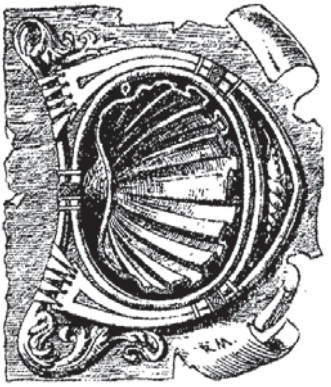
LIBERTAD DE LOS MARES

Javier PERY PAREDES

(RE)



ESDE que Francisco de Vitoria estableciera en el siglo XVI los principios de lo que después se dio por la llamar la libertad de los mares, dos han sido las constantes en las relaciones internacionales, incluidos los conflictos: la posesión del territorio y el control del comercio.

Un breve repaso a las declaraciones estratégicas de las naciones más poderosas nos devuelve prácticamente a esas dos constantes, si bien con una singularidad: ambas están relacionadas con la mar. La primera con la delimitación de los espacios marítimos, cuyo origen está vinculado de una forma inequívoca con el territorio continental, y la segunda con el innegable incremento del intercambio comercial mundial, que se traduce en un aumento de la importancia estratégica de las vías de comunicación marítima.

Esta declaración abierta de la importancia de la mar en el siglo en que vivimos está recogida expresamente en las estrategias de las naciones que son potencia mundial o guardan el deseo de convertirse en ella. Los Estados Unidos de América defienden, desde hace más de un siglo, la libertad de los mares por razones económicas y de seguridad (1), y para ello, además de mantenerse vigilantes sobre la delimitación de los espacios marítimos, se posicionan en los teatros de Asia-Pacífico, por donde circula el mayor tráfico marítimo mundial. China, por su parte, estableció hace pocos meses sus prioridades estratégicas en cuatro vertientes: el océano, el espacio exterior, el ciberespacio y el entorno nuclear (2), con un especial énfasis en la expansión territorial: con la conversión de unos islotes en islas habitables, el arriendo de

(1) *Estrategia Marítima estadounidense 2015*. Departamento de Defensa.
(2) *Libro Blanco de la Defensa del Ejército Popular de China 2015*.

bases en puntos focales o el incremento de la capacidad expedicionaria de sus unidades navales.

Otras naciones, con menor potencial pero con similares intereses, han optado también por hacerse presentes en el ámbito marítimo de una forma significativa. La India, con su posición dominante sobre el Índico, hace buenas las predicciones de que este océano es la clave para el dominio de Asia (3), y subraya su importancia en el siglo XXI, un «descubrimiento» que Francia ya hizo muchos años atrás cuando estableció una presencia naval continuada con el mando del almirante de Índico (ALINDIEN), y que el Reino Unido perdió, tras la cesión de la isla de Diego García a los Estados Unidos en los años setenta del siglo pasado, y que trata de recuperar mediante su compromiso al frente de la Operación ATALANTA de la Unión Europea (UE) donde, sin buques de guerra propios en la zona, hace notar su presencia a través del centro de operaciones navales de Northwood.

Especial significado tiene también la expansión de las capacidades marítimas de Japón o de Australia que, conforme aumentan las posibilidades tecnológicas de los medios para el control de los espacios marítimos, ya sean unidades navales como sistemas de vigilancia de toda clase y condición, han establecido mecanismos de cooperación en beneficio de la estabilidad de la región y, como es obvio, para su seguridad y en defensa de sus intereses nacionales. Buena parte de esta colaboración, resultado de múltiples conferencias marítimas (4), es el fruto del intercambio de ideas, que se traduce, sin lugar a dudas, en el sustento de la cooperación real en la mar.

Resulta de especial interés para España observar cómo el ámbito marítimo está presente en las políticas de las naciones de América del Sur en su doble vertiente, atlántica y pacífica. Por un lado, las naciones andinas ven que el océano Pacífico se configura como un teatro estratégico donde se posan las miradas del comercio mundial; por otro, las naciones atlánticas ponen la vista en el Mediterráneo y más allá. Muestra de ello es la presencia de Brasil en las misiones de paz en las costas de Oriente Medio o la participación de Colombia en las operaciones para la erradicación de la piratería en el océano Índico, en las que España ha proporcionado a esta nación una notable contribución para su incorporación.

Sea como fuere, la mar es la primera prioridad estratégica para muchas naciones por razones de seguridad y de interés. Sin embargo, esta realidad se hace más papable cuando se aproxima la mirada hacia el entorno ribereño de los denominados «estados fallidos», donde echan raíces fenómenos de enorme impacto, ya no solamente en la seguridad, sino en la percepción que la sociedad, o mejor la opinión pública, pueda tener de la mar. Los flujos migratorios

(3) Alfred T. Mahan.
(4) Conferencia de seguridad «Shangri-La Dialogue».

BAM *Rayo* navegando por el Índico durante su despliegue en la Operación ATALANTA. (Foto: *www.flickr.com/photos/armadamde*).

a través de la mar se han convertido en algo habitual, que paradójicamente ha devuelto a la mar su verdadero ser, un camino más que una frontera.

En este estado de cosas, llama la atención el contraste entre la extensa normativa desarrollada en el Derecho Marítimo Internacional y el vacío que se encuentra al aplicarlo a los sucesos que la realidad pone delante de nuestra mirada. Nada tan bien estructurado y pulcramente definido como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y nada tan diversamente interpretado y analizado a la hora de aplicarlo. Hay un contraste entre la teoría y la práctica, entre los hechos y las interpretaciones, entre la dura realidad de quienes están en la mar y la de quienes la observan desde tierra firme (5).

Ante estas dos constantes estratégicas —la posesión del territorio y el control del comercio—, vale la pena mirar a nuestra historia antes de echar a andar de nuevo y escudriñar el futuro en busca del mejor escenario para la seguridad y la defensa de los intereses españoles, sin olvidar el impacto de las migraciones sobre ellas.

(5) Muestra de ello es la realidad migratoria en el Mediterráneo en el verano de 2015 y el *Manual de San Remo* sobre derecho humanitario (nota del autor).

En el centro de excelencia del pensamiento naval español, que es la Escuela de Guerra Naval, el profesor Romeu de Armas, eminente historiador, solía dictar su conferencia semanal los viernes, lo que proporcionaba un agradable regusto intelectual para el fin de semana. Durante algunas de aquellas conferencias, planteaba la visión contrapuesta entre Castilla y Aragón o, dicho de otra manera, entre Isabel y Fernando a la hora de afrontar la expansión española. Castilla optó por el crecimiento territorial en América, mientras que Aragón buscó la forma de estar presente en los focos de intercambio comercial en el Mediterráneo o crear nuevos enclaves donde asentar su influencia.

En un análisis de primera impresión, la expansión territorial obliga a un enorme esfuerzo, el de la colonización, cuyo empeño se centra inicialmente más en las gentes que en los recursos, por lo que produce escasos beneficios a corto plazo. Sin embargo, proporciona resultados permanentes a largo plazo y, por ende, proyección en el tiempo. Por el contrario, el control del comercio ofrece beneficios inmediatos porque aleja la necesidad de intercambiar culturas, pero requiere agilidad y capacidad de reacción. Únicamente los muy grandes son capaces de colonizar, en tanto que el control del comercio lo pueden ejercer aquellos que, sin un gran potencial humano, son capaces de situarse en la élite intelectual o del desarrollo y mantenerse en una evolución constante.

Así pues, aunque parece contradictorio, optar por la expansión territorial o llevar a cabo el control marítimo del comercio resultan dos opciones complementarias, una práctica que las naciones buscan trasladar al ámbito marítimo, por muy modesto que este sea. La expansión territorial, en la visión continental de las naciones, se traduce en la delimitación de los espacios marítimos, lo que de facto no es más que la proyección del territorio, en tanto que, en una visión marítima, la mirada se centra en todo aquello que se relaciona con el tráfico marítimo, las vías de comunicación, la seguridad marítima, el control de los estrechos, etc. Los primeros quisieran ver la mar repartida y los espacios marítimos delimitados. Los segundos tener acceso a la alta mar sin restricciones.

La realidad es que la posesión de los recursos que la mar proporciona, y que trata de preservar quien se decanta por la delimitación de los espacios marítimos, resulta perfectamente compatible con la libertad de navegación y comercio de la que hablaba Vitoria, redundó Vázquez de Menchaca y se apropió Groccio en el siglo XVI.

La alta mar es probablemente el único espacio de libertad que resta en el mundo, donde la voluntad de cooperar o de confrontar voluntades está escasamente condicionada, y donde estar y saber estar proporciona el peso a las naciones.

En este contexto, la geografía da a España un factor constante, como es la posición preeminente en líneas de comunicación marítima y de algunos de sus puntos focales, pero también es cierto que la gestión de este potencial se ha

realizado con una visión administrativa, sin más objetivos estratégicos que los comerciales, lo que minusvalora ante la sociedad y la opinión pública la importancia de la mar en el desarrollo o en la vida diaria. Por el contrario, mayor impacto tiene la presencia de España en el control de espacios marítimos alejados, como es el gofo de Adén o la cuenca de Somalia.

La presencia de la Armada, o lo que es lo mismo de España, en el Índico nos ha convertido en una nación con una posición más preeminente en el ámbito internacional, no solamente marítimo. La existencia de un objetivo estratégico compartido por otras grandes naciones, como es la libertad de los mares, ha situado a España en un lugar de mayor preminencia del que ocupaba en el pasado. El conocimiento español de otros teatros geográficos —como el golfo de Guinea, el estrecho de Madagascar o el Atlántico Sur—, donde la presencia de los marinos españoles se hizo no siempre bajo bandera española, es el primer paso para establecer objetivos estratégicos e incentivar la voluntad de convertir lo que es una empresa particular en una opción nacional. Contribuir al esfuerzo común de mantener la libertad de los mares es una forma clara de ser reconocido.

La voluntad sin hechos es insuficiente. La intención y el deseo de estar presentes en ese contexto internacional siempre formaron parte de la voluntad de aquellos españoles que se asomaron al mundo, en toda su geografía y en todos sus ámbitos. Sin embargo, estos mismos españoles saben que en el mundo de las realidades son las naciones las que pesan. Aunque disminuye con el tiempo, hoy hay españoles en la práctica totalidad de los océanos, pero como una aventura personal. España está y estará donde están presentes sus instituciones. La Armada, como una de ellas, tiene la oportunidad, con su presencia en la mar, de ser un elemento útil para convertir la voluntad en realidad. Estar en la mar es mucho más que navegar de un puerto a otro; es percibir la libertad de los mares en cada singladura y contarlo cada día a nuestros conciudadanos.