo de barcos y tráfico marítimo establecido por el Atlántico entre las tierras de América y la metrópoli. El transporte de oro y plata desde las minas y lugares de elaboración en las Indias hasta España obligó a fijar itinerarios muy estudiados, caminos, fortificaciones, puertos de mar, y sobre todo, obligó a contar con una gran flota de barcos, que en sus viajes a través del Atlántico tuvieron que hacer frente a los temporales, a los escollos, a los piratas —como los famosos filibusteros del Caribe—, y sobre todo a los corsarios —como el inglés Francis Drake (1540-1596) que tantos desvelos causó, o el holandés Piet Heyn, que en 1628 apresó la flota española en Matanzas (Cuba)—, que actuaban al servicio de otros países en un intento de frenar o reducir la hegemonía y el poder económico de España, y combatir su monopolio comercial sobre todos los productos procedentes de las Indias.

En 1513 se empezaron a utilizar carabelas armadas para proteger a los mercantes. En 1521 se prohibió que los buques navegaran sueltos, y comenzaron a funcionar escuadras. En 1526 se prohibió que los mercantes navegaran sin protección. Y a partir de 1564 el tráfico fue organizado en dos *Flotas* anuales independientes que salían de Sevilla; la *Flota de Nueva España* salía en abril y se dirigía a Veracruz (Méjico), Honduras y Grandes Antillas, y la *Flota de Tierra Firme*, salía en agosto rumbo a Cartagena de Indias (Colombia) y Nombre de Dios (Panamá). Al regreso, ambas Flotas se reunían en La Habana, de donde hacían juntas el viaje a España. Entre el principio y final de cada viaje podían transcurrir hasta dos años. Aquellas flotas estuvieron protegidas por fuerzas de cobertura denominadas *Armadas*, con un sistema que se resume así: la *Armada del Mar Océano* operaba en las costas españolas del



Castillo del Morro de La Habana, fortificación de la Carrera de Indias.
(Foto: Marcelino González).

Atlántico y del Cantábrico; la *Armada de Guardia de la Carrera de Indias* escoltaba las *Flotas de Tierra Firme y Nueva España*; y la *Armada de Barlovento* operaba en el Caribe. Este sistema de control y protección del tráfico marítimo duró más de 2 siglos, y permitió mantener dicho tráfico hasta el siglo XVIII con una gran economía de medios y con relativamente escasas pérdidas. En casi 300 años de la Carrera de Indias, se perdieron barcos en huracanes, temporales, escollos, por su mal estado, o por acciones aisladas de piratas, pero solo 2 convoyes completos cayeron en manos enemigas. La última Flota de Indias tuvo lugar en 1776, y el monopolio comercial de España con el continente Americano finalizó en 1797.

Galeón de Manila

El *Galeón de Manila* comprendió los barcos y el tráfico marítimo por el Pacífico entre Filipinas y Nueva España (México). Fueron los barcos de la línea marítima que durante 250 años mantuvo el comercio entre Manila y Acapulco, transportando grandes riquezas procedentes de Filipinas y de las islas y costas asiáticas del Pacífico, y llevando a aquellas tierras otras mercancías, sobre todo plata. Comenzó con la apertura de la ruta del tornaviaje por Urdaneta en 1565, y terminó con la independencia de Méjico a principios del siglo XIX.



Modelo del navío de línea *Santa Ana*, uno de los mejores buques de guerra en el Armada en el siglo XVIII. (Museo Naval de Madrid).

A veces, los barcos tuvieron que hacer frente a los piratas, para lo que contaron con fuerzas de protección, aunque en el Pacífico la piratería no representó un gran problema, ya que en los 250 años del Galeón de Manila, solo cuatro galeones cayeron en sus manos de los piratas: *Santa Ana* (1587), *Encarnación* (1709), *Nuestra Señora de Covadonga* (1743) y *Santísima Trinidad* (1762).

Enseñanzas

Este sistema de protección de las líneas de comunicaciones marítimas, con navegaciones en conserva, empleo de buques de escolta, establecimientos de convoyes, patrullas, vigilancia de zonas focales, relevos de Armadas, etc.,

tuvo un gran éxito, gracias al que las pérdidas por ataques de piratas y corsarios fueron mínimas. Dichas líneas permanecieron abiertas mucho tiempo, a pesar de los altos y bajos debidos a las guerras y a los vaivenes de la política, y en su mantenimiento destacaron las actuaciones de grandes marinos como Álvaro de Bazán.

España se adelantó a su tiempo, y supo organizar un dispositivo de dominio del mar para mantener abiertas sus líneas de comunicaciones marítimas y defender su tráfico, que más tarde fue copiado por otros países, al estar basado en unos principios que aún hoy conservan toda su vigencia. Basten como ejemplos, los convoyes por mar efectuados por los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial.

Otras acciones

En los siglos XVI y XVII, tuvieron lugar los principales descubrimientos y la gran expansión de España por el mundo. Gracias a las largas navegaciones trasatlánticas, a los descubrimientos y a las actividades de la Casa de Contratación, la navegación, la cosmografía y la cartografía adquirieron un gran desarrollo, lo que supuso un mejor conocimiento de los mares y costas de cara a defender en ellos los intereses nacionales.

En el siglo XVI, además del tráfico y comercio con América y Filipinas, la Armada también tuvo que intervenir en las luchas contra turcos, franceses y argelinos en el Mediterráneo, llevando a cabo acciones directas contra los que atacaban abiertamente los intereses marítimos españoles. Un ejemplo fue toma de Mazalquivir, efectuada por las tropas de Fernando el Católico en de 1505 para dominar la costa de Berbería. Más adelante, los piratas berberiscos establecidos en el norte de África asolaban las costas españolas del Mediterráneo, lo que obligó a fuertes operaciones de castigo, como las ocupaciones de la Goleta o Túnez en 1535 por Carlos I. Y los turcos atacaban tierras del Mediterráneo Oriental y Central, lo que condujo al enfrentamiento de Lepanto en 1571.

También destacaron los enfrentamientos con franceses, ingleses y holandeses en el Atlántico. Algunos con excelentes resultados, como la campaña de la Terceira (1582) contra franceses. Otros en cambio, con resultados adversos, como el enfrentamiento contra Inglaterra que llevó al fracaso de la *Gran Armada* enviada por Felipe II (1588). Este hecho tuvo lugar durante la guerra contra Inglaterra de 1585 a 1604, motivada por los apoyos que los ingleses estaban prestando a los enemigos de España, por las desavenencias religiosas, y por las actuaciones de corsarios británicos contra barcos españoles. Bien es verdad que la «Contra Armada» enviada por Inglaterra al año siguiente al mando de Drake, para atacar las costas peninsulares y explotar el éxito de 1588, resultó un verdadero fiasco para los ingleses (hecho que los británicos

han callado como si no hubiera ocurrido; es su forma de interpretar la *memoria histórica*).

En este siglo, los barcos de vela empezaron a especializarse en barcos de guerra y mercantes, y fue el siglo del nacimiento del gran galeón, que para la defensa de los intereses marítimos fue poderosamente armado, hasta convertirse en el barco de guerra por excelencia de la época.

En el siglo XVII, la Armada continuó con acciones contra las Armadas de Inglaterra, Francia y Países Bajos, que al conseguir con el tiempo una mejor organización, intensificaron sus acciones contra los intereses marítimos españoles, sobre todo con el corso, el contrabando y el comercio ilegal. En este siglo, el galeón de combate evolucionó hasta un barco más estilizado y poderoso: el navío de línea, que fue el mejor barco de guerra a lo largo del siglo XVIII y primera parte del XIX.

En el siglo XVIII, tras la Guerra de Sucesión con que comenzó el siglo, Felipe V (primer rey de España de la casa de Borbón) comprendió que para que España fuese respetada, para mantener el amplio comercio con las colonias de ultramar, para recuperar tierras perdidas tras el Tratado de Utrech (1713), sobre todo Gibraltar y Menorca, y para defender los intereses de España en la mar y en las costas, necesitaba una buena flota mercante y una potente Armada. Y lo mismo hicieron sus sucesores Fernando VI, Carlos III y Carlos IV en la primer parte de su reinado. En este sentido, el Marqués de la Ensenada decía en 1743 que *sin marina no puede ser respetada la Monarquía española, conservar el dominio de sus vastos estados, ni florecer la península, centro y corazón de todo*. El resultado fue que en el siglo XVIII, España llegó a contar con una poderosa Armada, a la altura de las mejores del momento.

El siglo XVIII fue también escenario de muchas acciones de la Armada en defensa de los intereses marítimos, con muy diferente fortuna. Ya que en ocasiones tuvieron lugar en guerras navales derivadas de los Pactos de Familia con Francia, en los que España tenía poco que ganar y mucho que perder. Aunque los objetivos siempre estaban claros: recuperar Gibraltar y Menorca; defender las pesquerías, sobre todo en Terranova; combatir la piratería; proteger las flotas de Indias; combatir el corso, sobre todo británico; luchar contra el contrabando por la zona de Jamaica y otras, etcétera.

El siglo XIX fue testigo de grandes cambios en la navegación, con la aparición del vapor, ruedas de paletas primero y hélices más tarde, cascos metálicos, y desaparición de las velas. Fue también una época en la que abundaron los corsarios y contrabandistas, en aguas del Caribe y Filipinas, que fueron combatidos por la Armada con muchas intervenciones.

Las actividades continuaron en el siglo XX. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial dio comienzo la Guerra Fría, en la que para proteger los intereses marítimos y el tráfico por mar, la OTAN comenzó a aplicar el sistema de *Control del Tráfico Marítimo* (CONTRAMAR) con la posible organización de convoyes si era necesario, sistema al que se sumó España, aun sin ser en aque-

llos tiempos miembro de la Alianza. Era un sistema surgido de la experiencia adquirida durante la Segunda Guerra Mundial, que a su vez había estado basado en los sistemas seguidos por España en la Carrera de Indias.

En este siglo, la Armada también tuvo que intervenir en actividades relacionadas con la pesca, como fueron las largas vigilancias de pesca en el banco Sahariano a cargo de viejas fragatas, o el caso de la llamada *Guerra del Fletán* con Canadá en 1994-1995, en que un patrullero fue enviado a aguas de Terranova. La Armada también comenzó a tomar parte en operaciones de Mantenimiento de Paz, como las desarrolladas durante el conflicto de la ex Yugoslavia, con barcos desplegados en el Adriático y ha continuado participando en operaciones de Ayuda Humanitaria.

En los últimos tiempos

Los últimos años han sido testigos de un importante aumento de actividades ilícitas y criminales en el ámbito de la mar, que representan una gran amenaza para los intereses marítimos en campos como: seguridad de la navegación, mantenimiento de las líneas de comunicaciones, tráfico por mar, comercio, economía, seguridad de los ciudadanos, piratería, terrorismo, tráfico ilegal, contrabando, pesca descontrolada, abuso de los recursos y un largo etcétera. Estas acciones hacen que todos los países, entre ellos España, incrementen las acciones encaminadas a defender sus intereses marítimos, y a velar por la seguridad en la mar.

Seguridad marítima

La Armada tiene unas responsabilidades muy directas en estas actividades, por su permanente implicación en asuntos relacionados con la vigilancia y seguridad de los espacios marítimos, por su capacidad operativa, por sus competencias jurídicas dentro de su condición de Fuerza Naval, y por ser un elemento indispensable en la protección de los intereses nacionales en el ámbito de la mar. Y de acuerdo con dichas responsabilidades, conferidas por la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional, de 17 de noviembre, y el Real Decreto 787/2007, de 15 de junio, que regula la estructura operativa de las Fuerzas Armadas, la Armada ha elaborado un documento que sustenta doctrinalmente su aportación a la Seguridad Marítima de España, recogida en el *Concepto de Seguridad Marítima* de la Armada, que fue publicado por primera vez en el verano de 2007 y revisado en junio de 2008. En él, la Armada define la Seguridad Marítima como *Una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el cono-*

cimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas.

De esta misión se derivan las actividades y operaciones de vigilancia y seguridad marítimas, llevadas a cabo por unidades de la Armada en espacios marítimos nacionales, en alta mar y en otros espacios de interés, tanto con carácter nacional como en cumplimiento de acuerdos internacionales, o realizadas en el seno de organizaciones o coaliciones de seguridad y defensa de las que España forma parte.

Fuerza de Acción Marítima (FAM)

Aunque la Armada en su totalidad puede actuar en defensa de los intereses marítimos de España, cuenta con una fuerza específica para llevar a cabo cometidos puntuales en el campo de dicha defensa. Es la llamada Fuerza de Acción Marítima (FAM), formada por buques de vigilancia marítima, buques científicos, buque escuela y unidades auxiliares, cuyo principal cometido es proteger los intereses marítimos nacionales y controlar los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, en cooperación y coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y con otras entidades y administraciones públicas relacionadas con el ámbito marítimo: policía marítima, vigilancia de pesca, inmigración, investigación científica, salvamento, lucha contra la contaminación marina, etcétera.

Actividades

En los tiempos actuales, buques y unidades de la Armada han participado o participan en muchas operaciones relacionadas con los intereses nacionales en la mar, de las que se pueden citar las siguientes a modo de ejemplos:

- *Operaciones de ayuda humanitaria.* Entre estas operaciones se encuentran las llevadas a cabo por el *Castilla* en Haití, en la operación MAR CARIBE tras las revueltas del 2004, y tras su terremoto de 2009. Y también están las del *Galicia* en Centroamérica tras el huracán Mitch en 1998-99, y en la operación RESPUESTA SOLIDARIA, para paliar los efectos del tsunami de 2004 en Indonesia.
- *ACTIVE ENDEAVOUR.* Operación de la OTAN iniciada en el 2001 tras los atentados terroristas del 11-S, a modo de apoyo a los Estados Unidos de acuerdo con lo previsto en el Artículo 5 del Tratado. Es una operación orientada a detectar y neutralizar actividades terroristas en el Mediterráneo, y a la vez mostrar la solidaridad de la OTAN



El *Galicia* en la operación ATALANTA. (Foto: Armada española).

y su firme resolución en la lucha antiterrorista. Bajo resolución de Naciones Unidas, los barcos controlan el tráfico, evitan acciones ilícitas y su presencia disuade dichas acciones. De la Armada ha participado algún buque de aprovisionamiento y algún patrullero de altura.

- *ATALANTA*. Operación de la UE, iniciada en diciembre de 2008 para dar protección a los buques del WFP (Programa Mundial de Alimentos), proteger el tráfico marítimo, y contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y otros intereses en las costas de Somalia. De la Armada suelen participar fragatas, patrulleros de altura y buques de aprovisionamiento.
- *ÁFRICA PARTNERSHIP STATION*. Iniciativa de cooperación internacional para la seguridad, desarrollada por fuerzas navales de Europa, Estados Unidos y África. Está orientada a fortalecer la asociación marítima global a través del adiestramiento y otras actividades, para mejorar la seguridad marítima en África. La idea nació en el 2006 cuando líderes africanos de 11 países del Golfo de Guinea acordaron asegurar la paz y la estabilidad en la región, e invitaron a los Estados Unidos y otros socios internacionales a ayudarles en su misión. De la Armada ha participado algún patrullero.

- *NOBLE CENTINELA*. Operación iniciada en 2006, ante la avalancha de inmigración ilegal en aguas de Canarias. En esta operación, la Armada ha contado con algún patrullero.
- *Campaña NAFO*. En 1979 se creó la *Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental (Northwest Atlantic Fisheries Organization, NAFO)*, para contribuir a la gestión, utilización y conservación de los recursos pesqueros en el noroeste del Océano Atlántico. Uno de los signatarios es la UE. Normalmente la Armada destaca a un patrullero de la clase *Childreu* a aguas de Terranova, para tomar parte en esta campaña.
- *Campaña NEAFC*. La *Convención de Pesquerías del Atlántico Nordeste (North East Atlantic Fisheries Convention, NEAFC)*, heredera de la Convención del Atlántico Este que había sido fundada en 1959, tiene un programa de control e inspección encaminado a promover el cumplimiento de las medidas de conservación de los recursos pesqueros. También suele participar un patrullero de la clase *Childreu*.
- *Campaña del Atún Rojo*. Es una campaña estacional que tiene lugar de mayo a agosto en el Mediterráneo, en las costas alicantinas. Un patrullero desplegado en la zona colabora en la protección del atún rojo, controlando que se cumple lo estipulado para vedas, artes y zonas autorizadas de pesca.
- *Campaña del Bonito*. De junio a septiembre, un patrullero acompaña a la flota bonitera para darle auxilio médico y técnico. Comienza en las Azores, y llega a Irlanda.

A estas actividades hay que sumar las campañas realizadas por los buques de investigación oceanográfica y los hidrógrafos para tener un mejor conocimiento del medio (levantamientos cartográfico, campañas de la Antártida, operación Malaspina, etc.); las actividades de los buques escuelas como embajadores; las muestras del pabellón; las búsquedas y salvamentos de naufragos; las interceptaciones de pateras; las vigilancias de zonas cuando sea necesario; y las visitas y comisiones a otros países, para dar a conocer las capacidades de la fuerza naval española, y las grandes posibilidades de la industria naval nacional.

A modo de conclusión

El nacimiento de la Armada estuvo basado en la protección y defensa de los intereses marítimos de España. Una misión que ha sido una constante a través de la historia, y que hoy tiene tanto valor como en los tiempos pasados.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERT FERRERO, Julio: *Política marítima integrada. Tierra, Mar y Aire*. Número 315/4, 2011. Págs: 17-21.
- CONTE DE LOS RÍOS, Augusto: *Riesgo de ataque terrorista a nuestros intereses marítimos*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio, 2011. Págs. 781-791.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. 1994.
- Constitución Española*. 1978.
- GARCÍA MARTÍNEZ, Luis Antonio: *Del modelo del Flotas del adelantado de La Florida Menéndez de Avilés al NCAGS del siglo XXI*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Julio, 2011. Págs. 31-41.
- NIEVES, Gema: *Seguridad marítima: lucha contra amenazas reales en un espacio sin fronteras físicas*. *Atenea Digital*. 01 de febrero de 2010.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *La Carrera de Indias en los siglos XVI y XVII*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo, 2000. Págs. 695-698.
- MOLINA SCHMID, Teresa: *La política marítima integrada de la Unión Europea*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Julio, 2011. Págs. 43-53.
- TREVIÑO RUIZ, José María: *La seguridad marítima en la defensa de España*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio, 2011. Págs. 781-791.
- VARIOS AUTORES: *Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino*. Ministerio de Fomento. Madrid, 2010.
- VARIOS AUTORES: *Revisión Estratégica de la Defensa*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2009.

APÉNDICE

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Artículo 95: Inmunidad de los buques de guerra en la alta mar

Los buques de guerra en la alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

Artículo 96: Inmunidad de los buques utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial.

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial tendrán, cuando estén en la alta mar, completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón.

Artículo 109: Transmisiones no autorizadas desde la alta mar.

1. Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde la alta mar.

2. Para los efectos de esta Convención, por “transmisiones no autorizadas” se entiende las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en la alta mar y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de llamadas de socorro.

3. Toda persona que efectúe transmisiones no autorizadas podrá ser procesada ante los tribunales de:

- a) El Estado del pabellón del buque;
- b) El Estado en que esté registrada la instalación;
- c) El Estado del cual la persona sea nacional;
- d) Cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones; o
- e) Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radiocomunicación sufran interferencias.

4. En la alta mar, el Estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al artículo 110, apresarse a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo emisor.

Artículo 110: Derecho de visita

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

- a) Se dedica a la piratería;
- b) Se dedica a la trata de esclavos;
- c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;
- d) No tiene nacionalidad; o
- e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

2. En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.

3. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.

4. Estas disposiciones se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las aeronaves militares.

5. Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

VIENTOS DE LA MESETA

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (RR)

La naturaleza ha dotado a España de una excelente posición estratégica, a caballo entre dos continentes y con su litoral meridional limitando al Estrecho de Gibraltar, uno de los puntos focales de mayor importancia en el escenario geoestratégico mundial, cuyo control ha sido siempre anhelado por las naciones que buscan en el poder marítimo su hegemonía al ser paso obligado entre dos mares, uno de ellos, el Mediterráneo, cuna de la civilización occidental, en el que durante muchos siglos se dirimió la supremacía europea y el otro, el océano Atlántico, vía de comunicación de los países más poderosos del mundo desde hace varios siglos, siendo una de las principales vías de tránsito de las materias primas más necesarias en el mundo actual.

Disponemos de buenos puertos naturales, con una costa más abrupta en el litoral septentrional y más baja por el sur y el oriente de la Península. Los puertos de la costa norte son favorecidos por la gran cantidad de rías que proporcionan excelentes lugares de refugio. En la parte sur también contamos con importantes puertos, algunos de ellos desde tiempos muy remotos, como Sevilla y Cádiz. La costa levantina, más aplacerada en general, dispone también de buenos puertos que han facilitado desde mucho tiempo atrás el comercio Mediterráneo. Son puertos de importante capacidad los de Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante. La Base Naval de Cartagena, utilizada desde la antigüedad, es un excelente puerto natural bien abrigado a todos los vientos.

Nuestros archipiélagos han sido ambicionados por las principales potencias, tanto por su situación como por sus magníficos puertos, como Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife, en la ruta procedente del Índico y Pacífico, incluido el crudo que procedente del Golfo Pérsico se dirige al norte de Europa y al Mediterráneo. En el archipiélago Balear, Mahón es la mejor de sus bases naturales, aunque Palma de Mallorca e Ibiza cuentan con buenos puertos.

La orografía de España no facilita demasiado el contacto con el mar si la comparamos con la mayoría de los países marítimos de Europa, partiendo de la base de que nuestra nación tiene una altura media de 660 metros. La gran Meseta Central, a 650 metros sobre el nivel del mar, está dividida en dos submesetas, ocupa la mayor parte del centro de la Península. La submeseta norte, abarca la zona de Castilla-León, limitada por el sur por las sierras de

Gata y Gredos y por el sureste termina en el Sistema Central. La otra submeseta, la del sur, que acoge a la Comunidad Autónoma de Madrid, la de Castilla la Mancha, la parte oriental de Extremadura y la provincia de Teruel, está dividida en dos mitades por los Montes de Toledo y rodeada por los sistemas Central, Ibérico y la Sierra Morena. El río Tajo va de este a oeste en la mitad norte de esta submeseta y el Guadiana en la mitad sur.

El Sistema Ibérico separa la meseta del valle del Ebro y de las costas de levante del Mediterráneo. En el sur, la Sierra Morena separa la meseta de la depresión del Guadalquivir. Las áreas más llanas corresponden al valle del Ebro, el valle del Guadalquivir y las llanuras del litoral mediterráneo, pero tienen poca extensión por regla general, y enseguida están las cordilleras, muy acentuadas en las zonas costeras catalanas.

Es decir, que nos encontramos con una gran meseta envuelta y atravesada por grandes cordilleras, separada del mar Cantábrico por la cordillera Cantábrica, de la costa gallega por el Macizo Galaico y los Montes de León, de la costa del Estrecho por la cordillera Penibética y al este de esta están los sistemas prebéticos y la cordillera subética, situada a levante de la Sierra Morena, constituyendo todas ellas la cordillera Bética. Esta orografía dificulta las comunicaciones del interior con el litoral, lo cual es negativo a la hora de comprender el papel del mar en la vida de la nación, lo que se acentúa al encontrarse la capital en el centro geográfico situado en el corazón de la meseta.

En la actualidad, las comunicaciones con Galicia todavía presenten dificultades, fundamentalmente por ferrocarril. Contamos en esta zona con una magnífica Base Naval en Ferrol, que en el pasado tuvo una importancia crucial por su proximidad al Canal de la Mancha, sobre todo en épocas en que nuestros enemigos eran ingleses, franceses y holandeses. Hoy es un excelente puerto con un magnífico arsenal y grandes astilleros y también el puerto de Vigo constituye uno de los de más categoría de España.

Tampoco facilita la situación el escaso número de ríos y canales navegables. El único río navegable que tenemos en España es el Guadalquivir que permite la navegación hasta Sevilla. En la época de la Ilustración se pretendió construir canales al igual que se había hecho en otros países europeos como Francia e Inglaterra, y así en el siglo XVIII se construyeron los canales de Castilla y de Aragón.

El Canal de Castilla, se construyó con la intención de llevar la lana desde Castilla a la costa norte de España. Se utilizó también para llevar los cereales que se producían en Castilla hasta Alar de Rey, desde donde se transportaban en carros y más adelante en tren hasta Santander, desde donde partía para nuestros territorios ultramarinos.

El Canal Imperial de Aragón se pensó inicialmente con la idea de comunicar el Ebro con el Atlántico a través de los ríos Zadorra y Deva en Guipúzcoa, aunque no se pudo llevar a cabo una obra de esta envergadura por los desnive-

les. Permitió el transporte de viajeros y mercancías entre Tudela y Zaragoza. Su recorrido transcurre paralelo al Ebro, pero en la actualidad tanto este como el de Castilla son utilizados para el regadío de las zonas aledañas. En otros países de Europa de relieve mucho menos acusado que el nuestro, es mucho más elevado el número de vías fluviales y ríos navegables.

El Consulado de Burgos fue en el pasado uno de los puntos de concentración de lana más importante de Europa, desde donde partía para Bilbao. En el año 1526 llegó a haber tres millones y medio de ovejas, cuya lana era exportada en su mayoría desde Bilbao, pero también desde Laredo, Santander, Santoña, Castro Urdiales, con destino fundamentalmente a Burdeos, Nantes, La Rochelle, El Havre, Amberes, Brujas y los puertos de la Liga Hanseática en el Báltico, que absorbían un 60 por 100 y el 40 por 100 restante se distribuía entre Portugal, Italia y Berbería. Lamentablemente no contábamos con una industria paralela en la que se llevase a cabo el tricotado, y luego teníamos que importar a precios muy superiores productos elaborados con las mismas lanas que habíamos exportado. También se exportaba mineral de hierro de Vizcaya y otros productos procedentes de Ultramar, como la cochinilla, el añil, cueros, etcétera.

El mercado de la lana tuvo el monopolio español nada menos que durante cinco siglos en los mercados internacionales, llegando a ser la fuente más importante de divisas del Reino y la institución mercantil más admirada en Europa debido al buen trabajo de los que formaban el Concejo de la Mesta, y así continuaría hasta el siglo XIX.

Alcalá Zamora estima en 25.000 toneladas la flota bilbaína de 1504, repartida en 500 barcos. Los fletes de regreso se completaban con importantes cargamentos de trigo procedentes del norte de Europa, así como efectos navales procedentes del Báltico y otros productos manufacturados, por lo que el comercio resultaba bastante lucrativo.

En el Mediterráneo la Corona de Aragón tuvo su máxima prosperidad comercial en los siglos XIII y XIV, pero luego disminuyó bastante la actividad marítima por varias causas tales como la piratería berberisca y turca, la exclusión del tráfico comercial de las Indias y la crisis del Reino de Aragón en el siglo XV y también las concesiones comerciales que se hicieron a genoveses por Carlos V. De todas formas, tanto Barcelona como Valencia continuaron con un comercio de cabotaje importante con Francia e Italia.

De Barcelona salía coral, cordelería, loza, vidrio, miel, azafrán, aceite, etc., de Valencia arroz, vino, melaza, aceite, pasas, dátiles, almendras, azúcar y fundamentalmente seda. También desde Alicante se exportaban las lanas de Cuenca y Toledo a Venecia y Génova. Barcelona y Valencia compensaban sus exportaciones con el trigo importado de Sicilia. Después de la invasión napoleónica, entre las revueltas campesinas y la pérdida del monopolio de la trashumancia, al llevar a un suelo extranjero, más rico en pastos, las ovejas merinas, no nos permitieron conservar una institución tan valorada durante siglos

que fue disuelta en 1836. Cuando yo era niño, gran parte de los españoles habitantes de la meseta no conocía el mar. Afortunadamente la situación ha cambiado y los medios de comunicación han difundido su imagen, sin embargo, ¿cuántos tienen una relación con el mar algo más significativa que la de tomar el sol en sus playas? No hay más que hacer una visita a nuestros clubes náuticos y compararlos con los extranjeros más inmediatos de otros países europeos en los que se divisan auténticos bosques de mástiles mucho más poblados que los nuestros.

Todo esto evidentemente influye en la mentalidad de nuestros políticos que no dejan de ser un reflejo de la mayoría de la ciudadanía, a la que los problemas del mar le pillan muy lejos y casi nadie es consciente del papel del mar en nuestra vida cotidiana. Esto se traduce en que gran parte de nuestros prohombres de la política resultan de una mentalidad continental exacerbada.

Los vientos que soplan de la Meseta no son siempre favorables a los intereses navales de España. Sistemáticamente se ha despreciado a los que han aplicado grandes partidas al crecimiento naval y si bien en determinados momentos tales esfuerzos se han llevado a cabo por personalidades de la talla de don José Patiño y de don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, más conocido como el marqués de la Ensenada, han durado poco en el poder, o no han tenido la debida sucesión. El caso del segundo fue lacerante al crearse una intriga cortesana hábilmente manejada por un embajador británico, que no tenía más afán que quitar de en medio al que podía llevar adelante una de las ambiciones más merecidas de España, que no era otra que conseguir la Marina que se merecía, con los hombres que también se merecía, pues este gran ministro había pensado en todo y tenía prevista, además de la reserva de presupuesto para la construcción de barcos, una ordenanza y la reserva de fondos necesarios para poder aplicar una Matrícula Naval en condiciones, de manera que resultara atractiva y de hecho los cinco años en los que se pagó debidamente lo estipulado por el contrato de la matrícula tuvimos dotaciones para nuestros navíos y fragatas constituidas por magníficos marineros, pese a que en aquella época España estaba casi despoblada.

Los ministros que siguieron a Ensenada se dedicaron en cuerpo y alma a la construcción de navíos, pero muy poco a su mantenimiento y a que se pagase lo debido a las dotaciones, y de esta manera, es decir, sin responder la parte contratante al contrato que suponía la Matrícula Naval, era imposible contar con marineros, que lamentablemente había que tomar de los presidios o de levas.

Todo esto ha influido negativamente a la hora de tratar de ejercer el dominio del mar, incluso en nuestras propias aguas, porque los esfuerzos personales son ineficaces cuando a la nación no le preocupa la resolución de los problemas marítimos, que indiscutiblemente son los que menos atraen la atención de nuestros políticos.

Por esto mismo, es muy raro encontrarse a alguien que de verdad sienta la necesidad de una Marina de Guerra, y con esto no me estoy limitando al hombre de la calle, sino a los que tienen en sus manos la responsabilidad de la nación, que no piensan que la simple disuasión que puede suponer una Marina es suficiente para conseguir una serie de objetivos, naturalmente cuando todo el mundo sea consciente de que esa Marina actuará cuando sea necesario.

Esto es tan habitual que la labor de la Marina ha sido silenciada incluso en las más altas instancias, quiero pensar que inconscientemente, porque si no sería más grave. ¿Quién es consciente de el efecto que para las operaciones en tierra tuvo la actuación de la Marina durante la Guerra Civil? Casi nadie. No es de extrañar por eso que un libro muy bien documentado que escribieron los dos almirantes y hermanos Fernando y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna, cuya lectura recomiendo, se titule *La guerra silenciosa y silenciada*. El título no puede ser más explícito porque refleja una gran verdad.

Y es que la mar se conoce muy poco. Incluso los que viven en la costa, tal vez por una reminiscencia ancestral, tienen tendencia a irse a la montaña. Yo visito con frecuencia Denia y observo como los lugareños a la hora de hacerse un chalet buscan la montaña, casi nadie se lo hace en la playa, solamente los foráneos. Ignoro la razón, tal vez el miedo genético heredado de sus mayores que en fechas no tan lejanas sufrieron las incursiones berberiscas.

Sería necesario inculcar la importancia del papel del mar en nuestra vida diaria en los colegios, universidades y en los medios de comunicación. Si bien es cierto que en la actualidad el 60 por 100 de la población española habita en las 19 provincias que tienen fachada al mar, hay que tener en cuenta que de ese porcentaje un 75 por 100 reside en núcleos urbanos de más de 10.000 habitantes y una parte de ellos corresponde a movimientos migratorios externos, que se han situado en el litoral, aunque hay que reconocer que el éxodo hacia el litoral comenzó fundamentalmente a partir del siglo XVIII, cuando nuestras costas empezaron a estar más protegidas de las agresiones de la piratería. Hasta entonces, la costa desde la frontera con Francia hasta Portugal ha estado prácticamente deshabitada.

Por eso no pensemos que el aludido 60 por 100 actual signifique, ni mucho menos, que son gentes que viven del mar. Esto es solo cierto en un sentido colateral, pues no cabe duda que las playas, los deportes, náuticos, el turismo, la hostelería, etc., son industrias que se han visto reforzadas por la proximidad del mar, pero de esto a pensar que existe una población marinera por excelencia hay un abismo.

Soy consciente de que tenemos una Marina de Guerra importante, con tecnología muy avanzada y, como en la mitad del siglo XVIII, se ha hecho un esfuerzo importante de construcción naval. Sin embargo soy de la opinión de que tal esfuerzo no es equilibrado, ya que la fuerza de guardacostas no se corresponde con el resto de la Flota. Además, es frecuente que se aprueben elevadas partidas para construcción naval y luego se hagan recortes en mante-

nimiento y en personal. Y esto pasó también en el XVIII. Tradicionalmente hemos tenido problemas con el reclutamiento de dotaciones, en el pasado porque la mayor parte de los núcleos de población no se encontraba en el litoral y en muchas ocasiones ni conocía el mar. En el momento presente están más completas las escasas plantillas de marinería de la Armada, pero no nos engañemos, es por la situación de crisis económica y es un triste recurso que tenga que ser esta la razón para tener las plantillas al completo.

Por eso quiero poner mayor acento en nuestra tradicionalmente mala política de personal, que como ocurrió en el pasado, solo los marinos y de manera especial los mandos navales entienden muy bien, porque comprenden la mar. Sin embargo creo y expongo con toda crudeza, que ni en la sociedad ni, como consecuencia en la administración, salvo honrosas excepciones, se siente la mar, no les preocupan los problemas del mar y por eso no hemos contado con marineros, pues casi nadie se ha ocupado de que cuenten con una buena remuneración. Salvo los vascos, cántabros y gallegos, tradicionalmente ha habido muy pocos marineros en España, en gran parte debido a que nuestras costas estaban deshabitadas y los marineros de nuestras costas de levante se iban tierra adentro por su propia seguridad y también porque se ha mimado muy poco a la población marítima tan escasa, olvidándose de una institución tan rentable como era la matrícula naval, que a pesar de ser la manera de hacer el reclutamiento de los países pobres, siempre ha sido descuidada.

En el pasado nos hemos quejado mucho de que los vascos y los cántabros no proporcionaban la adecuada cantidad de marinería que se solicitaba, y es cierto que fue así, pero también es cierto que la Matrícula Naval establecida en 1625 para todo el Reino de España fue un fracaso porque no se respetaban por parte del gobierno las leyes de la parte contratante y esto fue así hasta el Reglamento de don Antonio Gaztañeta de 1717, que era prácticamente igual al que en el año 1607 organizó el almirante don Diego Brochero. Tuvo que transcurrir más de un siglo para que se empezaran a cumplir las Leyes de Matrícula y cuando se hizo y se respetaron, proporcionaron suficientes marineros hasta que de nuevo se volvieron a infringir.

Francia no ha sido dotada por la naturaleza de una posición geográfica tan afortunada como la nuestra. Es cierto que no todo son inconvenientes en la geografía del país vecino, pues cuenta con una orografía muy diferente de la nuestra, siendo la mayor parte de su territorio más baja por lo que el transporte interior es mucho más fácil que en España. Además es muy grande en número de canales y ríos navegables, que permiten acercar las mercancías hasta los puertos de destino, pero dispone de bastante menos litoral que el nuestro, los buques de las escuadras del Atlántico y el Mediterráneo están bastante distantes entre sí, lo que supone un inconveniente a la hora del planeamiento de las operaciones y, sin embargo, los franceses han sabido sacar gran partido de sus zonas de litoral, mimando con cariño a lo largo de la historia una institución tan preciada como la Matrícula Naval, cuya legislación ha sido

en todo momento respetada con escrupulosidad y gracias a ello la vecina nación ha podido contar con dotaciones para dotar a la Marina de Guerra en mayor cuantía que nosotros.

Los mismos portugueses han sabido sacar mucho partido de su costa y han vivido siempre de cara a la mar, siendo las poblaciones del litoral las más habitadas, y ya desde tiempos de don Enrique el Navegante, buscaron en la mar lo que la naturaleza no les había proporcionado en la tierra, llegando a ser una nación muy poderosa antes del Descubrimiento de América. El hecho de contar con su capital en el litoral y ser la ciudad con mayor número de habitantes, ha facilitado esta actitud marítima y en general han contado con buenas dotaciones para sus barcos de guerra y buenas tripulaciones para su marina mercante.

Aunque hemos tenido muy buenos marinos, se han visto permanentemente obligados a luchar contra corriente, contra el pensar de la mayoría de dirigentes de la administración que no se preocupaba por proporcionarles las dotaciones adecuadas para los barcos y las partidas necesarias para su mantenimiento, baste recordar lo que sucedía en la década anterior a la derrota del 98. Cuando las Leyes de la matrícula Naval se han aplicado es cuando hemos tenido victorias, y muchas por cierto, pero desgraciadamente, durante largos periodos no fue así, porque desde la Meseta no se comprendía la importancia de la Marina.

Tampoco nuestra Marina Mercante es la que nos corresponde en relación con el litoral de que disponemos y es que nuestras importaciones marítimas son considerablemente superiores a nuestras exportaciones, con lo cual los fletes solo están asegurados en uno de los viajes. Otros países con mayor capacidad exportadora tienen asegurado tanto el flete de ida como el de vuelta y no es necesario poner ejemplos. Tampoco abarata el transporte el hecho de que muchos de los productos que se exportan proceden en gran parte del interior de la meseta y el consumo de los que vienen de fuera tiene lugar, en gran parte, en el interior de la meseta central, lo que encarece el transporte.

Según un estudio de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) sobre el comercio exterior marítimo español en 2003, durante este año se consiguió un máximo histórico de 256 millones de toneladas, de las cuales el 79,8 por 100 corresponde a importaciones y el 20,2 por 100 a exportaciones. En la actualidad, según datos proporcionados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), las principales exportaciones españolas corresponden a la industria de la automoción correspondiendo a automóviles y otros vehículos de transporte un 12,5 por 100 de las ventas al exterior, a los que si se suman otros sectores de esta misma industria se alcanza un 20,6 por 100 de las exportaciones. Frutas y nueces 2,8 por 100 del total, medicamentos 2,8 por 100, legumbres 2,2 por 100, buques y estructuras flotantes 1,9 por 100, aeronaves 1,5 por 100.

Por otra parte, al ser el transporte dificultoso en nuestra geografía, ha sido muy difícil contar con puertos de embarque próximos a los núcleos de producción, salvo en casos excepcionales, como los Altos Hornos de Bilbao, pero en otros casos el transporte terrestre ha hecho muy difícil la exportación, como es el caso del carbón de las minas de León, si nos comparamos con los ingleses que tenían muy fácil el acceso a Cardiff.

Nuestra Historia Naval la han escrito por regla general los extranjeros, por eso salimos tan mal parados, por eso y por nuestra Leyenda Negra, que no deja de ser eso, una Leyenda, que hábilmente manejada por nuestros enemigos les ha proporcionado enormes beneficios. Y hoy seguimos en las mismas, ¿quién va a hacer investigación naval, si hay que irse a La Mancha para llegar a los Archivos de la Marina? Es que no sería más lógico que estuviesen en la capital de España que es donde se encuentra el mayor número de investigadores y de Universidades, aunque me consta que el problema está en vías de solución.

Por todas estas razones, al final, las consecuencias desgraciadamente se traducen en lo que es el índice más significativo de nuestra economía: el dinero. No procede gastar mucho dinero en lo que no produce votos, en lo que no aporta satisfacciones inmediatas, en lo que solo se ve su rendimiento a largo plazo. Por eso el presupuesto que dedica una nación como España a sus fuerzas armadas es insignificante en comparación con otros países de nuestro entorno y dentro de las fuerzas armadas, la que menos relevancia tiene, al menos aparentemente, es la Marina y repito que nuestra Marina de Guerra es muy avanzada, pero no tengo muy claro que sea respaldada por unas partidas adecuadas de mantenimiento y personal, al revés, creo que es en estos capítulos donde se llevan a cabo los recortes.

A todo esto se puede argumentar que disponemos de unos barcos muy bien preparados, que desempeñan un papel muy importante cuando se realizan maniobras con países extranjeros. Probablemente esto es cierto, pero ¿a costa de qué?, ¿es que acaso no se *canibaliza* una escuadrilla cuando un barco tiene que participar en una misión de este tipo? Y me estoy refiriendo tanto al material como al personal. Si esto es falso que se me desmienta, pero lo que no hay duda es que cuando un barco tiene que participar en misiones exteriores la preocupación por que salga en unas condiciones operativas adecuadas obliga a dejar *cojos* al resto de los barcos de la escuadrilla y probablemente ese barco hará un papel formidable en esas maniobras, pero que ocurre si se necesitan dos más, ¿estarían acaso en las mismas condiciones de operatividad?

Ahora cabe preguntarse: ante esta situación ¿qué se puede hacer? Creo que las medidas las he ido señalando a medida que he ido desarrollando el artículo, pero por si acaso las voy a traer aquí a modo de conclusión:

Evidentemente no se puede cambiar la situación de la capital de España ni se puede allanar el relieve, pero lo que si se puede hacer es mejorar las comu-

nicaciones de la capital y de los centros productores y consumidores con la costa. Este es un primer objetivo, mejorar el transporte interior en España en todas sus modalidades, aéreo, por ferrocarril, por carretera, y si se puede mejorar el número de canales y ríos navegables, mejor que mejor, al menos en algunos tramos, como se ha hecho para el transporte de madera de algunos bosques. De este modo, si la costa se encuentra más cerca de la capital el efecto es similar a la aproximación de la capital a la costa y los vientos que soplan desde la Meseta serán más favorables.

Otra medida posible es la descentralización. Concretamente en lo que a la Armada se refiere, la vuelta al sistema de Zonas Marítimas, como existía en el pasado facilitaría el control local de las operaciones navales desde centros situados en la costa, aún cuando el mando operativo resida en el EMAD, cuando las operaciones se consideren de suficiente envergadura. Portugal sigue manteniendo Zonas Marítimas y Francia también mantiene el sistema de Prefecturas Marítimas y ambos países pertenecen a la OTAN.

Habría que establecer en los colegios una asignatura obligatoria que en líneas generales se titulase algo así como EL PAPEL DEL MAR EN LA VIDA DE LA NACIÓN, de manera que desde la más tierna infancia los escolares se mentalicen y valoren esta dependencia tan importante.

Sería necesario fomentar la Industria, Agricultura y todo aquello que permita aumentar la exportación. De este modo habría más fletes de salida y el coste del transporte marítimo se abarataría.

Fomentar las instalaciones turísticas costeras y, en general, el turismo marítimo, los deportes náuticos, el buceo, la navegación etc., de manera que se cree afición en la juventud, de la que saldrán nuevas vocaciones.

En cierta ocasión, me dijo un sabio almirante, con motivo del boicot que hacían los franceses a los transportes españoles, volcando camiones cargados de fruta en cuanto rebasaban la frontera, como eso se podría haber evitado si desde unos puertos, que muy bien pudieran haber sido los de Barcelona y Bilbao, hubieran salido Ferris o Portacontenedores que puentando las costas francesas hubieran llegado al resto de Europa a un coste probablemente muy inferior, evitando pérdidas e incidentes innecesarios. Pero para tomar una decisión como esta hay que tener mentalidad marítima.

Por último diré que tenemos en España un Centro de Pensamiento Naval, al cual me digno pertenecer y que desde hace bastante tiempo viene actuando como un martillo pilón insistiendo en las ideas que he venido desarrollando a lo largo de este ya largo artículo, que quedan manifestadas en los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, desde hace ya más de diez años. Mediante estas y otras iniciativas que en el Centro se generan se procura divulgar la importancia del Pensamiento Naval. Desde aquí seguiremos insistiendo mientras nos dejen y podamos hacerlo.

OTRA VEZ GIBRALTAR

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (RR)

En la noche del 8 de diciembre del año 1967, festividad de la Inmaculada Concepción, los oficiales que vivíamos a bordo de la Escuadrilla de Dragaminas regresábamos a nuestros barcos, atracados en el muelle de San Fernando del Arsenal de La Carraca. Éramos pocos, pues los segundos comandantes, que pertenecían a la Reserva Naval, eran de mayor edad y estaban en su mayoría casados. La Escuadrilla estaba compuesta por los dragaminas *Tinto* y *Guadiaro*, eran los más antiguos, pertenecientes al tipo *Bidasoa*, pero dotados de modernos equipos de rastreo y se les había sustituido la propulsión a carbón por petróleo, lo cual era un lujo. El resto de la escuadrilla lo componían barcos de procedencia americana tipo MSC.

Como solíamos hacer diariamente, fuimos a tomarnos la última copa con el oficial de guardia de la escuadrilla, y encontrándonos en estos menesteres llamó el jefe de Escuadrilla ordenando el rápido alistamiento para hacernos a la mar con dirección a Gibraltar. Enseguida se arrancaron motores, giroscópicos, etc., y se avisó al personal casado, pues en aquellos tiempos eran los únicos a los que se permitía vivir en sus domicilios, y además la marinería franca de servicio ya había regresado.

A la llegada del jefe de Órdenes y los comandantes nos fuimos enterando de lo que pasaba. Esa misma tarde, en aguas territoriales españolas (en realidad todas son españolas, menos las interiores del puerto de Gibraltar), en las proximidades del puerto de La Línea de la Concepción, al norte de la verja erigida por los ingleses, se encontraba fondeado el mercante de nacionalidad británica *Arcadian*, cargado de explosivos que descargaba al puerto de Gibraltar por medio de barcazas con el fin de preservar del riesgo de explosión a las instalaciones portuarias de Gibraltar a costa de transferirlo a la ciudad de La Línea.

Con el ardor guerrero de la juventud, aceleramos los preparativos, y a las dos de la madrugada, una vez efectuado el habitual recorrido por el caño de Sancti Petri, dejábamos atrás las luces de Las Puercas, Los Cochinos, El Fraile, la boya de bifurcación del Diamante y franqueada la canal de salida de Cádiz, nos dirigimos a la máxima velocidad hacia el Estrecho, dando un resguardo al Castillo de San Sebastián.

A eso de las seis de la mañana, cuando ya nos encontrábamos en las proximidades de punta Carnero, nos dirigimos a ocupar los fondeaderos que previa-

mente se nos habían asignado antes de la salida. Todavía no había amanecido cuando empezamos a entrar en la bahía de Algeciras en una perfecta línea de fila, con la sombra del Peñón que empezaba a asomar por la amura de babor.

Los ingleses tenían puesta la vista en esta valiosa posición desde 1656, existiendo correspondencia entre Oliverio Cromwell y el almirante Montague, conde de Sandwich, que mandaba la escuadra del Mediterráneo, en la que se señalaban las ventajas que supondría para la Gran Bretaña la conquista de la plaza. Montague desarrolló la idea proponiendo un desembarco en el istmo de unos cuatro o cinco mil hombres, con la cobertura de unas fragatas, y aunque faltaban todavía unos años para que el Peñón pasase a manos inglesas, quedaba fijado el objetivo en espera de una ocasión favorable.

Esta se presentaría durante los últimos días de julio de 1704, durante nuestra Guerra de Sucesión, cuando una escuadra angloholandesa al mando de almirante inglés Jorge Rooke, compuesta por 61 navíos con un total de 4.104 cañones, que daban escolta a un convoy de 69 transportes con 9.000 hombres de desembarco, a las órdenes del príncipe Hesse-Dramstad, fondeaba en la bahía de Algeciras, fuera del alcance del tiro de la plaza, gobernada por el general Diego Salinas, que contaba con una reducida guarnición de 70 hombres y escasos cañones. Un parlamentario entregó el 2 de agosto dos cartas al gobernador Salinas, una del archiduque Carlos, instándole a que lo reconociera como rey de España, y otra del príncipe, amenazándole con iniciar el ataque a la plaza de no aceptar el reconocimiento.

Puesto que Salinas había jurado lealtad a Felipe V contestó con una rotunda negativa, y con sus escasas posibilidades de defensa no tuvo más remedio que capitular el día 4 de agosto, izándose el estandarte imperial sobre la muralla de la Puerta de Tierra y proclamándose, en la destruida y humeante ciudad, al archiduque Carlos como Carlos III de España. Pero poco después de acabada la ceremonia, el almirante Rooke ordenó arrancar el gallardete imperial e izar la bandera inglesa, proclamando la posesión de la plaza en nombre de la reina Ana de Inglaterra. La población española estableció en San Roque su residencia, conservándose en ella el pendón de la Muy Noble y Más Leal Ciudad de Gibraltar, que el Ayuntamiento sacó de la plaza el día en que nos fue arrebatada. Cuando meses más tarde Felipe V envió tropas para reconquistar la plaza, esta había sido reforzada tanto en hombres como en armamento, de modo que el ataque por el istmo fracasó definitivamente.

Con el Tratado de Utrecht, España perdió todas las posesiones en Europa, que se repartieron entre Austria, Francia e Inglaterra. La gestación de este tratado estuvo basada en unos acuerdos firmados el 8 de octubre de 1711 en Londres, entre Luis XIV y la reina Ana de Inglaterra, en los que había una cláusula secreta por la que el Rey Sol cedía a Inglaterra, en nombre de su nieto Felipe V, la plaza de Gibraltar y la isla de Menorca.

Los acuerdos preliminares fueron firmados el 11 de abril de 1713 en Utrecht, en un tratado de paz firmado por Inglaterra, Holanda, Portugal, el

ducado de Saboya y Prusia, por un lado, y Francia por el otro. Resulta curioso que España, la principal afectada, no ratificase el tratado hasta el día 1 de julio, entrando en vigor el 13 de este mes, fecha oficial del mismo entre España e Inglaterra, que desde este día disponía oficialmente de Menorca, Gibraltar y el *Asiento de Negros*, es decir, el comercio de esclavos en América.

Por el artículo X de este Tratado quedaba fijado el estatus jurídico de la fortaleza de Gibraltar, que se cedía a Inglaterra sin ninguna jurisdicción territorial ni comunicación alguna por parte de tierra con España, acordándose en último extremo que «Si en algún tiempo a la Corona de la Gran Bretaña le pareciere conveniente dar, vender o enajenar de cualquier modo la propiedad de la dicha ciudad de Gibraltar, se ha convenido y acordado por este Tratado que siempre se dará a la Corona de España la primera acción antes que a otros para redimirla».

Los límites de la plaza por el norte se encontraban en las murallas, en las que se dispusieron los centinelas españoles, pero enseguida los ingleses, con el pretexto de que la ocupación de una plaza implicaba la del terreno batido por la artillería, ocuparon por decisión unilateral de su gobernador Congreve dos pequeñas edificaciones situadas sobre el istmo: la Torre del Diablo y el Molino. La protesta española no se hizo esperar y dio lugar a unas conversaciones que finalizaron en 1731 con la creación de una zona neutral de 1.450 metros a partir de las murallas, equivalente al alcance de la artillería montada en la plaza, construyéndose por parte de España a esa distancia una línea fortificada, a cuyos flancos se encontraban el castillo de San Felipe, en la bahía de Algeciras, y el de Santa Bárbara en el extremo oriental, con cañones similares a los de Gibraltar, quedando de este modo la *Zona Neutral* batida por los cañones de ambas naciones. Pongo en cursiva lo de *Zona Neutral*, para destacar que todavía hoy en día se mantiene como tal en la cartografía inglesa, aunque ahí se encuentre el aeropuerto y alcance dicha zona hasta el límite sur de La Línea de la Concepción.

Durante el siglo XVIII tuvieron lugar tres sitios con la finalidad de recuperar por las armas la plaza, objetivo común a todas las guerras que durante este siglo se tuvieron contra Inglaterra, generalmente aliados de Francia por los nefastos Pactos de Familia. Lamentablemente durante los intentos de reconquista del Peñón, no se pusieron en práctica las recetas del teniente general don Antonio Barceló; el gran marino proponía abordar la plaza desde la mar, después de bombardearla durante quince días con sus famosas lanchas cañoneras, a las que los ingleses llamaban despectivamente *cucarachas*, pero luego se dieron cuenta que era el arma que más estragos les causaba durante los bombardeos nocturnos, a los que la artillería británica no sabía como replicar, ya que tras el fogonazo del disparo resultaban invisibles. La falta de coordinación permitió que tres convoyes británicos lograran colarse en su interior, ante la impotencia de don Antonio, al ver cómo la escuadra combinada hispano-francesa fracasaba en sus intentos de interceptación.

Pero al menos durante este siglo, España mantuvo una postura de firmeza sin ceder a Inglaterra parcela de ningún tipo de su soberanía, ni en tierra ni en las aguas de la bahía, tal como había quedado establecido en Utrecht; no sería lo mismo durante el siglo XIX.

En el año 1808, los británicos se aprovecharon de la alianza que tuvo lugar durante la Guerra de la Independencia de España contra la invasión napoleónica, y al producirse la llegada de las tropas francesas a las zonas del sur de Andalucía, el gobernador británico de Gibraltar, general Colín Campbell, ordenó al coronel ingeniero Holloway destruir las líneas españolas del istmo, incluidos los fuertes y baterías situados alrededor de la bahía, efectuándose las voladuras entre el 10 y el 14 de febrero de 1810, y nuestros «buenos aliados» se dedicaron a utilizar la ensenada de punta Mala, muy cerca de La Línea de la Concepción, como fondeadero natural que mejoraba la capacidad de atraque del puerto de Gibraltar. Ya por el año 1812 había unos veinte corsarios autorizados por el gobernador a hacer incursiones contra los barcos enemigos y a vender en Gibraltar los productos de sus apresamientos.

A raíz de una epidemia de fiebre amarilla que se declaró en Gibraltar en 1815, el gobernador de la plaza solicitó permiso para establecer un campamento para los enfermos en unos barracones situados en la zona neutral, a lo que España accedió por razones humanitarias. Sin embargo, delante de los barracones se situaron centinelas británicos, y la zona se ampliaría todavía más en 1854, con motivo de una segunda epidemia. Es decir, se aprovecharon de las razones de buena fe y la complicada situación política y defensiva de España.

Con la derrota de Napoleón, se produjo la apertura de los puertos europeos al libre comercio y ya no era posible traer a Gibraltar mercancías en régimen de reexportación ni barcos apresados, lo que amenazaba al Peñón con una gran depresión económica. Al enarbolar los corsarios el pabellón británico, recurrían a pedir ayuda a la Royal Navy cuando eran abordados por los guardacostas españoles, con lo que cada vez fueron más frecuentes los incidentes entre las correspondientes marinas de Guerra, y frente a las protestas españolas por la violación del Tratado de Utrecht, los británicos argumentaban su interpretación de la jurisdicción de las aguas, una vez más, en el alcance de los cañones de la fortaleza.

El 30 de noviembre de 1826 el secretario de Estado británico para Asuntos Extranjeros, Mr. Canning, entregaba a nuestro embajador en Londres una nota en la que textualmente se decía: «En ausencia de toda mención, en el Tratado de Utrecht, de límites reales o imaginarios del puerto de Gibraltar que fue cedido a la Gran Bretaña, se hace indispensable en primer lugar buscar el límite natural. Este se encuentra en la curvatura de la costa que termina en punta Mala, cuyo espacio, en su totalidad, se halla dentro del alcance de los cañones de la guarnición. Dicho punto se ha considerado invariablemente como el límite Norte del puerto y, desde que Gran Bretaña entró en posesión

de la Fortaleza se han exigido siempre derechos de puerto sobre todos los buques anclados dentro de este límite».

Esta era la primera vez desde la conquista del Peñón que se hablaba de límites del puerto exterior, puesto que el tratado solamente reconocía las aguas comprendidas en el interior de los muelles de Gibraltar. España no podía admitir de ninguna manera una definición unilateral de límites con un argumento basado en el alcance variable de la artillería que, desde la primera comunicación de 1723 efectuada por los británicos, había aumentado sensiblemente y lo seguiría haciendo en el futuro. Por eso continuaron produciéndose incidentes, en ocasiones con violencia, ya que los buques contrabandistas iban armados con autorización del gobierno británico, llegando a decir descaradamente en una nota oficial de agosto de 1841 que «los procedimientos ofensivos de los guardacostas españoles en el Mediterráneo hacen conveniente, e incluso necesario, que los navíos mercantes que se hacen a la mar desde Gibraltar estén provistos de medios defensivos».

No decreció la tensión y cada vez fueron mayores los incidentes con la Royal Navy. Los británicos amenazaron en una nota de 12 de agosto de 1868 con dar instrucciones al gobernador de Gibraltar para que «en el futuro sea más estricto con los barcos españoles que se encuentren en aguas de aquella Fortaleza», lo que dio lugar a la promulgación de un Real Decreto, de 10 de diciembre de 1876, en el que se disponía que fueran consideradas «como aguas inglesas en Gibraltar a los efectos de la persecución del fraude las comprendidas, al Oeste, entre las faldas del Peñón y la línea recta que partiendo de punta Mala en dirección a sierra Bullones pase a dos millas de punta Europa y, al Sur y Este, una extensión de tres millas desde la playa en todas las direcciones». De este modo se llegó a la culminación de un período cuya principal característica fue la amenaza directa armada.

Algo después, en febrero de 1879, el Gobierno británico sugirió el nombramiento de una comisión que estudiara los límites de la bahía, pero hacía constar que su intención previa era no desistir a su pretensión de una jurisdicción de tres millas alrededor del Peñón, aunque aceptaba un proyecto provisional para evitar los continuos incidentes, de modo que la bahía quedase dividida por una línea convencional. Es decir, que la diplomacia inglesa había conseguido que se discutiese sobre lo que no era discutible y de este modo comenzaron unas negociaciones en las que los británicos presionaron intensamente para que se aceptara la versión británica del Tratado de Utrecht, de acuerdo con los límites señalados por Mr. Canning en 1826. Las conversaciones siguieron hasta el 18 de marzo de 1883, en que el Gobierno británico comunicaba al de Madrid en una nota que «como consecuencia de las divergencias de los puntos de vista de ambos Gobiernos en el asunto del propuesto *modus vivendi* sobre la bahía de Gibraltar, el Gobierno de S. M. no está dispuesto a seguir sosteniendo con el Gobierno de S. M. Católica unas negociaciones que tienen tan pocas probabilidades de conducir a un acuerdo».

Así terminó el siglo XIX, en una situación que si bien había llegado a un cierto grado de estabilización, era claramente desfavorable a los intereses españoles, ya que las autoridades del Peñón cobraban derechos portuarios a los buques que fondeaban en la ensenada de punta Mala como si lo hiciesen en el interior del puerto de Gibraltar, y además España no podía establecer ninguna fortificación ni batería en un radio de siete millas desde el castillo de Gibraltar, cuando la realidad era que la nueva artillería del Peñón era capaz de cubrir toda la bahía sin posibilidad de respuesta. Increíble pero cierto, y es que Inglaterra había llegado a la cumbre de su poderío naval y se permitía arrogancias que solo la fuerza de los cañones podían respaldar, y las autoridades españolas no tuvieron más remedio que aceptar la situación al no contar con los medios para oponerse a ella.

Y ya en el siglo XX, en 1908, los ingleses aprovechando la desdichada situación de España a raíz del Desastre de 1898, construyeron una verja de hierro en medio de la zona neutral, a 850 metros de las murallas de la plaza, límite que establecía el Tratado de Utrecht.

Durante la Gran Guerra, la base de Gibraltar resultó ser de gran utilidad a los británicos como punto de apoyo de las escoltas de los convoyes, gracias naturalmente a la neutralidad española, ya que si España no hubiera sido neutral, Gibraltar tampoco hubiera sido utilizable. Al terminar esta guerra, Inglaterra continuaba con la posesión de un enorme imperio colonial, pero había dejado de ser la primera potencia naval al haber sido alcanzada por los Estados Unidos, por lo que el *two power standard* ya no era aplicable.

España durante la Guerra Civil emplazó artillería en los lugares que estimó conveniente, pero la Gran Bretaña aprovechó el momento de debilidad para construir una pista de aviación en la parte neutral del istmo, sirviendo de poco la reclamación presentada por el duque de Alba, embajador español en Londres en 1939, por la violación de soberanía. Es más, el estallido de la Segunda Guerra Mundial en el mes de septiembre supuso que para llegar a la longitud de 1.500 metros que tiene la aludida pista en la actualidad, se internase 700 metros en las aguas jurisdiccionales españolas, sin que nuestra pobre capacidad de respuesta nos permitiese impedir tan descarada apropiación de nuestro territorio.

Cuando la costa occidental de Europa quedó en manos alemanas desde el cabo Norte hasta la frontera con España, Hitler buscó la continuación de la guerra en la Operación FÉLIX, basada en el dominio del estrecho de Gibraltar, para lo que necesitaba contar con España, pero la voluntad del Caudillo hizo que el ejército más poderoso del momento quedase detenido en los Pirineos. De este modo Gibraltar, base naval en la que se instaló la fuerza H del almirante Sommerville, sirvió a los ingleses, junto con la de Alejandría, en la que se encontraba la Flota del Mediterráneo del almirante Cunningham, para llevar el peso de la guerra en este mar contra la flota italiana. Es decir, Gibraltar pudo cumplir de manera muy eficaz su misión como base naval en esta

guerra, pero como en la anterior, solo fue posible gracias a la neutralidad española.

La entrada de Italia en esta guerra sorprendió a cuatro mercantes de esta nacionalidad en la zona del Estrecho, que se refugiaron en la bahía de Algeciras, entablándose una discusión entre los gobiernos de España y Gran Bretaña. Logró escapar uno de ellos, mientras que otros dos fueron hundidos por sus propias dotaciones para evitar ser capturados, y el cuarto incautado por los ingleses.

En 1950 tuvo lugar un nuevo incidente cuando los ingleses enviaron buzos a trabajar en los cascos de los barcos mercantes italianos hundidos en la bahía que se encontraban entre el meridiano central y el de San Roque. Este último era el que reconocía el Real Decreto de 1876, a partir del cual se consideraba que las aguas a levante de este meridiano fuesen consideradas como británicas a efectos de la represión del fraude.

Naturalmente el gobernador militar del Campo de Gibraltar, general Carlos Martínez de Campos, protestó al gobernador británico, general Kenneth Anderson, que literalmente contestó que «el meridiano de San Roque puede admitirse como límite de las aguas jurisdiccionales de Gibraltar, pero la bahía de Algeciras se considera dividida en dos partes iguales en las que España e Inglaterra tienen derechos semejantes». Ante esta desafiante actitud, el general Martínez de Campos reiteró su enérgica protesta ante los trabajos que los buzos británicos pretendían efectuar sin autorización española y señaló al gobernador de Gibraltar que «a partir de aquel momento, cada uno obraría de acuerdo con las instrucciones que recibiera de sus propios superiores».

Los buzos fueron retirados, siendo la primera vez en siglo y medio en que los derechos españoles no fueron violados por los ingleses. Era junio de 1950. A partir de entonces se inició una postura de firmeza por nuestra parte, que se puso de manifiesto cuando en 1954 los británicos protestaron por las obras que se realizaron para adosar una puerta española en la verja británica que separa Gibraltar, protesta que dio lugar a una réplica por parte del general Cuesta Monereo, gobernador español en aquel momento, que empezaba por «rechazar con toda energía su petición de explicaciones por actos que se ejecutan en territorio de plena soberanía española confiado a mi custodia», a la vez que le hacía una detallada historia de lo ocurrido en el territorio denominado *Zona Neutral*, terminando la carta literalmente: «...y al ser de plena soberanía de España, sin la menor duda posible, ésta puede ejercer en él su soberanía, como de hecho ha venido ejerciendo, fortificándolo, como hizo cuando estimó conveniente, y levantando cuantas instalaciones estime necesarias sin tener que dar ninguna explicación por ello. Espero que estas razones convencerán a V. E. de una manera total».

Por supuesto, las obras para instalar la puerta se efectuaron sin mayores problemas. Siguiendo esta política, en los primeros meses de 1967 se comen-

zó la construcción del pantalán de San Felipe, en la playa de La Línea de la Concepción, que estableció la presencia física en el fondeadero de punta Mala, creciendo la imagen de que los buques extranjeros que fondeaban en esas aguas lo hacían en una zona que no les correspondía.

Después se procedería a ocupar físicamente el fondeadero de punta Mala hasta el punto de la costa en el que arranca la verja, en el que todavía por los años sesenta fondeaban barcos que esperaban para entrar en Gibraltar, y precisamente en este lugar se encontraba el *Arcadian*, transporte de explosivos, al que nos hemos referido al comenzar el artículo, dejando a nuestra escuadrilla de dragaminas entrando en la bahía de Algeciras en una brumosa mañana del 9 de diciembre de 1966.

La escuadrilla entró en la bahía con sus mejores galas, y en perfecto orden se dirigió cada uno de los dragaminas al fondeadero previsto, de manera que el *Arcadian* quedó rodeado por los seis dragaminas, y suponemos que nuestra aparición debió dejar a los ingleses de algún modo desconcertados. Lo cierto es que al poco rato el *Arcadian* levó anclas y abandonó el fondeadero de punta Mala.

Nosotros ignorábamos entonces que el día anterior, el ministro de Asuntos Exteriores Castiella transmitió una protesta al encargado de Negocios británico para que comunicase a su gobierno que el *Arcadian* debía abandonar inmediatamente su posición y, aunque el Foreign Office había rechazado la protesta española, pudimos ser testigos del abandono del fondeadero. Probablemente el resultado favorable fue debido a la suma de la presión diplomática y la resolución de impedir la permanencia en el fondeadero.

Lo cierto es que Inglaterra con esta acción había tratado de distraer la atención de la Asamblea de la ONU del problema fundamental de la descolonización de Gibraltar —para cuya resolución ya existían dos mandatos de este organismo—, creando cuestiones jurídicas subsidiarias, como podía resultar de un planteamiento de límites de aguas territoriales ante el Tribunal de La Haya, lo que podría demorar durante varios años cualquier proceso descolonizador. Sin embargo la maniobra no tuvo éxito, ya que ese mismo día 9 se abrió en la Cuarta Comisión de la ONU un debate sobre Gibraltar, presentado por Inglaterra, que fue rebatido por nuestro representante Jaime de Piniés, que expuso con absoluta nitidez la arbitraria interrupción de las negociaciones por parte de Gran Bretaña y la sorprendente declaración inglesa de atribuirse soberanía sobre el espacio aéreo adyacente a Gibraltar.

Los antecedentes a estos hechos eran recientes. En febrero de 1966 había sido presentado en el Parlamento británico el Libro Blanco, réplica al Libro Rojo presentado en 1965 por el Gobierno español, en el que se recorrían las vicisitudes sufridas por la plaza de Gibraltar desde su conquista por Inglaterra.

En la presentación del Libro Blanco, el ministro de Defensa manifestaba cómo la Gran Bretaña centraba su problema militar en evitar la guerra en Europa mediante la disuasión nuclear como garantía de la seguridad de las

Islas Británicas, programaba la más rápida liquidación de sus obligaciones militares en ultramar, renunciaba a operaciones militares fuera de la zona metropolitana, excepto en cooperación con sus aliados, renunciaba también a la renovación de sus portaaviones de combate y proyectaba una progresiva reducción de sus efectivos militares en Chipre y Malta. Sin embargo, pese a que el programa manifestaba un repliegue claro hacia la metrópoli, con la consiguiente renuncia a operaciones en ultramar por cuenta propia, sostenía que «en Gibraltar se seguirá manteniendo la guarnición, el aeródromo, el arsenal y otras instalaciones».

El 10 de septiembre se había celebrado un referéndum, pese a que había sido previamente condenado por el Comité Especial de la ONU, con lo que quedó puesta de manifiesto la rebeldía de los ingleses acerca de los planes de la ONU, utilizándose el ilegal referéndum como arma adicional para argumentar contra sus mandatos, pues no iba más que a corroborar un resultado que se sabía de antemano, oponiéndose descaradamente a la prohibición de autodeterminación de las Naciones Unidas en este caso concreto.

De todas formas, pese al resultado favorable a las pretensiones británicas, se echaba encima el tiempo para la comparecencia ante la Comisión IV de las Naciones Unidas, encargada de emitir un dictamen sobre las propuestas de descolonización que se debían votar en el pleno de la Asamblea General, ante la que había que explicar lo que se había avanzado desde que un año antes se ordenara el inicio de la descolonización de Gibraltar y, ciertamente, los ingleses no contaban en su haber más que con la decisión unilateral de haber suspendido las conversaciones y un referéndum rebelde a los mandatos de la propia ONU.

Por si todo esto fuera poco, el 11 de diciembre apareció un segundo Libro Rojo, en el que se exponían las incidencias que marcaron nuestras conversaciones con Inglaterra, con completísima información, constituyendo un documento del más alto estilo diplomático, que produjo un gran impacto en medios internacionales, proporcionando un golpe de gracia a las tesis británicas de manera absolutamente rotunda. Y así las cosas, se llegó al día 16 de diciembre, en el que se procedió a la votación en la IV Comisión del proyecto de resolución presentado por los países hispanoamericanos, en el que se declaraba que Gibraltar era un caso de colonialismo de carácter especial y que solo era liquidable a través de una negociación pacífica entre la potencia colonial y el país propietario del territorio colonizado.

La victoria fue abrumadora, 70 votos a favor, 21 en contra y 25 abstenciones, aprobándose el proyecto en el que, además de lo indicado en el párrafo anterior, se reconocía que las conversaciones habían sido rotas de manera unilateral por Inglaterra el 13 de abril anterior y debían reanudarse para el cumplimiento de la operación descolonizadora. Asimismo se reconocía que la población inglesa del Peñón no constituía un pueblo a efectos de descolonizar por autodeterminación, por lo que el referéndum del 10 de septiembre carecía

de validez. Sin embargo, el español medio se preguntaba si esto podía considerarse una expectativa de resultado inmediato, y realmente hacía bien en preguntárselo, pues los ingleses no estaban de ninguna manera por la labor, y ello a pesar de que el representante inglés Mr. Luard, en la Cuarta Comisión, señaló que la aprobación de la resolución supondría la devolución de Gibraltar a la soberanía española, porque ciertamente esto era lo que se había aprobado en las Naciones Unidas de modo tan brillante, y esa era la situación legal de la cuestión desde el momento de su aprobación, que fue refrendada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el día 20 de noviembre por una abrumadora votación todavía más lucida que la obtenida en la Cuarta Asamblea.

Tuvo todo esto que ver con la actitud de firmeza que se empezó a mantener desde el año 1950 y que habíamos dejado en un intercambio de notas, que a principios de 1967 dio lugar a la construcción del pantalán de San Felipe.

Otro de los aspectos en que nos veíamos perjudicados era el del contrabando. En los últimos meses de 1962, estaban registradas en Gibraltar setenta y cuatro embarcaciones de menos de cien toneladas, de las cuales cuarenta y cinco eran de sesenta toneladas, en su mayoría lanchas torpederas transformadas procedentes de la Segunda Guerra Mundial, que resultaban ideales para el contrabando, dada su elevada velocidad, ya que les permitía esquivar a las embarcaciones aduaneras españolas que por entonces se utilizaban. El incremento del contrabando y la nueva actitud adoptada por España a partir de los años cincuenta dieron lugar a la creación del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, organismo autónomo del Ministerio de Hacienda a través del director general de Aduanas, que comenzó sus actividades a principios de 1955; desde sus comienzos la Sección Marítima se dedicó a reorganizar la flota heredada del desaparecido Servicio Especial de Vigilancia Terrestre y Marítima de Tabacalera S. A., actualización que se logró mediante la incorporación en varios casos de embarcaciones procedentes de decomiso, cuyas características eran las adecuadas para las nuevas misiones que se iban a encomendar al servicio.

En el mes de octubre de 1960 tuvo lugar el comienzo de una postura de firmeza cuando la lancha rápida *Almoana*, de bandera británica, fuera sorprendida en las proximidades de punta Europa por una patrullera de Vigilancia Fiscal; cuando intentó darse a la fuga con la ayuda de sus potentes motores, la lancha española abrió fuego sobre ella, la abordó y capturó, quedando atracada en el puerto de Algeciras a pesar de las protestas de la población de Gibraltar, soliviantada por el periódico local *Vox*. Inglaterra no presentó reclamación de ningún tipo, resultando capturadas con posterioridad varias embarcaciones británicas de excelentes características, como las *Pring*, *Andrómeda*, *Seaflower*, *Knuckleduster*, *Mariola*, *Hid Dover* y *Servil*. Sus banderas pasaron a adornar la escalera del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal.

Dentro de este nuevo estilo que se había empezado a aplicar —nos había-

mos referido a la construcción del llamado pantalán de San Felipe, que marcó la presencia física en el fondeadero de punta Mala— se estaba produciendo un creciente establecimiento de instalaciones portuarias al servicio de las que se asentaban en la zona, fundamentalmente la Refinería, Acerinox, Cranavis, etc. Con ello se incrementaba el tráfico marítimo de la bahía, lo que dio lugar a que por Decreto 2.671/1967, de 19 de octubre, el puerto de Algeciras pasase a denominarse puerto de Algeciras-La Línea, estableciéndose sus límites y en cuyo interior quedaban las aguas del fondeadero de punta Mala, sin que hubiese la más mínima reclamación por parte de las autoridades británicas, siendo a partir de entonces los agentes portuarios españoles los que cobraron los derechos de los buques que fondeaban en el interior del puerto.

Este decreto tuvo gran importancia, no solo por la ordenación legal de una gran parte de las aguas de la bahía de Algeciras, sino porque en su artículo 4.º quedaba derogado el Real Decreto de 10 de diciembre de 1876 al que antes nos habíamos referido, con lo que a partir de entonces se daba por finalizada la cesión que en esa fecha se había efectuado por las autoridades españolas a favor de las británicas de facultades españolas de inspección fiscal en las proximidades del Peñón.

La eficacia del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal había logrado reprimir el contrabando marítimo, cesando prácticamente la actividad de las lanchas contrabandistas en Gibraltar, emigrando a Tánger las organizaciones que se dedicaban a estos lucrativos negocios, pasando a denominarse Servicio de Vigilancia Aduanera desde 1982, en que se reorganizó a la vista de la nueva actividad contrabandista basada fundamentalmente en el tráfico de drogas.

Otro paso importante que se dio en ese mismo año fue la ampliación de los límites del puerto, construyendo un espigón para proteger el pantalán de San Felipe, espigón que arranca prácticamente del extremo occidental de la verja construida por los ingleses.

Pero antes de este inciso, habíamos dejado al español medio preguntándose qué iba a pasar a partir del 20 de diciembre de 1967, fecha en que la Asamblea General de las Naciones Unidas había refrendado con abrumadora mayoría nuestras razones y que, sin embargo, ese mismo día, el representante inglés, jefe de la Misión Británica de la ONU, Lord Carandon, dijo que «ningún acuerdo de la ONU nos desviaría de nuestros deberes hacia el pueblo de Gibraltar», lo que dicho en otros términos equivalía a que no les daba la gana moverse de allí.

Este nuevo argumento no tiene ningún sentido, ya que es de sobra conocido que la población gibraltareña no es genuina y que fue expulsada todas las veces que el gobernador de Gibraltar lo estimó necesario y conveniente y sin ningún tipo de plebiscito, tal como ocurrió en 1710 y en 1813 y, por supuesto, siempre que Inglaterra estuvo en guerra con España. La manera de contentarlos fue el fomento del contrabando a costa de los contribuyentes

españoles. De ninguna manera es genuino el interés británico sobre los gibraltareños. El único interés de los británicos es la existencia de una base, pero no es posible justificar su existencia por el interés de los gibraltareños. Aún en el caso de que el ilegal plebiscito hubiera sido objetivo, el único punto válido es el hecho de que Gibraltar es un miembro de España, pues fue esta la que lo otorgó a Gran Bretaña mediante el Tratado de Utrecht.

Pero además, si nos preguntamos quiénes son los gibraltareños, no tenemos más remedio que reconocer que a los españoles les está prohibido asentarse en Gibraltar y los auténticos gibraltareños están en San Roque, al otro lado de la verja, y aun respetándose los intereses de los que viven dentro de la verja, lo que no se puede consentir de ninguna manera es la autodeterminación, ya que Gibraltar no es ni ha sido nunca una nación y los gibraltareños son gentes mediterráneas sin comunidad de origen, cultura, lenguaje o atributo específico que definen a las naciones.

Después del plebiscito de octubre de 1967, los gibraltareños empezaron a apelar al derecho de autodeterminación, rechazando cualquier vinculación con España, ocasión que aprovecharon los ingleses en 1969 para otorgarles una Constitución por la que la colonia pasaba a adquirir un estatus de territorio británico de ultramar, de manera que los asuntos internos quedaban en manos de un ejecutivo elegido por ellos mismos, aun cuando las relaciones exteriores y la defensa continuasen en manos del Gobierno británico.

Ante esta actitud, en este mismo año se cerró la verja al tráfico rodado y peatonal, permaneciendo así hasta 1982, lo que supuso un grave perjuicio a la colonia, que tuvo que ser apoyada por la inyección económica de fondos por parte de Gran Bretaña, aunque también es cierto que sufrió la economía del Campo de Gibraltar, pues muchos españoles trabajaban en esta plaza.

En 1982, ocasión inmejorable para negociar, se abrieron las fronteras sin contrapartidas de ningún tipo. En 1985 se iniciaron unas conversaciones que se denominaron el Proceso de Bruselas, por el que Gran Bretaña se comprometía a comenzar un diálogo con España sobre el futuro de Gibraltar, en el que se incluía el asunto de la soberanía, pero no dejó de ser un error abrir la verja sin compromiso alguno que garantizase un proceso de recuperación de la soberanía, aunque fuese a largo plazo. A partir de ello la apertura no tuvo ninguna limitación y desde entonces España ha venido reclamando con mayor o menor intensidad la devolución de Gibraltar sin ningún resultado.

Somos conscientes de que el almirante Rooke usurpó para Inglaterra el Peñón en 1704 y lamentablemente, nos guste o no, el Tratado de Utrecht marcó en 1713 su destino. Ahora bien, si ciertamente es inglés en el aspecto jurídico, lo que está claro y así lo han dejado patente las Naciones Unidas, también lo es que en términos políticos debe ser devuelto a España, ya que no es admisible que en el siglo XXI una nación en la Europa actual ocupe un trozo de territorio de otra.

Si empezamos por el istmo, en el que España jamás cedió un centímetro a los ingleses, todos somos conscientes de que los 800 metros de que hoy dispone Inglaterra fueron obtenidos por unos medios ultrajantes, a base de sorprender la buena fe de la caridad española para afrontar epidemias, y no digamos de la usurpación descarada en pleno siglo XX de territorios de soberanía española para construir un aeródromo. A principios del XVIII una usurpación era lamentable, pero en pleno siglo XX no hay palabras para definirla. Por lo tanto su evacuación no es más que una medida de honradez, máxime cuando el despegue o aterrizaje de cualquier avión en Gibraltar es imposible sin una clara violación del espacio aéreo español, es decir, de la soberanía española. Otra cosa es que se llegase a un acuerdo, pero siempre con el reconocimiento por parte de España.

En el año 2001, con el gobierno de José María Aznar, España y el Reino Unido anunciaron un acuerdo preliminar en el que se anunciaba un propósito de cosoberanía, pero no llegó a firmarse al ser rechazado por los gibraltareños, que convocaron un nuevo referéndum en 2002, lo que servía de escudo a los ingleses para defender una postura a todas luces indefendible.

Lamentablemente en 2005, el Gobierno español tuvo el desacierto de aceptar la personación, como parte implicada en el proceso, del Gobierno gibraltareño en cualquier conversación referente al futuro de la colonia, y la creación de un Foro de Diálogo de Gibraltar. La admisión de un nuevo actor no sirve sino para perjudicar un proceso en el que, por las razones antes expresadas, no tiene nada que opinar.

Después de esto no solo no se ha conseguido ventaja alguna, sino que por el contrario las pretensiones británicas no han hecho más que ir en aumento: se han efectuado rellenos en las aguas de soberanía española a ambos lados del Peñón, se construye un puerto deportivo, las violaciones del espacio marítimo son cada vez mayores, aumenta el número de incidentes con los contrabandistas y se tratan de conseguir aguas jurisdiccionales, con la pretensión de obtener tres millas hacia levante y la mitad de la bahía de Algeciras hacia poniente, cuando las únicas otorgadas por el Tratado de Utrecht son las interiores a las instalaciones portuarias existentes en 1713.

A lo largo de todo este estudio creo que se puede apreciar con claridad que tan solo se han conseguido pasos a favor de la descolonización cuando se han adoptado posturas firmes, toda vez que nos encontramos respaldados por el mandato de Naciones Unidas de proceder a la descolonización, único documento a tener presente, además del aludido Tratado de Utrecht.

El pretexto de salvaguardar los intereses de los gibraltareños por parte de la Gran Bretaña ha interrumpido todo proceso de conversaciones. Este contencioso se debe resolver únicamente por los gobiernos de España y Gran Bretaña, sin la participación de un tercer actor que el gobierno anterior tuvo el desacierto de admitir. Parece ser que esta es la postura del actual gobierno.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFIN DELGADO, F.: *Jaque a Gibraltar*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Febrero 1968.
- CARRERO BLANCO, Luis: *Pasado y presente de la Base Naval de Gibraltar*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo 1966.
- HARD, C.: *La constante de los Pactos*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Julio 1966.
- MADARIAGA, Salvador de: *La Tragicomedia de Gibraltar*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio 1968.
- UXÓ PALASÍ, José: *Gibraltar (Las aguas de la bahía en el siglo XX)*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Agosto-septiembre 1987.
- *Gibraltar (Las aguas de la bahía durante el siglo XIX)*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Enero 1987.

EL NUEVO CONCEPTO ESTRATÉGICO DE LA OTAN. UN AÑO DESPUÉS

Julio Albert Ferrero
Vicealmirante (2.ª RE)

Antecedentes

La OTAN desde sus comienzos se viene adaptando a la situación política internacional. Para ello ha promulgado periódicamente entre otros el documento «Concepto Estratégico» que contiene directrices, y principios rectores de su estrategia estableciendo un proceso de transformación que aun continua.

Durante la Guerra Fría servía fundamentalmente para indicar la forma de la respuesta militar ante una agresión del Pacto de Varsovia. Sus modificaciones no eran debidas, como en la actualidad, a un cambio del contexto estratégico, sino a adecuar la estrategia militar de la OTAN a las nuevas formas de usar la fuerza con sus nuevas capacidades militares. Su enfoque era por lo tanto básicamente militar, su interpretación política se aseguraba mediante documentos que facilitaban el planeamiento militar de los antiguos mandos regionales hasta 1992.

Terminada la Guerra Fría, la Alianza tuvo que variar el Concepto Estratégico para adaptarse a los cambios. Por un lado, tuvo que evaluar los riesgos y amenazas residuales tras desaparecer la amenaza del Pacto de Varsovia (de ahí la introducción del concepto de riesgo, que es menos concreto que el de amenaza). Por otro, tuvo que reorientar el planeamiento estratégico de la OTAN porque las formas de emplear la fuerza ya no serían automáticas como en el pasado.

Hasta 1991 el documento era elaborado exclusivamente por militares del Comité Militar Internacional, sin embargo a partir de ese año los Conceptos Estratégicos son documentos públicos elaborados por diplomáticos con el asesoramiento de militares, aunque los documentos siguen siendo clasificados. En diciembre de 1991 promulgó el Nuevo Concepto Estratégico de la OTAN (NSC91), que introdujo, además del concepto de riesgo, el principio de la indivisibilidad de la seguridad, amplió el concepto de seguridad, desde la defensa del área de la OTAN hacia la seguridad más amplia en contenido y ámbito geográfico, para lo que amplió sus misiones a la gestión de crisis y la

prevención de conflictos y añadió las misiones de tiempo de paz a las tradicionales de tiempo de guerra (defensa colectiva). También fijó como principios de la Alianza el enfoque amplio de la seguridad, su carácter defensivo, el planeamiento, las actividades conjuntas, la combinación de fuerzas nucleares y convencionales, las capacidades necesarias para los próximos 10-15 años, el concepto de transformación, la necesidad de coordinarse con terceros y la necesidad de cubrir todo el espectro de fuerzas. Antes de seguir con la evolución del Concepto Estratégico conviene aclarar los conceptos de defensa y seguridad, conceptos que como se indica han evolucionado.

Estos dos términos actualmente van unidos y aun cuando en una primera aproximación podríamos considerar que el concepto de defensa implica fundamentalmente acción, mientras que el de seguridad implica principalmente situación, sin embargo si profundizamos nos daremos cuenta que en ambos conceptos coexisten la acción y la situación y que la seguridad abarca un horizonte más amplio, por lo tanto vamos a tratar de exponer definiciones que incluyan lo últimamente expuesto:

Defensa es el conjunto de acciones militares que proporcionen seguridad mientras que Seguridad es situación en la que se han eliminado todos los riesgos en los intereses nacionales o colectivos.

La seguridad incluye los riesgos bélicos, políticos, diplomáticos, económicos, etcétera.

En el ámbito marítimo español se emplea el término seguridad para expresar tanto la seguridad referida anteriormente, como a las condiciones que preservan a un buque de la mar y que afectan a su estabilidad y a su estanqueidad a las inundaciones e incendios. Este concepto que la Armada conoce como «seguridad interior» referida al buque de guerra y los anglosajones diferencian con el término *Safety* en lugar de *Security*.

La Cumbre de Washington de 1999 promulgó el Nuevo Concepto Estratégico de la OTAN (NSC99), que describió el papel de la Alianza y de otras organizaciones internacionales en la seguridad Euro Atlántica (en el SC91 se hablaba de Europa). Las descripciones de los retos y riesgos de seguridad siguieron siendo genéricas sin asociarse con ninguna identidad concreta, los riesgos no se ordenaron por prioridades y no se incluyeron las vulnerabilidades propias. La parte dedicada a la seguridad era similar respecto a la recogida en 1991, ampliando el concepto desde la defensa hacia la seguridad para añadir nuevos ámbitos funcionales. A propósito del espacio geográfico de actuación, cabe destacar que el espacio pasó de ser «europeo» en el NSC91 a ser «Euro Atlántico» (algo más que regional pero algo menos que global) en el NSC99.

Si en el NSC91 se incluía en el concepto de seguridad la protección de la paz europea, el diálogo, la cooperación, la defensa colectiva, la gestión de crisis y la prevención de conflictos, en el NSC99 se continuó ampliando el concepto hacia el control de armamento, el desarme, la no proliferación, el

asociacionismo, la cooperación y el diálogo. Añadió una llamada al mantenimiento de las capacidades militares. Entre los principios figuraron los del reparto equitativo de costes, responsabilidades, riesgos y beneficios así como el apoyo aliado a desarrollar la Identidad Europea de Seguridad y Defensa dentro de la Alianza. Las misiones de las fuerzas armadas aliadas en el NSC91 y en el NSC99 eran análogas: garantizar la seguridad e integridad de los Estados, contribuir a la gestión de crisis y asesorar en las nuevas tareas de seguridad.

A partir del ataque terrorista del 11 de septiembre del 2001 la estrategia de la OTAN que hasta entonces era fundamentalmente una estrategia de Defensa, fue evolucionando al incluir una estrategia de Seguridad, a pesar de ello queda claro que la misión esencial de la OTAN permanece inalterable.

En septiembre del 2010 se celebró en Lisboa la Cumbre de la OTAN que promulgó el nuevo «Concepto Estratégico», cuyo documento, de 11 folios de extensión, comienza textualmente «Nosotros los Jefes de Estado y Gobierno de las naciones de la NATO estamos determinados a que la NATO continuará desempeñando *su único y esencial papel en asegurar nuestra defensa común y seguridad*. Esta frase tan contundente demuestra que la Estrategia de la OTAN incluye formalmente un doble aspecto el de la estrategia de Defensa y el de la estrategia de Seguridad. Este documento corrobora la convergencia con la Estrategia de la Unión Europea fundamentalmente de Seguridad y que a su vez viene incrementando su estrategia de Defensa.

El nuevo Concepto Estratégico

El nuevo Concepto Estratégico es una extrapolación del de 1999, es algo triunfalista y en cierto modo, sin que resulte peyorativo, es más de lo mismo, su redacción es reiterativa con algunas obviedades. Este Concepto Estratégico guiará la evolución de la OTAN que continuará siendo eficaz en un mundo cambiante, frente a nuevas amenazas, con nuevas capacidades y nuevos socios. El documento redefine su concepción estratégica frente a amenazas y desafíos globales, adapta la interpretación política del Tratado del Atlántico Norte a la realidad estratégica del momento, y la forma en la que se deben emplear los recursos para lograr sus objetivos; las funciones que debe desarrollar; las capacidades que deben adquirir y orienta el planeamiento de la estructura de mandos y fuerzas.

Incrementa su alianza defensiva hasta el Este Europeo; extiende su espacio de actuación que pasó a ser en 1991 europeo, en 1999 Euro Atlántico y mundial en la actualidad. Pasa a ser de una Alianza de contención a una alianza de intervención en un mundo globalizado; redefine también su naturaleza, tamaño y preparación; incluye la relación de cooperación con Rusia, la prevención la lucha contra el terrorismo y la ayuda humanitaria; anuncia el

establecimiento de un escudo de defensa contra misiles balísticos; especifica que el vínculo trasatlántico permanece tan fuerte como siempre y tan importante para la paz y seguridad Euro Atlántica.

Contempla tres tareas fundamentales: Defensa Colectiva, Gestión de Crisis y Seguridad Colaborativa.

- *En la Defensa Colectiva* el Documento indica que los miembros de la Alianza se ayudarán contra cualquier ataque de acuerdo con el Artículo 5 del Tratado de Washington. La OTAN defenderá contra cualquier amenaza de agresión, y contra retos emergentes de seguridad que amenacen la seguridad individual de los Aliados o de la Alianza en su conjunto: deberá maximizar la proyección de sus fuerzas y su capacidad de sostenimiento en operaciones; desarrollará capacidades conjuntas y evitará duplicaciones por razones de eficacia/coste, así como preservará, fortalecerá y fusionará las capacidades comunes.
- *En la Gestión de Crisis* la OTAN empleará medios civiles y militares para intervenir en toda clase de crisis que potencialmente afecten a la Alianza y ayudará a consolidar las situaciones post conflicto. Deberá desarrollar la capacidad de adiestrar a las fuerzas locales en las zonas de crisis de modo que, tan pronto como sea posible, mantengan la seguridad sin asistencia internacional.
- *En la Seguridad Colaborativa* la Alianza puede verse afectada por situaciones políticas y de seguridad más allá de sus fronteras. Se compromete a participar activamente en la seguridad internacional con la asociación de países relevantes y otras organizaciones internacionales, contribuyendo al control de armamento, a la no proliferación de armas destrucción masiva y al desarme, manteniendo la puerta abierta a todas las democracias europeas que cumplan los estándares de la OTAN. El Documento sostiene que la proliferación de misiles balísticos constituye una amenaza real y creciente al área Euro Atlántica y que la proliferación de armas nucleares y de destrucción masiva y de sus plataformas de lanzamiento suponen una amenaza de consecuencias incalculables para la estabilidad y prosperidad global. El terrorismo apoyado en la moderna tecnología supone una gran amenaza en áreas estratégicas importantes.

La inestabilidad o los conflictos lejos de las fronteras de la OAN pueden amenazar directamente a la seguridad de la Alianza.

Para llevar a cabo con eficiencia todas las misiones de la OTAN, los Aliados se someterán a un continuo proceso de reforma, de modernización y de transformación.

En cuanto al ámbito de la Seguridad sostiene que la proliferación de misiles balísticos constituye una amenaza real y creciente al área Euro Atlántica y

que la proliferación de armas nucleares de destrucción masiva y de sus plataformas de lanzamiento suponen una amenaza de consecuencias incalculables para la estabilidad y prosperidad global. Así como las actividades transnacionales ilegales tales como el tráfico de armas, de narcóticos y de personas. Los ciber ataques, cada vez más frecuentes, pueden llegar a amenazar la prosperidad Euro Atlántica. Algunos Aliados son muy dependientes de los suministros de energía extranjeros factibles de interferir. Como consecuencia de un mayor consumo global de energía que se transporta por todo el mundo, su suministro está crecientemente expuesto a ser interrumpido.

La disuasión es el fundamento de la Estrategia global de la OTAN. Se basa en una mezcla de capacidades convencionales y nucleares. La suprema garantía de la seguridad de los Aliados son las fuerzas nucleares de la Alianza, particularmente las de los Estados Unidos. Las del Reino Unido y Francia contribuyen también a esta disuasión. La OTAN asegurará la adquisición de todas las capacidades necesarias para disuadir y defenderse contra cualquier amenaza a su seguridad.

Para ello deberá:

- Mantener una combinación apropiada de fuerzas convencionales y nucleares.
- Mantener la posibilidad de sostener operaciones conjuntas de gran entidad y varias operaciones menores para la defensa colectiva y respuesta de crisis, a distancia estratégica..
- Desarrollar y mantener un fuerza convencional, de gran entidad, desplegable para realizar tanto operaciones de las responsabilidades del artículo 5 como operaciones expedicionarias de la Alianza, que incluyan a la Fuerza de Respuesta de la OTAN.
- Llevar a cabo adiestramientos, ejercicios, planes de contingencia y cambios de información, que aseguren su defensa, contra el espectro completo de los retos convencionales y emergentes, y proporcionen seguridad y refuerzo a todos los Aliados
- Asegurar la mayor participación posible de los Aliados en el planeamiento de la defensa colectiva, en los planes nucleares de las fuerzas nucleares de paz, de mando y control y procedimientos de consulta.
- Desarrollar la capacidad de defensa de sus poblaciones y territorios contra ataques de misiles balísticos. Se buscará activamente la cooperación rusa y de otros socios euro atlánticos sobre la defensa de misiles.
- Desarrollar la capacidad de defensa contra la amenaza química, biológica radiológica y armas nucleares de destrucción masiva
- Desarrollar la técnica más avanzada para detectar, evitar y defenderse contra previaataques cibernéticos, incluyendo en el proceso de planeamiento las capacidades nacionales de ciber defensa, llevando a la

- OTAN bajo una protección centralizada, y a una mejor integración del conocimiento cibernético, manteniendo alerta y respuesta con las naciones miembros.
- Profundizar en la capacidad de detección y defensa contra el terrorismo internacional, que incluya un análisis profundo de la amenaza, y el desarrollo de las apropiadas capacidades militares, que incluyan la ayuda al adiestramiento de las fuerzas locales en su lucha contra el terrorismo.
 - Desarrollar la capacidad de contribuir a la seguridad energética, que incluya la protección de la infraestructura crítica de las áreas y líneas de tránsito, la cooperación con los socios, y las consultas entre los Aliados en relación a las consideraciones estratégicas y a los planes de contingencia.
 - Sostener el nivel necesario de gastos en defensa de modo que sus fuerzas armadas estén suficientemente equipadas
 - Aun cuando los conflictos finalicen, la comunidad internacional deberá con frecuencia proporcionar apoyo continuo con el fin de obtener las condiciones de estabilidad alargo plazo. La OTAN estará preparada y capacitada para contribuir a la estabilización y reconstrucción en cooperación y consulta siempre que fuese posible con otros actores internacionales relevantes.
 - Incrementar la distribución de la inteligencia dentro de la OTAN,
 - Desarrollar la doctrina y las capacidades para operaciones expedicionarias, incluyendo operaciones de contrainsurgencia, estabilización y reconstrucción.
 - Controlar y analizar continuamente el panorama internacional para anticiparse a las crisis y tomará medidas activas para evitar que se conviertan en conflictos de larga duración. Cuando la prevención del conflicto prevea su fracaso, la OTAN estará preparada y capacitada para dirigir las hostilidades.
 - Estar preparada y capacitada para contribuir a la estabilización y reconstrucción en cooperación cercana y consulta, cuando fuere posible, con otros actores internacionales. Aumentará la capacidad de adiestrar y desarrollar a las fuerzas locales en las zonas de crisis de modo que, tan pronto como sea posible, las autoridades locales deban mantener la seguridad sin asistencia internacional.

La OTAN pretende conseguir la seguridad con el más bajo nivel de fuerzas armadas. En el futuro el objetivo será intentar conseguir un tratado con Rusia que incremente la transparencia en sus armas nucleares en Europa y sitúe estas armas fuera de los territorios de los miembros de la OTAN, y que se comprometa al control de armas convencionales. La puerta de la OTAN

permanece completamente abierta a todas las democracias europeas que compartan los valores de la Alianza y estén dispuestas a compartir las responsabilidades de los miembros de la Alianza.

La promoción de la seguridad Euro-Atlántica se consigue a través de una red de relaciones con países y organizaciones alrededor del globo. La cooperación con las Naciones Unidas contribuye sustancialmente a la seguridad en las operaciones de todo el mundo, como quedó establecido en la Declaración OTAN-NU en el 2008 que incluye enlace entre los dos cuarteles generales, consultas más regulares, cooperación práctica y conducción de las crisis, cuando ambas organizaciones estén involucradas. Una Unión Europea activa y eficaz contribuye a la seguridad en el área Euro-Atlántica. La OTAN reconoce la importancia de una mayor fortaleza y capacidad de la defensa Europea y se congratula que la UE se incorpore al Tratado de Lisboa que proporciona un marco fortalecedor de sus capacidades. Los Aliados que no pertenecen a la UE hacen una contribución significativa a estos esfuerzos. La OTAN y la UE pueden y deben realizar papeles complementarios en apoyo de la paz y de la seguridad internacional y la OTAN está decidida a mantener con la UE una asociación estratégica fuerte, con espíritu de máxima transparencia, completa apertura mutua, complementariedad y respeto a la autonomía y a la integridad institucional de ambas organizaciones. Así mismo resulta altamente conveniente intensificar y ampliar la cooperación práctica en las crisis desde un planeamiento coordinado a un apoyo mutuo en las operaciones; ampliar las consultas políticas que incluyan asuntos de ámbito común, cooperar con más intensidad en el desarrollo de las capacidades para disminuir duplicaciones y maximizar el coste/eficacia.

La cooperación Rusia-OTAN es de importancia estratégica puesto que contribuye a crear un espacio común de paz, estabilidad y seguridad. La OTAN no supone un amenaza para Rusia, por el contrario quiere formar una auténtica asociación con ella y actuará de acuerdo con la expectativa reciproca. La relación se basa en principios, objetivos y compromisos del Acta de la Fundación OTAN-Rusa y de la Declaración de Roma, especialmente en lo que respecta a principios democráticos, de soberanía y de la integridad territorial de todos los Estados del área Euro-Atlántica. A pesar de las diferencias en asuntos particulares, la seguridad de ambas está entrelazada y una asociación fuerte y constructiva basada en una confianza mutua, transparencia y predicción puede servir mejor a la seguridad.

La OTAN está decidida a:

- Incrementar las consultas políticas y la cooperación práctica con Rusia en las áreas de intereses repartidos, incluyendo la defensa contra misiles, contra terrorismo, contra narcóticos, contra piratería y la promoción de mayor seguridad internacional.

- Desarrollar relaciones amistosas y cooperativas con todas las naciones del Mediterráneo, y desarrollar el Diálogo Mediterráneo en los años venideros.
- Aumentar las consultas y la cooperación militar práctica con los socios en el Consejo Euro-Atlántico.
- Continuar desarrollando la asociación con Ucrania y Georgia dentro de las comisiones OTAN-Ucrania y OTAN-Georgia basadas en la decisión de la OTAN en la Cumbre de Bucarest del 2008 y teniendo en cuenta la orientación Euro-Atlántica y aspiración de cada uno de los países.
- Facilitar la integración Euro-Atlántica de los Balcanes Occidentales con objeto de asegurar una paz duradera y estabilidad, basada en los valores democráticos, en la cooperación regional y en las buenas relaciones de vecindad.
- Desarrollar una mayor asociación de seguridad con nuestros socios del Golfo y permanecer preparados para dar la bienvenida a nuevos socios de la Iniciativa de Cooperación de Estambul.
- Maximizar la proyección de sus fuerzas y su capacidad de sostenimiento en operaciones. Desarrollar capacidades conjuntas y reducir duplicaciones por razones de eficacia coste. Preservar, fortalecer y fusionar las capacidades comunes. Introducir un proceso de reforma continuado de estructuras racionalizadas con mejora de los métodos de trabajo que maximicen la eficacia.

La OTAN está firmemente comprometida en preservar la eficacia de la mas exitosa Alianza político militar que prospera como una fuente de esperanza porque se basa en los valores comunes de libertad individual, democracia, derechos humanos y el imperio de la ley y porque su propósito común esencial es salvaguardar la libertad y seguridad de sus miembros. Estos valores y objetivos son perpetuos y universales y serán defendidos con unidad, solidaridad, fuerza y resolución.

Actuación de la OTAN en el nuevo contexto

Durante el año transcurrido desde la aprobación del nuevo concepto estratégico hemos tenido ocasión de ser testigos de su aplicación en el marco de la llamada «Primavera Árabe» en el caso de Libia, mediante la actuación por medios diplomáticos inicialmente y posteriormente con la operación UNIFIED PROTECTOR, operación fuera de área con intervención en el territorio de un tercer país para resolver una crisis interna en cumplimiento a una resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (CSNU) en defensa de la libertad de un pueblo y para garantizar su seguridad.

Por la Resolución 1973 se autorizaba a la adopción de *todas las medidas necesarias (...) para proteger a los civiles y las zonas pobladas que estén bajo amenaza de ataque* por las fuerzas leales al gobierno de Muamar Gadafi.

Esta operación en la participó una coalición de fuerzas de países de la OTAN y de países ajenos como Catar, hasta un total de 16, comenzó el 23 de marzo fecha en que la OTAN tomó el control del embargo de armas decretado en la resolución 1970 del CSNU y posteriormente el 31, asumió el mando de las operaciones llevadas a cabo en cumplimiento de la Resolución 1973, finalizó con éxito el 31 de octubre tras casi 18 meses, con la derrota del dictador y la constitución de un nuevo gobierno provisional libio formado por el Consejo Nacional de Transición.

Las lecciones aprendidas en esta intervención servirán para la generación de fuerzas de futuras coaliciones en el marco definido por el nuevo Concepto Estratégico y para definir la doctrina para la actuación de fuerzas de la OTAN con fuerzas de países no pertenecientes a la organización.

Otro aspecto que merece señalar es la implantación del sistema de defensa contra misiles balísticos *Active Layered Theatre Ballistic Missile Defence* (ALTBMD) de la OTAN también en el marco definido por el nuevo Concepto, en el que España participará de forma activa mediante la aportación de la Base Naval de Rota como base de estacionamiento de cuatro buques de la US Navy que se desplegarán como parte del componente a flote de la defensa antimisiles balísticos de teatro. El primer buque está previsto que sea el crucero lanzamisiles clase *Ticonderoga* USS *Monterrey* el próximo mes de marzo por un periodo de seis meses.

Conclusiones

Sus conceptos y objetivos más significativos son:

- El fundamento de la Estrategia Global de la OTAN es la Disuasión.
- La transformación de una Alianza de detención a una Alianza de intervención.
- Aumentar su ámbito de actuación a todo el mundo.
- Mantener los armamentos en el menor nivel que garantice la seguridad.
- Establecer un escudo contra misiles balísticos.
- Desarrollar la capacidad de contribuir a la seguridad energética.
- Desarrollar la doctrina y las capacidades para operaciones expedicionarias, incluyendo operaciones de contrainsurgencia, estabilización, y reconstrucción.
- Introducir un proceso continuado de reforma de estructuras racionalizadas, con mejora de los métodos de trabajo y de la eficacia.

- Promover la Seguridad Internacional mediante la Cooperación.
- Cooperar con la Unión Europea en el mantenimiento de la Seguridad Internacional.
- Cooperar, de forma eficaz, con las operaciones de las Naciones Unidas en todo el mundo.
- La OTAN no es enemiga de Rusia y promoverá un Tratado con Rusia que incremente la transparencia en sus armas nucleares en Europa y que realice estas armas fuera de los territorios de los miembros de la OTAN.
- La OTAN está abierta a todas las democracias europeas que estén dispuestas a asumir sus valores y compartir responsabilidades.
- Continuar desarrollando la Asociación con Ucrania y Georgia.
- Facilitar la integración Euro-Atlántica de los Balcanes Occidentales.
- Profundizar la relación con los actuales miembros del Diálogo Mediterráneo y poder incluir en el a otras naciones de la región en el susodicho Diálogo.
- Desarrollar una mayor asociación de seguridad con los socios del Golfo Pérsico.

SUSCRÍBASE A
REVISTA GENERAL DE MARINA
FUNDADA EN 1877

POR 14,88 EUROS (2.475 PESETAS) AL AÑO (DIEZ NÚMEROS)*
(IVA y gastos de envío incluidos)

Recorte o copie este cupón y envíelo a REVISTA GENERAL DE MARINA, Montalbán, 2. 28071 MADRID.

(Puede también suscribirse llamando al teléfono 91 379 51 07, remitiendo un fax al n.º 91 379 50 28, o por correo electrónico: regemar@fn.mde.es)

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

Por el periodo de un año, a partir del mes de _____

Indefinidamente (mínimo un año), a partir del mes de _____

Nombre Primer apellido Segundo apellido

Domicilio, calle, plaza Número Piso Cód. Postal

Ciudad Provincia Teléfono

Correo electrónico

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD OFICINA DC N.º CUENTA

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

FECHA Y FIRMA

* Precio para los residentes en España: 14,88 euros.
Unión Europea: 19,56 euros. Otros países: 20,16 euros.

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los artículos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.

El acuse de recibo de los artículos no supone compromiso para su publicación. Los originales habrán de ser inéditos y deberán ser entregados, a ser posible, vía *Internet* o grabados en CD, con tratamiento de texto Word. El texto se presentará escrito a dos espacios, con un máximo de 28 líneas por página, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. La Redacción se reserva la aplicación de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones en general deberán acompañarse del pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.

