

# EL FUTURO DE LAS PROCESIONES MARINERAS EN EL LITORAL ESPAÑOL

Luis Antonio GARCÍA MARTÍNEZ



L periodo veraniego es pródigo en festejos de todo tipo que, en España, van generalmente asociados a alguna advocación religiosa. El 16 de julio la iglesia católica celebra el día de la Virgen del Carmen, patrona de la Marina, por lo que todo el litoral español celebra la advocación mariana del Carmen con procesiones marineras.

Los orígenes de la festividad de Nuestra Señora del Carmen se hallan en la antigua Orden de los Carmelitas, fundada en el siglo XIII y que en su origen rememoraba la aparición de la Virgen a San Simón Stock el 16 de julio de 1251. Stock era un fraile inglés que sufrió una importante transformación espiritual a consecuencia de la peregrinación que realizó a Tierra Santa. Decidió entonces ingresar en el monasterio situado en el monte Carmelo de Palestina, donde la Virgen se le apareció (de ahí la vocación de María del Monte Carmelo, del Carmelo o del Carmen), quien le hizo entrega del escapulario como signo de salvación y de consagración a Dios, y que más tarde se extendería por toda Europa.

El patronato general de la Virgen del Rosario sobre la Marina de guerra española data de 1562, en que don Luis de Requesens obtiene de Pío V la institución de una cofradía de todos los individuos de la Armada. La victoria de Lepanto en 1572, atribuida al poder taumatúrgico del Rosario, fue lo que determinó en cierta manera el gran auge de esta devoción entre los marinos de la Armada.

Aunque de más tradición mediterránea y de galeras que atlántica y de buques de alto bordo, Nuestra Señora del Rosario fue patrona específica de la Carrera de Indias y de la del *Galeón de Manila*, vinculadas estas rutas a las milagrosas imágenes de Cádiz y de la capital filipina. Por este motivo aún se la conoce como «La Galeona».



En el año 1609 la congregación de Carmelitas acordó dedicar el día 16 de julio a su patrona, la Virgen del Carmen, celebración que en el año 1726 el papa Benedicto XIII extendería a la Iglesia Universal.

La Virgen del Carmen fue proclamada oficialmente patrona de la Armada por R. O. de 19 de abril de 1901, declarándose festivo y de gala el 16 de julio. El reconocimiento de este patronazgo se fue extendiendo a todo tipo de agrupaciones relacionadas con el mar: Marina mercante, Marina deportiva y Marina de pesca con sus cofradías de pescadores, que, de hecho, son hoy en día las encargadas de organizar los festejos en las poblaciones costeras.

Después de esta pequeña introducción quizá debiéramos plantearnos si tan singulares tradiciones se pueden ver abocadas a su desaparición dada la regularización normativa que al efecto viene surgiendo en los últimos años, y más concretamente después de ser promulgado el Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, publicado en el B. O. E. del jueves 7 de febrero de 2008, en el que se aprueba el «Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas».

Con este nuevo reglamento se trata de organizar y ordenar este tipo de eventos para que no vuelva a ocurrir lo que aún está presente en la memoria

de los armadores de Barbanza: la sentencia del Saleta. El armador se enfrenta al inminente embargo de sus bienes por un importe de 300.000 euros, debido a la indemnización que fue condenado a pagar tras el accidente que sufrió un niño a bordo de su barco en la procesión marítima del Carmen de Aguiño en 1998.

La posibilidad de que se puedan producir otros percances similares obligó al Ministerio de Fomento a regular mediante el citado real decreto este tipo de actividades maríneas, y que, como decía, pueden dar al traste con una tradición muy popular en la mayoría de los pueblos marineros del litoral español. Éste viene a contemplar unas figuras que serán las responsables ante la administración marítima de cualquier contratiempo que se pueda dar en el desarrollo de la actividad marítima en cuestión y en embarcaciones de las listas tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima.

En el capítulo I se definen, en primer lugar, los eventos que están sujetos a esta normativa, y en segundo lugar se determinan las entidades organizadoras de los eventos, entendiéndolas como las personas físicas o jurídicas que organizan el acto y por tanto tendrán la consideración de interesados en los términos a los que se hace referencia en la Ley 30/1992 del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común. Por otro lado, nace la figura del coordinador de seguridad, que será la persona designada por la entidad organizadora para ejercer la dirección del desarrollo del evento en cuestión, y que será el responsable de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad ante la administración marítima. Dentro de este mismo capítulo se contempla la forma en que las entidades organizadoras están obligadas a poner en conocimiento del capitán marítimo las condiciones de seguridad



(Foto: A. Pintos Pintos).

del evento, junto con la solicitud de la correspondiente autorización, que deberá ser presentada al menos con treinta días de antelación a la realización del acto, debiendo ser contestada por el capitán marítimo en el plazo máximo de diez días desde su presentación. El capitán marítimo podrá prohibir la celebración del evento si no se cumpliesen los requisitos exigidos por la administración marítima o si hubiese constancia formal o material de que las entidades organizadoras, los coordinadores de seguridad o los patrones de las embarcaciones han falseado los datos.

Dentro de las obligaciones de la entidad organizadora, el capítulo II contempla como datos más destacados los siguientes: la comunicación y solicitud del evento por escrito, los datos y domicilio del coordinador de seguridad, la propuesta de las condiciones meteorológicas límites para la celebración del evento, los canales de comunicaciones, las zonas e itinerarios, el número previsto de buques o embarcaciones participantes, copias de las pólizas de seguros y condiciones alternativas de seguridad.

En cuanto a las obligaciones del coordinador de seguridad, se le exige la dirección interna de las actividades preparatorias y de ejecución. Para ello deberá comprobar que todas las embarcaciones participantes, así como los equipos y aparatos de que deban estar dotados, se encuentran en la debidas



condiciones de seguridad y que los certificados se encuentren en vigor; velará por que las condiciones meteorológicas no impidan la realización del evento, manteniendo en este sentido contacto con el capitán marítimo; dispondrá de la existencia de medios exteriores de ayuda y rescate que acompañen a las embarcaciones participantes, de tal manera que habrá de disponer al menos de una embarcación por cada veinte participantes; dichas embarcaciones habrán de ser de bordas bajas y estarán dotadas de un motor de al menos 25 CV de potencia, y pondrá en conocimiento del centro de coordinación de salvamento marítimo correspondiente la fecha, el horario y la zona de celebración del evento.

En cuanto a las obligaciones de los patrones de las embarcaciones caben destacar, entre otras, las siguientes: las embarcaciones deberán tener al día sus pólizas de seguros; en lo que afecta a la navegación, deberán navegar a las velocidades indicadas por el coordinador; las maniobras de atraque y desatraque se realizarán de forma paulatina, y durante la navegación no se realizará ninguna maniobra que pueda poner en riesgo la seguridad de las personas embarcadas. En lo que se refiere a las embarcaciones, destaca como nota más sobresaliente que ninguna embarcación de pesca o auxiliar podrá embarcar más personas de las que resultan de multiplicar la eslora por su manga y dividirla por dos, salvo que mediante cálculos se justifique que el barco es capaz de transportar más personas cumpliendo los criterios de estabilidad.

Y en lo referente a las obligaciones de las personas embarcadas, sólo destacar que no podrán embarcar personas menores de edad ni personas discapacitadas que no puedan valerse por sí mismas, a menos que vayan acompañadas por personas mayores de edad.

En el capítulo V se contempla el régimen sancionador, debiendo destacar que será la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) la que entienda de las infracciones, distinguiendo como personas responsables de la comisión de infracciones tanto a las entidades organizadoras como a los coordinadores de seguridad, los patrones de las embarcaciones participantes, los tripulantes y las propias personas embarcadas.

Con todo esto, y teniendo en cuenta que en el momento de escribir este artículo estaba previsto que el mencionado real decreto entrase en vigor el 7 de mayo del presente año, se plantea muy difícil seguir manteniendo unas tradiciones tan arraigadas como las que comentábamos al principio.