

Prólogo

CARMEN PARRA RODRÍGUEZ

Profesora de Derecho internacional de la Universidad Abat Oliba CEU

Seguro que muchos de ustedes se quedaron tan sorprendidos como yo con el título de esta interesante obra y no es para menos, solamente una persona con un profundo conocimiento del derecho marítimo y con una curiosidad sin límites podía escoger un tema para muchos desconocido como es el de la existencia de una flota de buques en el Estado de la Ciudad del Vaticano.

El autor de esta obra reúne ambos requisitos, ya que por un lado es un reconocido jurista especialista en el Derecho marítimo, y por otro lado es un investigador al que le gusta bucear en archivos y legajos para ofrecer al lector una información veraz y exhaustiva de una temática a la que los historiadores no han prestado mucha atención.

Con todos estos elementos el autor ha conseguido realizar un estudio histórico jurídico que consigue situarnos en el momento en el que los Estados Vaticanos tuvieron un papel fundamental tanto en la creación del actual mapa europeo como en la consolidación de la religión católica a nivel mundial.

La obra nos coloca unas gafas virtuales que nos permiten viajar en el tiempo desde los albores del milenio avanzando a través de batallas como las de Ostia, Sousse y Lepanto, hasta el papel de los buques con pabellón de la Ciudad del Vaticano en épocas de paz.

El valor añadido que tiene esta obra es la de analizar de manera multidisciplinar el papel jugado en el mar por los Estados Vaticanos, que no dudó en utilizar las flotas existentes en su registro para defender los principios del catolicismo. Para ello se fue adaptando a los tiempos, y si bien en la Edad Media fue necesario utilizar los buques con finalidades bélicas, la evolución histórica permitió la regularización de los barcos adaptándose a los dictados establecidos por el derecho del mar. El autor analiza en este sentido la incorporación del Estado de la Ciudad del Vaticano en los Convenios internacionales, en los que cumple con sus derechos y obligaciones tanto de índole jurídica como económica.

Todo este interesante relato, que cumple con rigor histórico los acontecimientos de las naves vaticanas, tiene un sorprendente final en el que el autor fantasea y nos propone cual debe ser la actividad de estos buques en el siglo XXI. Comparto totalmente la propuesta del autor que tengo que decir que me emocionó especialmente. Espero que cuando terminen este interesante libro lleguen a la misma conclusión.

Introducción

El presente trabajo aborda el estudio del Registros de Buques del Estado de la Ciudad del Vaticano. Y lo hace partiendo de la densa historia marítima del hoy Estado más pequeño del mundo, que nada tiene que envidiar al de las grandes potencias marítimas de nuestros días.

Considerar esa base histórica se nos antoja no solo el primer paso lógico en todo estudio del cuerpo legislativo marítimo de cualquier jurisdicción, sino también necesario para demostrar que toda consecuencia, todo hecho contemporáneo, tiene un origen y una evolución que se alarga a través de los siglos de historia de la civilización. Ese análisis histórico inicial tiene además un componente humano innegable: nuestra sociedad no sería lo que es ahora de no ser por la marina vaticana y por los papas navegantes que la gloriosa historia de los Estados Pontificios nos han brindado.

Sentada la base histórica, en la que veremos los primeros pasos que da Roma en su elaboración de leyes marítimas, dejaremos los Estados Pontificios para analizar cuál es la posición moderna del Estado de la Ciudad del Vaticano en relación al derecho marítimo internacional. Veremos que, efectivamente, como toda gran nación marítima, el Estado Vaticano es parte de numerosos convenios marítimos internacionales y declaraciones internacionales marítimas, tomando pues una postura activa en todo lo que al derecho marítimo internacional se refiere.

Veremos tras ello que el Estado no solo se adhiere a instrumentos legislativos internacionales, sino que ha sido bien activo legislado internamente el establecimiento y regulación del Registro de Buques del Estado de la Ciudad del Vaticano. Realidad que nos permitirá concluir, con toda rotundidad, sobre la efectiva existencia de un auténtico Derecho Marítimo Vaticano.

Ninguna otra institución universitaria me hubiera ofrecido mejor acogimiento para realizar este trabajo. Llegar a concluirlo ha sido, principalmente, un ejercicio de placer espiritual que siempre llevaré conmigo. Mi agradecimiento a la Universidad Abat Oliba y la Fundación San Pablo CEU en su conjunto, y en particular a la Dra. Carmen Parra y al Dr. Juan Ripoll por su apoyo durante todo este proceso.

Un merecido agradecimiento también para todo el personal de la Biblioteca Episcopal del Seminario de Barcelona; del Archivo y Biblioteca de la Conferencia Episcopal Española y el personal de la Biblioteca Apostólica Vaticana por el interminable volumen de información facilitada y la paciencia que conmigo han tenido. Por último, un agradecimiento especial al Excelentísimo y Reverendísimo Monseñor Renzo Fratini, Nuncio Apostólico en España, por permitirme acceder a su biblioteca privada para la obtención de documentación necesaria para llevar a cabo este trabajo.

Precedentes históricos

1. Estados Papales y el Tratado de Letrán

La historia de la marina pontificia puede ser trazada desde los mismos orígenes de los Estados Pontificios. Poco tiempo después de la donación de Pipino el Breve al Papa Esteban II encontramos ya documentos históricos que se refieren, primero, a la necesidad de contar una marina pontificia y, segundo, con huellas históricas irrefutables de su existencia.

El sucesor del Papa Esteban II, Adriano I tuvo en este sentido una intensa relación epistolar con Carlomagno, hijo de Pipino, quien reconoció aquellas donaciones hechas por su padre y quien acogió las primeras pretensiones marítimas de los Estados Pontificios.

Tanto es así que en el siglo VII, el Papa Adriano le remitió una epístola dejando de manifiesto la necesidad de contar con una flota papal, con sus propias naves, para defenderse de los ataques que venían sufriendo sus territorios, así como para poner fin al comercio de esclavos perpetrado por los griegos y que tanto incomodaban al Papa¹:

«Non avendo noi di nostra proprietà navigli o nocchieri che potessero uscire a battaglia ed attrapparli siamo stati troppo piccoli per troncar risolutamente il corso alle ribalderie di costoro...»².

Es destacable observar en estos momentos iniciales el carácter bélico que los pontífices le otorgaban a tener una flota, quizás en su más puro término de armada —«*uscire a battaglia*»— así como la consciencia de que sin una marina pontificia, los Estados Pontificios serían no solo pequeños, sino débiles y vulnerables. Matiz este último que debe

¹ HADRIANI PAPAЕ Epistola LXV. Codex Carolinus T. I. p. 368.

² Del italiano: «No teniendo nosotros de nuestra propiedad ni naves ni timoneles que puedan salir a la batalla y atraparlos, somos demasiado pequeños para poner fin resueltamente la bellaquería de estos...».

ser puesto en su justo contexto, ya que el temor aquí expresado por el Papa Adriano II vendría más que justificado por el continuo ataque de los sarracenos, del que más adelante nos ocuparemos.

El Papa León III tomó sin duda el testigo de esa política marítima que iniciaron sus dos predecesores y al saber que recibiría la visita del emperador le remitió una carta en la que le solicitaba la necesidad de crear esa marina pontificia³.

Esa necesidad era ya más que patente por los constantes ataques de los sarracenos. El término sarraceno ha quedado hoy ya en desuso, pero en la época era el término usado para referirse a los musulmanes. El más destacado historiador de las aventuras marítimas pontificias, el padre Alberto Guglielmotti, se refiere a ellos a lo largo de sus ocho obras publicadas⁴, como «*saracini*», «*mori*», «*inifideli*», «*barbari*»⁵, etc. y a las consecuencias de su devastación se refiere a veces de forma poética como la «*schiuma più nera ed abbietta degli uomini*»⁶.

Guglielmotti se refiere también a lo largo de su extensa obra a la necesidad de luchar para mantener la paz y la salud de la cristiandad:

«*giusta guerra e tante speranze per la salute della cristianità*»⁷.

Una concepción por tanto que no distaba en nada de la concepción que otros estados otorgaban a sus flotas, puramente bélica y de defensa de los intereses propios.

En estos años iniciales de los Estados Pontificios aparece claro que el estado no contaba con una flota organizada como tal. No aparece pues mención a un registro de naves dispuestas a defender el territorio y, en consecuencia, la fe católica frente a los ataques de los sarracenos. Antes

³ LEONIS PAPAE III. Epistola ad Carolum imperatorem. T. XIII, p. 971.

⁴ Véase la bibliografía en la parte final de esta obra.

⁵ Del Italiano: «*sarracenos*», «*moros*», «*infielos*», «*bárbaros*».

⁶ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XIII. Del Italiano: «*espuma más negra y abyecta de la humanidad*».

⁷ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. VIII. Del Italiano: «*Guerra justa y tanta esperanza para la salud de la cristiandad*».

al contrario, lo que sí encontramos son varias referencias a la confianza que los sucesivos papas depositaban, no ya en los reyes francos (en especial tras la incapacidad de los bizantinos de continuar haciéndolo), sino en los señores de Italia que podían poner a su disposición esos buques tan necesarios para dicha defensa.

Así encontramos referencias al Duque de Allone⁸ y al Conde Bonifazio⁹ cuyos buques acudieron en ayuda del Papa siempre que así se les requería.

2. La Batalla de Ostia

Es con este bagaje con el que llegamos a la batalla de Ostia. En el año 849 se libró esta cruenta batalla naval en la que los sarracenos intentaron dar un golpe final contra Roma.

La batalla se encuentra narrada con detalle en el Liber Pontificalis¹⁰ y si bien suele marcarse como la primera batalla naval de la marina pontificia, lo cierto es que unos años antes, en el 846, hubo ya una primera enfrenta entre romanos y sarracenos, en la que estos últimos llegaron a subir el Tíber hasta las mismísimas puertas de Roma.

Los Romanos pudieron repeler el ataque, e incluso pudieron apresar las naves que dejaron atrás los sarracenos, las cuales, como era costumbre en la época, pasarían a servir a la flota vaticana¹¹. En este que podría considerarse el primer evento marítimo de la historia del Vaticano, sabemos que Venecia y Ancona, amigos del Papa, contaban con «cerca de setenta galeras»¹².

En cualquier caso, la batalla que más ha interesado ha sido obviamente la del año 849, de la cual, todo sea dicho, el Liber Pontificalis no se refiere ni una sola vez a ningún buque que lleve la bandera o la insignia

⁸ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. V.

⁹ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. VIII.

¹⁰ <http://tinyurl.com/mtd27tc>, p. 267.

¹¹ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XIII, p. 53.

¹² Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XIII, p. 50.

de los Estados Papales. Se refiere más bien a una flota dirigida por el Papa León IV, integrada por buques napolitanos y gaetanos.

El propio Guglielmotti tampoco se refiere a barcos que enarboles la bandera pontificia. Quizás ello fuera porque en realidad nunca fue así, o quizás porque, hipótesis más factible, daba por hecho que los buques que participaban en estas contiendas siempre llevarían el estandarte de las llaves.

Si nos fijamos en el cuadro de Rafael, podemos observar que las dos naves más grandes de la batalla naval llevan efectivamente la bandera de las llaves. Pero no podemos tomar a Rafael como una fuente irrefutable de tan importante hecho, pues el artista no pretendía sin lugar a dudas documentar sobre la marina vaticana, sino reflejar los buques que luchaban por el bien común de Roma y el Papa.

Sea como fuere, y quizás más fruto de la fortuna que de la pericia, lo cierto es que los sarracenos cayeron derrotados y huyeron de Roma tras la batalla. Una fuerte tormenta («*tempesta orribilissima.. durando tre giorni e tre notti senza raggio... si riducevano le navi alla total distruzione*¹³») acabó con la flota musulmana y Roma pudo respirar algo más tranquila.

Por esta época, los sarracenos dominaban el mediterráneo y Roma se veía ciertamente presionada por el enemigo musulmán. Hecho que coincide con la muerte del Papa Sergio II en el año 849 y la llegada al pontificado de León IV, resuelto a reforzar la marina vaticana.

La flota del Vaticano no puede entenderse entonces bajo el prisma con el que hoy miramos a las marinas de los estados dominantes de nuestra época. Por aquél entonces no existía un Registro de Buques propiamente dicho, ni una administración marítima como las existentes en nuestros días. Aunque, del mismo modo es cierto, que con el tiempo, el paso de los años, y de las amenazas a la fe cristiana, la marina del Vaticano vendrá gobernada por los más talentosos marinos y militares, desarrollando

¹³ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. IV, p. 54. Del Italiano: «*Una tempesta orribile, durando tres días y tres noches sin descanso redujo las naves a la destrucción total*».

un elevadísimo nivel de tecnicismo marítimo y, en definitiva, lo que hoy llamaríamos logística marítima.

La flota vaticana en la batalla de Ostia se integró por los vecinos de Roma, principalmente por Nápoles, Amalfi y Gaeta. Éstos sabían que ante tal enemigo, su propia suerte dependía de la que corriera Roma. Y es por ello que acudieron a Roma con sus propios buques, para defenderla y, con ello, defender la fe cristiana.

El propio Leon IV se puso al frente de esa liga con el objetivo común de derrotar a los sarracenos. Y es aquí donde el padre Guglielmotti nos indica por primera vez que los buques sí enarbolaban la bandera del Vaticano:

«La insegna delle chiavi e quella croce risplendevano sopra alle lucenti pavesate»¹⁴.

Aunque, para honestidad de este trabajo, lo cierto es que el padre Guglielmotti no cita el origen de tan importante referencia. Quizás lo diera por hecho, puesto que en aquella época toda flota en guerra sin duda llevaba bien visibles sus estandartes y no sería entendible que, como decíamos al inicio de esta exposición, la liga de buques con el interés común de defender a Roma y derrotar a los sarracenos no exhibiría una única y distintiva bandera. Si bien no sabemos el número exacto de buques que formaban la liga Vaticana, no es descabellado concluir que sería de un número cercano a aquella del año 846, que como ya hemos visto era de unas setenta galeras.

Esta batalla ha sido ampliamente reproducida en la historia y el arte. Rafael, como hemos visto, lo hizo en su famosa obra del mismo nombre, pero también otros historiadores de la época como Carlo Sigonio quien dice de la victoria de los romanos:

«Fue una batalla muy noble... una espléndida victoria sobre los sarracenos... digna de los antiguos triunfos navales»¹⁵.

¹⁴ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. IV, p. 57. Del Italiano: *«La insignia de las llaves y la cruz resplandecían sobre todos los relucientes mástiles».*

¹⁵ SIGNONIUS, C. (1580) Historia de regno Italiae, an. 849, Bologna, p. 218.

También el Cardenal Cesar Baronio quien se refiere a la gran victoria romana debida a su «arte militar» y a la derrota de los «secuaces de Mahoma»¹⁶.

Comentarios todos ellos que vienen a documentar lo que con el paso de los siglos sería un hecho: la liga papal, la flota vaticana, los buques bajo la bandera de la cruz y las llaves, tenían una gran habilidad en el mar, que nada envidiaba a las del resto de naciones dominantes de su época.

3. Los otros Papas marítimos y su actividad en derecho marítimo

Siempre se ha considerado a León IV como el gran Papa marítimo de Roma. Lo cierto es que fue el primero que advirtió que sin marina pontificia, sin buques, Roma y la fe cristiana pronto desaparecerían. Famosa es su obra de finalización de la ciudad de Porto (hoy Fiumicino), ya iniciada por León III, lo cual le mereció el nombre de «ciudad Leonina».

Este afán de mejorar la ciudad portuaria de Roma continuó con los Papas venideros, entre ellos Juan VIII en el año 852¹⁷ o Nicolás I, quien en el año 865 reconstruye y refuerza el puerto de Ostia¹⁸.

De hecho es Juan VIII quien de algún modo advierte que no basta con defenderse. Se debe acudir a buscar al sarraceno, atacarle en su territorio y evitar así las invasiones vividas en Roma en los años anteriores que tanta desgracia trajeron a sus tierras. Todo lo cual sin duda debió también haber afectado a la propia fe y contribuido a un creciente agnosticismo. Juan VIII resuelve pues que Roma debe iniciar trabajos de construcción naval, y si bien no consta en este momento que se hicieran con fondos papales –como sí ocurrirá como veremos más adelante– la fórmula usada es la común en estos tiempos, cual es solicitar a los príncipes amigos la puesta en marcha de la construcción naval para desarrollar

¹⁶ Baronius. A. Eccl. 849 n. 7 ad 11.

¹⁷ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XV. p. 71.

¹⁸ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XV. p. 71.

actividades marítimas bélicas ofensivas. Y así consta en las numerosas cartas redactadas por el Papa a Sergio Duque de Nápoles, a Landolfo Señor de Capua, a Docibile príncipe de Salerno, a Adelgiso duque de Benevento y a Lamberto Luca de Spoleto¹⁹.

Y su esfuerzo dio sus frutos. En el 877 los Estados Pontificios bajo Juan VIII disponían de una «hermosa y poderosa armada»²⁰, formada principalmente por dramones, un tipo de buque a remo utilizado hasta el siglo once, momento en el que los adelantos técnicos lo dejaron fuera de uso.

Estas embarcaciones con remos y velas que nos aportan una imagen muy visual de cómo debieron ser aquellos primeros buques papales, contaban con unos 600 hombres entre soldados y personal de servicio, con cien largos remos como fuerza motriz y unos 50 metros de largo.

Tenemos en nuestro conocimiento un documento en el que Juan VIII deja bien patente su faceta de constructor naval en el que nos dice:

«... facciamo costruiré i nostri dromoni, e le navi d'ogni altra maniera; ele abbiamo già fornite di tutti gli instrumenti, macchine ed armamento di guerra... affinché valentamente combattano contro i nimici»²¹.

Bien patente queda de nuevo que el cometido de la flota vaticana no era otro que el bélico, el de combatir al enemigo. Hoy la Iglesia ha dejado atrás ya este carácter belicista, pero en su justa medida debe recordarse que así lo han hecho también el resto de Estados modernos. Hoy sin duda parecería inconcebible que el Estado de la Ciudad del Vaticano se lanzara a luchar como lo hacía en aquel entonces, pero juzgar aquellas acciones con un prisma actual sería injusto a todas luces.

No debemos olvidar que los sarracenos, y después el Imperio Otomano, atacarían sin apenas años de paz, las tierras cristianas durante

¹⁹ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XVI. p. 78.

²⁰ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XVI, p. 80.

²¹ Ivonis Episcopi Carnotensis. Decretum. Lovanii. In-fol 1561, p. 333, p. X., Cap. LXIX. Epistola Ionannis VIII ad Angelbergam Augustam, Del Italiano: «Hagamos construir nuestros drómones, y las naves de cualquier otra forma; Ya hemos proporcionado todos los instrumento, las máquinas y las armas de guerra... para valerosamente luchar contra el enemigo».

varios siglos. Y que de no ser por la defensa, primero, y por la ofensiva, después, el destino y la suerte de occidente hubieran sido bien distintos al que gozamos hoy en día.

Volviendo a la armada de Juan VIII, es difícil conocer con precisión el número exacto de buques que la integraban, pues como venidos apuntando, no existía un registro de buques como si existe hoy día. Pero si podemos afirmar rotundamente tres cosas.

Primero, que fue construida y armada en los Estados Pontificios²². Segundo, que tenía su base naval en Porto, en la desembocadura del Tíber²³. Este hecho es crucial para todo Estado con flota propia ya que todo buque precisa de un puerto base. Y tercero, que era clarísimamente ofensiva y, como sucedió en momentos posteriores, éste fue su propósito, el salir a buscar al enemigo, y no esperarlo como vino haciendo hasta ese momento en casa.

Dicha armada vaticana pudo ponerse a prueba con la Batalla en las ciudades de Fondi y Terracina, ciudades ubicadas al sur de Roma. Estas ciudades estaban ocupadas por el enemigo sarraceno y Juan VIII nos cuenta en primera persona que fue capaz no solo de derrotar al enemigo sino que:

«... con l'ajuto di Dio abbiamo attrapato dieciotto vascelli nimici, trucidate molti saracini e liberati dala schiavitù quasi seicento cristiani»²⁴.

Es decir que por medio de su flota armada, los Papas se servían de conseguir su principal objetivo de defender la fe así como de defender sus tierra y recuperar las pérdidas en favor de los Estados Pontificios. Aunque sin duda la motivación principal, en palabras del propio Juan VIII siempre fue:

²² *Idem supra* y también Joannis VIII. Ar Marinum et Pulcarem. Fragmentum epistolae apud Ivonem Episcopum Carnotensem in Decreto. P. X. Cap. LXVIII. In-fol. Lovanii 1561, p. 333.

²³ *Idem supra*.

²⁴ Así nos lo cuenta en una carta dirigida al emperador: Epistola imperatori et imperatrici «cum reversi fuissimus». Del Italiano: «con la ayuda de Dios hemos atrapado dieciocho naves enemigas, masacrados muchos sarracenos y liberados casi seiscientos cristianos de la esclavitud».

«... *a difendere la cristianità contro gli inimici della croce di Cristo*»²⁵.

La flota vaticana sumaba ya varias victorias navales, lo cual, sumado a la propia insistencia del Papa Juan VIII hizo que Basilio el Macedonio, Emperador de Bizancio, enviase un buen «grupo» de naves para fortalecer la flota papal²⁶.

Esta consolidación marítima hizo que los sarracenos tuvieran que firmar una paz naval con el Papa, una tregua que si bien no fue muy duradera en el tiempo, demostraba cual potente fue la armada vaticana de aquellos tiempos. Conforme a ello, los sarracenos no volverían a molestar las playas romanas y el Papa pagaría veinticinco mil mancosos de plata²⁷.

Finalizada esa tregua, los Estados Pontificios siguen creciendo a nivel marítimo, y su derecho marítimo público se expande por medio de nuevos tratados navales.

En el año 879 llega a un acuerdo nada menos que con Amalfi, una república independiente de, por aquel entonces, unos setenta mil habitantes. Amalfi es famosa en el campo del derecho marítimo por su Código Marítimo, las Tablas de Amalfi o *Tavole Amalfitane*, el cual constituye el primer tratado marítimo de Italia y que fue plenamente reconocido en el Mediterráneo hasta el año 1570²⁸.

Los Estados Pontificios pues se engrandecían navalmente de la experiencia jurídica de aquellas repúblicas, ciudades y pueblos amigos que contaban con una legislación avanzada en materia de Derecho Marítimo.

Bien es cierto que no podemos hablar de un código de derecho marítimo, de una compilación propiamente dicha, pero no lo es menos que tampoco podemos hacerlo de ninguna otra nación de la época. En

²⁵ Joannis VIII ad Gregorium imperialem paedagogum ep. 46 data XV. Del Italiano «*defender la cristiandad de los enemigos de la cruz de Cristo*».

²⁶ Storia della Marina Pontificia. VI. Roma. 1856. Lib. I. Cap. XVI. p. 83.

²⁷ Joannis VIII ad Carolomannum regem epist. 89 data ex civitae Januensi.

²⁸ A pesar de que el original se da por perdido, existen copias que se han ido transmitiendo con el tiempo, una de las cuales puede obtenerse en Google Books: <http://tinyurl.com/pqglbd2>