

SEGURIDAD MARÍTIMA

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

Cuando yo era un joven oficial me sorprendió la escasez de buques guardacostas en las zonas marítimas que la organización territorial de entonces establecía. Las demarcaciones eran muy extensas; por ejemplo, la del Estrecho abarcaba desde la frontera con Portugal hasta el cabo de Gata y la del Mediterráneo desde este último cabo hasta la frontera con Francia. Para la vigilancia de la primera había unos pocos dragaminas propulsados a carbón, que desarrollaban escasa velocidad y delataban su presencia a muchas millas debido al negro e inconfundible penacho de humo negro, y aunque las normas vigentes se respetaban por los que estaban en sus proximidades, éstas eran infringidas por los que se encontraban a mayor distancia.

En la Zona Marítima del Mediterráneo las cosas estaban igual o peor, pues allí la fuerza de Guardacostas estaba constituida por el *Javier Quiroga*, el *Cándido Pérez* y el calarredes *Cyclope*, todos ellos, salvo quizá el primero, muy limitados en velocidad y armamento y por tanto inadecuados para el desempeño de su misión. No era extraño que viniesen extranjeros a explotar nuestros bancos de coral en las costas catalanas, a levantar nuestros pecios en todo nuestro litoral y los pesqueros largasen el copo en lugares prohibidos.

Pero esta situación venía de antaño, pues ya en 1538 se decía en las Cortes de Toledo: «Desde Perpignan a la costa de Portugal las tierras marítimas se están incultas, bravas y por labrar y cultivar, porque a cuatro o cinco leguas del agua no osan las gentes estar». Y es que España ha sufrido en sus propias costas y en el tráfico marítimo mediterráneo la lacra de la piratería berberisca, que duró casi trescientos años, desde la primera expulsión de los moriscos en 1492 hasta finales del siglo XVIII, en que se firmaron los tratados de Argel y de Mequinez.

La falta de fuerzas de Guarda de Costa facilitaba el ataque de los berberiscos que con la caída de la noche barajaban nuestro litoral hasta llegar a la altura del núcleo de población perseguido, al que se acercaban con la ayuda de algún morisco con el que estaban de acuerdo. En otras ocasiones sorprendían en la mar a los pesqueros que regresaban de su faena, esperándolos en los puntos de recalada con la arboladura abatida para no ser localizados a distan-



Patrullero *Cándido Pérez*.

cia. En ambos casos los sorprendidos se encontraban en muy poco tiempo camino del cautiverio sin distinción de sexo o edad, en muchas ocasiones tras haber sufrido vejaciones y malos tratos.

En un interesante artículo de C. Hard publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA con el título «Los contactos de don José de Mazarredo con la estrategia y con la táctica», se hace referencia a la figura estratégica denominada *Túnez*, definida textualmente en los siguientes términos: «Cuando no puede destruirse a la Marina enemiga, por su extrema dispersión, con las fuerzas navales propias, ni puede prolongarse indefinidamente su bloqueo militar, se recurre al Ejército para que la ataque en su base naval». Esto es lo que llevó a cabo el emperador Carlos V en Túnez, con éxito; no obstante no fue suficiente como para acabar por completo con la piratería que asolaba nuestro tráfico y nuestras costas, y unos años más tarde tuvo que llevar a cabo una operación similar contra Argel, ya que no se limitaba a Túnez la acción pirática desde las costas de Berbería. En esa ocasión las condiciones meteorológicas dieron al traste con la operación.

Continuaron los latrocinios y los asaltos a nuestras costas, e incluso el éxito logrado en la Batalla de Lepanto, que encerró a los turcos en la cuenca oriental del Mediterráneo, tampoco resultó suficiente para evitar que los piratas continuasen internándose en nuestras costas, dada la proximidad de los nidos piráticos de Berbería.

Cuando en el año 1610 se proclamó el definitivo decreto de expulsión de los moriscos, se trasladaron a Salé unos 3.000 hornacheros, denominados así por pertenecer al pueblo extremeño de Hornachos, que disponían de una gran fortuna y se instalaron en la alcazaba de Rabat, convirtiéndose en armadores que, incitados por los poderes marroquíes, se dedicaron a la guerra de corso, lucrativo negocio que se beneficiaba a costa del tráfico marítimo de los que los habían expulsado. En el año 1627, los hornacheros se consideraron lo bastante fuertes como para independizarse del sultán de Marruecos, constituyéndose en república independiente.

Allá por el año 1635 se podían contar en Salé más de 300 renegados, en su mayoría holandeses e ingleses, que apoyaron a los piratas. Con su ayuda técnica, estos últimos construyeron un astillero en el río Bu Regreg, en el que se botaban embarcaciones que no superaban las 300 toneladas, gran superficie bélica, fondos planos y poco calado, dadas las limitaciones de fondo de la barra. Con dotaciones de 200 hombres y 18 ó 20 cañones, operaban en los puntos de recalada de los galeones de Indias, fundamentalmente en el saco de Cádiz. Además de actuar en nuestras costas, también lo hacían en las portuguesas e incluso en las de Francia e Inglaterra. El negocio no podía ser más lucrativo, pues en 1636 habían capturado más de 1.000 barcos cristianos y el número de cautivos superaba los 6.000.

Para colmo, los ingleses establecieron relaciones con el dey (1) de Argel y el bey (2) de Túnez, facilitando un acuerdo entre los corsarios de Salé y de Argel por el que los argelinos permitían entrar en el Mediterráneo a los de Salé, y de este modo podían hacer las paces cada uno de ellos con la nación que estaba en guerra con los otros. Pero la cantidad de presas no mermaba por la sencilla razón de que cambiaban la bandera por la de la otra nación pirática y así podían atacar a todas las embarcaciones que se encontraban.

El dominio de la zona oeste del Mediterráneo mejoró mucho el prestigio español a partir de la recuperación de Orán, durante el reinado de Felipe V, siendo ministro de Marina don José Patiño. No sólo la Marina militar fue potenciada por el nuevo Almirantazgo, sino también el corso. Más adelante este ministro fue sustituido por el marqués de la Ensenada, que también efectuó una excelente labor. Dispuesto a transformar la flota en otra muy superior trajo a España constructores, ingenieros, técnicos, etc., y a la vez envió al extranjero a españoles muy capacitados para asimilar los sistemas de construcción adoptados por otros países. Un hombre de esta categoría muy pronto se dio cuenta del peligro que suponía la regencia de Argel para nuestras costas y por eso propuso al rey mantener permanentemente en Berbería tres escua-

(1) Dey es el título del jefe o príncipe musulmán que gobernaba la regencia de Argel.

(2) Bey es un título de origen turco por el que se denominaba a los gobernadores de las ciudades, distritos o regiones de este imperio. También fue el título de los monarcas de Túnez.

dras compuestas por navíos, fragatas y jabeques, de manera que cada una por sí sola fuera capaz de anular cualquier iniciativa del enemigo. No era Ensenada partidario de la redención de esclavos, pues estimaba que los fondos dedicados a estos menesteres proporcionaban más rendimiento empleados en la construcción de barcos para combatir al enemigo.

Don Antonio Barceló, que era el patrón de un modesto jabeque que cubría el servicio de correos entre Palma de Mallorca y la costa catalana, mostró un nuevo modo de combatir a la piratería berberisca y a él se debió en gran parte la extinción de esta lacra. Tras varios ascensos honoríficos por su enérgicos rechazos de los piratas, en 1756 tuvo un enfrentamiento victorioso con su jabeque correo contra dos galeotas argelinas, apresando a una de ellas y poniendo en fuga a la otra, lo que le supuso formar parte del Cuerpo General de la Armada con carácter efectivo. Su solo nombre infundía tal respeto en las costas de Berbería que el mito del pirata fue poco a poco desapareciendo.

No tenía otro sistema que el abordaje, y él era el primero que saltaba al barco enemigo esgrimiendo el chafarote, especie de alfanje con filo por un lado y algo corvo en el extremo. Y era muy difícil que se le escapase una embarcación enemiga, pues era muy habilidoso en el manejo de las grandes velas del jabeque, su embarcación favorita, y sin embargo los berberiscos burlaban a otras embarcaciones de la Armada de mayor envergadura, por eso Barceló propuso que se construyesen jabeques similares a los de los berberiscos, pero mejorados con las aportaciones que el marino proporcionó de su propia cosecha. De este modo se construyeron 40 jabeques entre 1750 y 1770, que fueron decisivos para lograr el fin de la piratería en nuestras costas, aunque fueron necesarios dos bombardeos de la ciudad de Argel en años sucesivos para que desistieran de nuevos intentos. Las fechas oficiales de finalización de la piratería berberisca fueron los Tratados de Argel de 1791 y el de Mequinez de marzo de 1799.

Vemos pues que mientras no hemos contado con una Marina suficiente para proteger nuestras costas, nos hemos visto obligados a sufrir la dominación de los piratas berberiscos, que con pocos buques se hubiera evitado. Aquí quiero hacer hincapié en la importancia de contar con fuerzas sutiles adecuadas dispuestas a lo largo de nuestro amplio litoral. De haberlas tenido no hubiéramos sufrido la depredación a la que nos vimos sometidos en los siglos XVI y XVII, padeciendo el humillante comercio de la trata de esclavos blancos que tantos españoles sufrieron en las galeras y en las prisiones de Berbería y la ruina de nuestro comercio de levante.

Cuando una parte de la riqueza nacional se dedica a potenciar los medios navales y se utilizan de manera inteligente, como en los tiempos del marqués de la Ensenada y de Barceló, son muchos los beneficios que pueden conseguirse. A partir del final de la piratería se volvió a repoblar la amplia faja costera de unos 25 kilómetros de profundidad, hasta entonces abandonada por miedo a las agresiones. Así volvieron a potenciarse la pesca y la agricultura en

estas desoladas costas, mejorando sensiblemente la economía. Pero volvamos al presente procurando aplicar las lecciones del pasado, que para eso sirve la Historia.

Los conceptos fundamentales sobre Seguridad Marítima están establecidos por la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de 29 de abril de 1958, que en su artículo 2 establece que la soberanía de un Estado se extiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores a una zona del mar adyacente a sus costas, designada como mar territorial. Su extensión se mide tomando como referencia la línea de bajamar a lo largo de la costa, aun cuando tenga profundas aberturas y escotaduras o cuando haya una franja de islas a lo largo de ella, pudiendo adoptarse como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial el de las líneas de base rectas que unen los puntos apropiados. Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial se consideran como aguas interiores. El límite exterior del mar territorial está constituido por una línea, en la que cada uno de los puntos está situado una distancia igual a la anchura del mar territorial, que en el caso de España son 12 millas, en líneas generales. El diccionario de la RAE define como Aguas Jurisdiccionales a la zona marítima adyacente a la costa que llega hasta doce millas y en la que los Estados ejercen la plenitud de su soberanía. Es otra manera de referirse al mar territorial.

El Estado ribereño ejerce por tanto sobre su mar territorial la plenitud de la competencia que implica la soberanía, aunque su ejercicio habrá de realizarse con arreglo a la Convención y a otras normas de Derecho Internacional; y en lo que se refiere a la Zona Contigua, aunque no se ejerce la plena soberanía, el Estado ribereño puede adoptar determinadas medidas de control para evitar las infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que pudieran cometerse en su territorio o en su mar territorial. Asimismo, puede reprimir en esta zona las infracciones de esas leyes cometidas en su territorio o mar territorial.

La Zona Económica Exclusiva es la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél. El antes aludido diccionario de la RAE define la Zona Marítima Exclusiva como la que llega hasta 200 millas marinas desde la costa y en la cual el derecho internacional reconoce a los Estados ribereños derechos de explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, en especial la pesca y los que se hallan en el lecho y el subsuelo del mar.

España dispone de 7.879 kilómetros de litoral. La superficie total de aguas interiores, en península e islas, generadas por el trazado de líneas de base recta es 14.393,45 kilómetros cuadrados. De los 9649,38 que corresponden a la península, 4.460,17 están en el Atlántico y 5190,03 en el Mediterráneo, correspondiendo 2.345,55 a las islas Baleares y 2.398,52 a las islas Canarias. Las aguas de nuestra plataforma continental de 0 a 200 metros suponen

100.138 kilómetros cuadrados, y el área explotable, considerando la Zona Económico Exclusiva y la Zona de Protección Pesquera del Mediterráneo, 862.459 kilómetros cuadrados, muy superior a la superficie terrestre de España, que es aproximadamente 505.000 kilómetros cuadrados. Estos simples datos nos dan una idea de la amplitud de las aguas que tenemos que proteger.

Siguiendo con el razonamiento que hacía al principio señalando la carencia de medios guardacostas en una época concreta, recuerdo que unos años más tarde se construyeron por la Empresa nacional Bazán unas corbetas para Portugal que respondían a un proyecto no excesivamente ambicioso, ya que se trataba de unos buques de velocidad máxima superior a veinte nudos, artillería de tres pulgadas y 40 mm con cierta capacidad antisubmarina y que, disponiendo de considerable autonomía, no ofrecían aparentemente muchas complicaciones de mantenimiento. Cuando los oficiales éramos invitados a las botaduras y las entregas a la Armada portuguesa, comentábamos lo bien que hubieran garantizado la protección de nuestras costas diez de esos barcos en cada zona marítima.

Afortunadamente por esos tiempos se construyeron los patrulleros ligeros tipo *Barceló* y otros pesados tipo *Lazaga*, estos últimos con un sistema de control de fuego excesivo para el armamento que llevaban, pues estaba previsto dotarlos de un lanzamisiles superficie-superficie, cosa que nunca se llegó a hacer. Los patrulleros pesados se desgazaron después de una vida operativa relativamente corta.

Hoy en día, aunque contamos con una magnífica flota capaz de operar en escenarios lejanos durante periodos prolongados, creo que sigue siendo una asignatura pendiente la protección inmediata de nuestras costas, y digo esto porque al observar en la página *web* de la Armada las fuerzas existentes para llevar a cabo la vigilancia de la extensa zona a la que antes nos hemos referido, se aprecia, además del escaso número de unidades, que las fechas en que fueron construidas ponen de manifiesto que los barcos de más entidad de la fuerza de Guardacostas están en el último tercio de su vida operativa, lo que hace suponer que sus características reales están por debajo de las nominales. A saber:

Cinco corbetas tipo *Descubierta* construidas entre los años 1978 y 1982, tres de ellas con base en Cartagena y dos en Canarias. Nominalmente tienen armamento suficiente para su cometido y una velocidad de 25 nudos; cuatro patrulleros clase *Serviola*, construidos entre los años 1990 y 1992, dos con base en Canarias y dos en el Cantábrico, cuya velocidad nominal es de 20 nudos; nueve patrulleros clase *Anaga* construidos por los años 1980, de 15 nudos de velocidad, distribuidos cuatro en Canarias, tres en el Cantábrico, uno en Málaga y otro en Marín; tres patrulleros tipo *Barceló* de fecha anterior a 1880, que ya deben de estar muy próximos al desguace; los pequeños *Toralla* y *Formentor* construidos en los astilleros Viudes de Barcelona, y los todavía



Patrullero *Anaga*.

más pequeños *Conejera*, de los cuales hay dos en Barcelona, uno en Huelva y otro en Almería; los cuatro clase *Chilreu* son específicos para apoyo y protección de la flota pesquera, fundamentalmente en aguas de Terranova, y por su armamento y velocidad no se pueden considerar guardacostas aunque desempeñen a plena satisfacción la misión que se les encomienda. Por último, citaremos al pequeño *P 114* con base en Ceuta.

Al margen de lo anterior, existe en la actualidad una serie de organismos con competencias en las aguas de jurisdicción española, como es el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal para la Represión del Contrabando, dependiente del Ministerio de Hacienda, cuyos buques tienen el carácter de auxiliares de la Marina de Guerra; el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que depende del Ministerio del Interior y tiene funciones policiales dentro de las aguas jurisdiccionales; el Servicio de Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento, del que también dependen los medios para la Lucha Contra la Contaminación

Marina; y por si fuesen pocos los organismos que intervienen en las diversas actividades que se presentan en el mar territorial, están los medios de algunas comunidades autónomas a las que se han transferido determinadas competencias.

No voy a opinar sobre la conveniencia o no de la actual organización, pero creo que el solapamiento de competencias es en todo caso conflictivo, y todo lo que tienda a facilitar la claridad de ideas en relación con la eficacia del servicio en la múltiple casuística que se puede presentar en nuestras aguas siempre será positivo; y digo esto porque me parece imprescindible tomar medidas para evitar casos sangrantes como ha sido recientemente la libertad de acción del buque cazatesoros de nacionalidad británica *Odyssey*, al que en pleno siglo XXI le hemos dejado apropiarse del tesoro que transportaba la fragata *Mercedes*, hundida por los propios ingleses en las proximidades del cabo Santa María sin previa declaración de guerra. Y no es éste el único caso porque ¿cuántos meses ha pasado un mercante varado en las proximidades de la bahía de Algeciras derramando petróleo sin que nadie asumiera el control? ¿Es que no está claro quién tiene que actuar? De seguir así la situación, continuarán esquilmando nuestros pecios, nuestros bancos de coral, se pescará en fondos prohibidos, nuestras aguas serán impunemente contaminadas, los ingleses continuarán haciendo espigones cada vez más largos en Gibraltar y dentro de poco sus aguas interiores, que son las únicas reconocidas por el Tratado de Utrecht, llegarán hasta Algeciras.

Todo esto hace preguntarse: ¿cómo es posible que esas cosas ocurran? Creo que todo esto tiene mucho que ver con la falta de coordinación. Desde hace unos años se prescindió en la Armada de la figura del almirante jefe de la zona marítima, autoridad del más alto rango de la jerarquía militar, que contaba con un estado mayor adecuado en cada zona. No me parece que esta figura esté en oposición con cualquier otra distribución establecida por la OTAN, que determina una zona en la que estamos inmersos pero no nos obliga a prescindir de una organización interna que nos ha venido dando buenos resultados, como la larga experiencia ha demostrado. Algo así ocurre con las prefecturas marítimas que nuestro vecino del norte sigue manteniendo con gran eficacia.

Por otra parte, aun cuando haya misiones específicas de otros organismos, la Marina de Guerra nunca puede hacer dejación cuando se cometa un delito en su presencia, aunque se trate de vigilancia de pesca, vertidos contaminantes, contrabando, etc., al margen de que existan dispositivos específicos para reprimirlos, pues no en vano el buque de guerra dispone de un estatus que no tienen todos los barcos de organismos que desarrollan las funciones marítimas a que nos estamos refiriendo, y que hace necesaria su presencia en frecuentes ocasiones, como de hecho así ha sido.

El buque de guerra, caracterizado por su extraterritorialidad e inmunidad, ha sido definido por el Derecho Internacional Marítimo o Derecho del Mar en numerosos convenios internacionales. La última definición que debemos consi-

derar vigente está recogida en la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay (Jamaica) el día 10 de diciembre de 1982, cuyo artículo dice: «Para los fines de la convención, se entiende por «buque de guerra» todo buque perteneciente a las Fuerzas Armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial de la Marina al servicio de aquel Estado e inscrito en el escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a las normas de la disciplina militar».

A la vista de lo expuesto, creo que se debería volver a la figura del almirante de la zona marítima y potenciar sus antiguas capacidades operativas aumentando el número de los buques de guerra dedicados a cumplir funciones de guardacostas, toda vez que las amenazas son cada vez mayores; aunque, como ya dije antes, no voy a opinar sobre la conveniencia o no de modificar las competencias de otros organismos que operan en el Mar Territorial, creo que una vez restablecida la figura del jefe de zona esta autoridad debería coordinar o al menos estar informado por medio de su estado mayor de todas las actividades que se desarrollan en su zona, al margen de que los organismos ajenos a la Armada actúen dentro de sus propios ámbitos, pues aquí no se trata de limitar iniciativas, sino de evitar duplicidades o redundancias en el cumplimiento de cada cometido, economizando los escasos medios disponibles y, lo que es más importante, sin que queden lagunas por cubrir.

Estoy convencido de que, en la actualidad, el espacio marítimo español está desprotegido, lo que debería ser el foco fundamental de nuestro interés. La Armada tendría que hacer un esfuerzo para evitar que el control de las zonas marítimas se le escape de las manos, pues a ella le corresponde el ejercicio del dominio del mar, que debe empezar por nuestras aguas inmediatas. Otra cuestión son los escenarios lejanos, en los que podemos operar con independencia o en coalición con otros países que defiendan los mismos intereses, como es el caso de la pesca en las costas de Somalia. Pero el ámbito de este artículo es más limitado y se refiere a nuestras aguas más próximas.