

# RAZÓN DE SER DE UNA POLÍTICA MARÍTIMA

Miguel GARCÍA DE LOMAS RISTORI



LOS acaecimientos marítimos de la Regata 2000 han servido de indudable reclamo para convocar al pueblo español a vivir unas jornadas de cara al mar. Cádiz se vistió de gala con una magna concentración de veleros que, aunque no llegó a emular a la inolvidable conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América, ha supuesto una efectiva rememoración de su pasado y presente como ciudad que vive para la mar. Realmente se trata de un sentimiento muy arraigado al gaditano, pues desde que tenemos uso de razón nos acostumbramos a ver comercios de alimentos que se anuncian como «ultramarinos», calificativo que no es causal, que aún siguen existiendo, y llevan en sus entrañas semánticas el significado de venta de productos procedentes del otro lado de la mar.

Las instituciones públicas, municipio y televisión requirieron el apoyo que siempre reciben de la Armada para dar proyección mediática de este evento, y esperemos que no se limite a transmisiones a nivel local sino que, también, suponga un seguimiento de sus singladuras durante su completa derrota a través del Atlántico. De momento, a nivel nacional por los medios de difusión privados, podemos decir que no hubo una deseable información periodística; solamente algunas fotos en las páginas gráficas y muy cortas reseñas escritas. Sólo de los entes públicos hemos podido disfrutar de un breve espacio en la TV1 del programa «Informe Semanal», que más bien fueron entrevistas personales propagando la imagen de los organizadores y, al día siguiente desde la TV2, una retransmisión directa de la salida del puerto de los veleros hacia la línea de partida; eso fue todo. No podemos negar que disfrutamos en imágenes magníficas de los veleros grandes tipo A, y de elogiosos comentarios sobre nuestro veterano y siempre querido buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Todo muy bonito, pero, sin embargo, debemos de confesar que hemos echado de menos en sus crónicas palabras aderezadas de comentarios con sabor marítimo que dieran buena cuenta de lo que aquellos momentos significaban, del pasado y del presente, con relatos concernientes a la creencia y valoración de la mar. Una simples palabras que animaran al espectador a ver que la mar es la gran constante histórica de nuestro ser nacional, nexos del



disperso cuerpo hispánico y fundamento logístico de nuestro subsistir como pueblo. Y lo digo así, porque esta «gran constante histórica», la mar, pasa inadvertida con lamentable descuido y frecuencia. ¿Se da cuenta de ello el pueblo español?

Durante las fechas que comentamos de la Regata 2000, la bahía de Cádiz se convirtió en un bosque marino de palos, masteleros, gavias y vergas que engalanados con banderas y gallardetes causaban la admiración a los propios del lugar y a muchos visitantes del interior venideros de tierras lejanas, formando una buena representación del pueblo español.

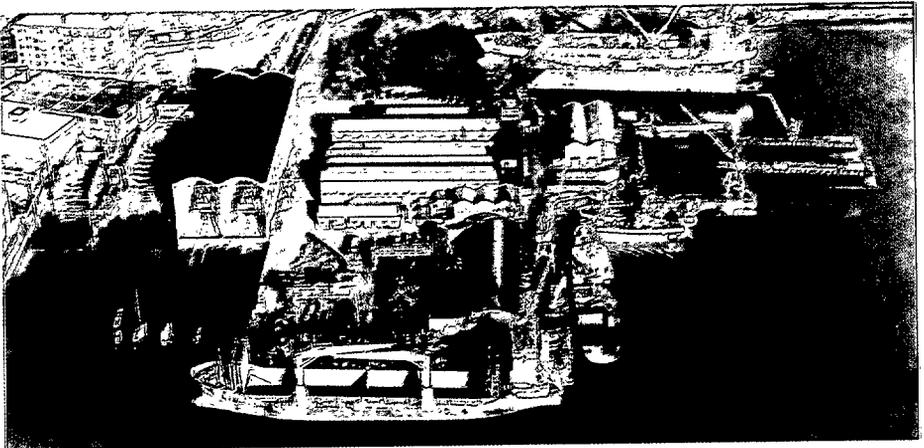
¿Estaba en sus mentes el afecto y la conciencia marítima que tal visión requería, o se trataba de un simple reflejo del sentir, que según nos cuenta Cervantes, tuvieron don Quijote y Sancho cuando por primera vez vieron la mar?

Aclaremos el anterior interrogante. Como todos conocemos, Miguel de Cervantes nos describe en su novela universal por antonomasia la vida social de la España en su Siglo de Oro, libro que es considerado como pauta narrativa de la idiosincrasia del español, frente a la realidad y ante la ficción, cuando miramos a la tierra y cuando nuestra circunstancia es la propia mar. Transcribamos parte de su capítulo LXI, cuando los protagonistas van a Barcelona y se encuentran por primera vez con la mar, que jamás habían visto desde su tierra manchega; dice así:

«Tendieron don Quijote y Sancho la vista por todas partes: vieron el mar entonces de ellos nunca vista, parecióle espaciosísimo y largo, harto más que las lagunas de Ruidera que en la Mancha habían visto; vieron las galeras en la playa, las cuales, abatiendo las tiendas, se descubrieron llenas de flámulas y gallardetes que tremolaban al viento y besaban y barrían el agua; dentro sonaban clarines, trompetas y chirimías, que cerca llenaban el aire de suaves y beliciosos acentos.»

De tal pasaje nada tendríamos que objetar si su autor, «manco de Lepanto», y hombre que conocía la mar como ningún otro, hubiera puesto a continuación del relato, en boca de don Alonso de Quijano, algún comentario que expresara su impresión ante esa inmensa vista de la mar sin frases o consejos que tan acostumbrado y oportuno solía dar a Sancho... ¿No era lógico que su mente imaginativa hubiera sentido un atractivo especial por la novedad de aquel acontecimiento? ¿Cómo es posible que el autor, que había vivido intensamente y dolorosamente las peculiaridades de la vida en la mar, no hablara por boca de don Quijote de su inagotadora grandeza y de su capacidad de enriquecimiento para los pueblos? Pues no. Nada hubo de asombro. Alonso de Quijano calla ante el horizonte infinito del Mediterráneo y simplemente termina por regresar a la meseta, prácticamente derrotado junto a su escudero.

La imagen que acabamos de describir pudo ser un símbolo asombrosamente semejante a lo que pudieron presenciar «los Alonsos del siglo XXI que descubrieron el paisaje marítimo del puerto de Cádiz en la Regata 2000. ¿Tendrían la sensibilidad marítima deseable? ¿Tuvieron conciencia del influjo de la mar que, directa o indirectamente, se deja sentir por doquier en nuestra vida nacional? Ante la razonable duda de que ello fuera así y que viene refrendando por hechos tangibles... cifras patentes, estadísticas... índice de nuestra



Astilleros en Pasajes (Guipúzcoa).

flota mercante, recursos presupuestarios de la defensa nacional, fomento de la ayuda social al hombre de la mar, etc., aconteceres y datos socio-económicos que están ahí para avalarlo.

Es más, datos que incluso motivan, no como excepción, por desgracia, que el hombre de a pie «vea que es una cuestión razonable que sea así... porque así ha sido siempre» Pero... ¿por qué pudo siempre ser así? ¿Es que no tenemos motivaciones suficientes para disponer de una política marítima que levante la conciencia del español, cuando nuestra circunstancia es precisamente la propia mar? De ello queremos hablar a continuación, exponiendo las ideas básicas que lo ratifican.

En principio la reiterada definición de «política es el arte de lo posible», a mi modesto entender, es una expresión inconcreta, sin claridad expositiva, y en este orden de ideas debemos convenir que «política es al arte de hacer realidad, en la medida de lo posible, una idea que dé satisfacción a unas exigencias».

Al aceptar tal definición estamos obligados a razonar la necesidad de hacer realidad las exigencias, iguales o distintas al pasado, que impone para nuestro suelo patrio su potencial condicionamiento marítimo como factor constante y permanente dentro de nuestra evolución histórica nacional. Puesto que las exigencias históricas se concretan según sus circunstancias y para cada lugar, así también debe concretarse la «política» que tienda a darle satisfacción; es decir, necesitamos saber si las ideas que se admiten como sectoriales de una política marítima son practicables, y en ese caso si son capaces de dar satisfacción a las causas que la justifican.

Por otro lado, debemos de imponer objetividad a tal idea sectora de forma que, en sí, implique beneficio para el bien común nacional y que, a su vez, suponga un progreso positivo sobre toda situación anterior. Por imperativo lógico de objetividad, su proyección sólo tendrá respuesta positiva si dicha idea está acrisolada por los sentimientos del cuerpo social del pueblo. Como bien dice Mahan, «siempre han existido poderes marítimos que fueron *artificiales* debido a que eran consecuencias de políticas que no son sentidas por la sociedad a la que sirven y en la que se instalan, lo que conduce a que su continuidad y supervivencia sea simple obra del personalismo de sus gobernantes».

Es evidente que sólo aquellos poderes marítimos que se constituyen como frutos de realidades naturales del propio ser nacional serán los que alcancen carácter permanente sin solución de continuidad. Para estas sociedades la mar no es frontera, sino camino de que valerse para su engrandecimiento. Son pueblos cuya política marítima está formulada y regida por el Estado, pero que en su realización participan *todos* como un *quehacer nacional*, al tratarse de un pueblo que es, vive y siente la mar.

Si nos adentramos en el análisis geopolítico de nuestra Patria, en base a su historia, su estructura orgánica, sus apetencias, sus recursos y su posición geoestratégica, encontraremos factores que la hacen, la condicionan y la



Puerto y bahía de Santander.

deben impulsar hacia la mar. Ahora bien, debemos empezar por reconocer que no bastará que un reducido núcleo de españoles seamos conscientes y tengamos convencimiento de ello.

Hace años, leyendo un viejo texto sobre teorías orgánicas y sociología, encontré una tesis en la que se exponía que todo estudio profundo sobre la existencia de un grupo social, gremio o colectividad, buscando su razón de ser como tal, nos suele conducir a descubrir una serie de «factores genéricos» o «principios de comportamientos» que enmarcan su creación, y que no tienen una dependencia absoluta de la voluntad del hombre, sino que vienen determinados por causas intrínsecas o motivaciones congénitas que en sí condicionan su logro. Para el tema que tratamos, que concierne al ámbito marítimo, estos «principios determinantes» podríamos clasificarlos como los siguientes:

- *Principio de la tradición*: la conciencia marítima de un pueblo emana del fluir de las circunstancias que desarrollan su vida histórica. Es evidente que una simple ley o decreto, *per se*, no puede ser el origen de una política marítima.
- *Principio de la necesidad*: éste viene impuesto por la propia naturaleza y vocación del país, que ha de incluir entre sus elementos componentes al propio ámbito marítimo, lo cual implica la exigencia estatal de una política marítima que regule y normalice el orden existente.

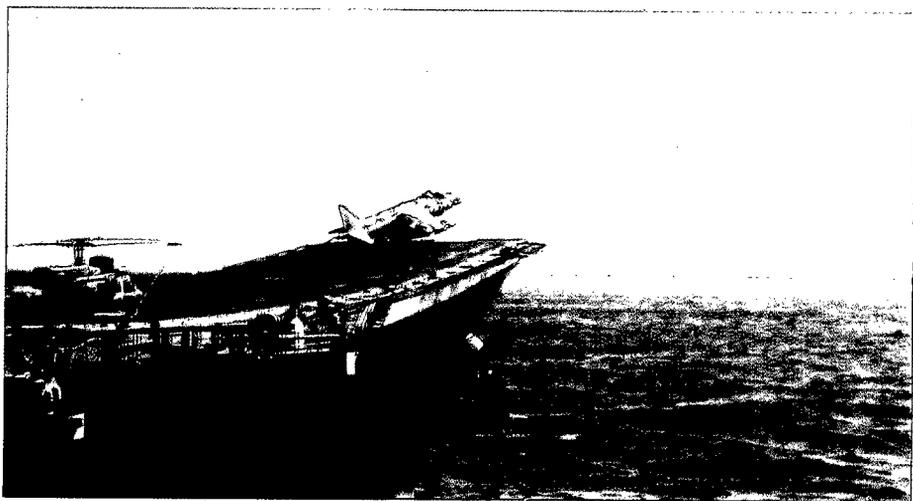


Foto: J. B. N.

- *Principio de la unidad:* la política marítima que se promulgue debe ser el elemento impulsor y coordinador de todos los aspectos relacionados con la capacidad integral de la mar en sus distintas manifestaciones, económicas, culturales, políticas y militares, es decir, de la creación de lo que llamamos poder marítimo.
- *Principio de la continuidad:* la existencia de un fin de ordenación requiere estar sujeto a un plan para su logro, lo que obliga al desarrollo de una política marítima que no admite solución de continuidad.

Genéricamente, toda política para alcanzar su finalidad debe adaptarse a las variaciones de los intereses y objetivos nacionales durante su desarrollo, aceptando los compromisos que ello conlleve. Desviar, olvidar o renunciar a una condición impuesta de forma natural, disponiendo de factores posibilitantes, sería abandonar la propia existencia política como sujeto de Derecho Internacional, lo cual sólo puede aportar, en último extremo, el desastre o fracaso absoluto nacional.

Si aceptamos que en nuestro país convergen las razones y condicionantes, principios determinantes, que hemos analizado para el ámbito marítimo, es evidente que tenemos necesidad de impulsar una política marítima. Es más, estaríamos ciegos si fuéramos incapaces de comprender que el condicionamiento marítimo aglutina las exigencias impuestas, esencialmente, por los factores siguientes:

- *Geográficos:* por la dispersión de las tierras de su soberanía que forman un archipiélago inserto en una de las encrucijadas marítimas

mundiales que a través de la historia concentra mayores tensiones políticas, estratégicas y comerciales.

- *Económicos*: por su indudable escasez de recursos naturales que le hacen depender del exterior, y cuyo actual desarrollo amplía y acentúa, imponiendo la búsqueda de mercados y su relación comercial de ámbito internacional.
- *Políticos*: hoy como ayer los temas principales de la política exterior española tienen una clara raíz marítima: el Tratado de Cooperación con EE.UU.; las relaciones comunitarias dentro de la U E; su pertenencia a la OTAN; su política mediterránea con los países árabes; el contencioso de Gibraltar y sus intereses comunes con la comunidad hispánica de naciones, entre los más destacables.
- *Militares*: la propia seguridad nacional integrada en alianzas como la OTAN y la UEO; nuestra subsistencia como nación libre exige la creación y mantenimiento de una fuerza militar que no sólo sea para la defensa territorial, sino que también sea garantía de libertad para nuestras áreas marítimas y sus líneas de comunicaciones.

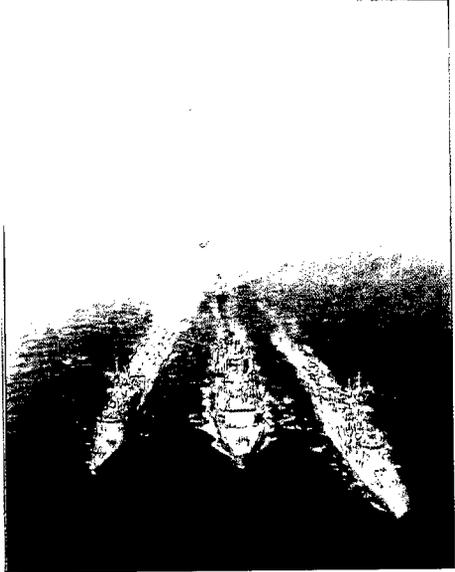


Foto: F. Díaz Huélamo.

A cuanto antecede podríamos añadir cifras y datos estadísticos que sería farragoso para la entidad de este artículo. Simplemente recordemos el montante numérico de nuestras importaciones, superando el 92 por 100 lo efectuado por vía marítima, así como la elocuente cifra de nuestro déficit en la balanza de fletes, que pone de manifiesto nuestra carencia de medios para el transporte por mar; y todo ello es así porque en el campo de las comunicaciones, transporte, un litoral extenso y articulado, junto a una frontera terrestre breve y difícil, hace que se imponga, por rentabilidad, la vía marítima como principal camino para el intercambio comercial. En el propio ámbito interno, doméstico, resulta insustituible para los enlaces insulares y plazas de soberanía donde el tráfico de cabotaje desempeña un rentable cometido de distribución de bienes.

Si una economía precisa ser abastecida por la mar es innegable que se haga necesario, por la propia exigencia del medio, de dotar al país de efectivos que

posibiliten el control y desarrollo de su tráfico marítimo. Hay que dotarle de poder marítimo, aclarando una vez más que tal poder no está enmarcado por la simple extensión de las costas de un país, aunque tenga su propia influencia como tal realidad, sino que debe ser impuesto por su intrínseca índole marítima y su *consustancial necesidad* de utilizar y depender de la mar *para sobrevivir*.. Como le ocurre a España, donde podemos decir que «la mar es sangre o plasma de nuestro desarrollo económico y progreso tecnológico», sin miedo a equivocarnos.

Por todo lo expuesto, no creemos que sea aventurado sentenciar que nuestra política nacional ha de tener, esencialmente, un fuerte contenido marítimo que materialice la política marítima que permita definir los objetivos a alcanzar mediante el necesario poder marítimo, vigoroso y equilibrado, que entre sus efectivos debe incluir la fuerza naval idónea (poder naval) que garantice la protección adecuada en defensa de los intereses vitales y marítimos de nuestra Patria, al tiempo que sirva de apoyo en sus relaciones internacionales.

La protección de nuestros intereses marítimos es una responsabilidad que no cabe soslayar, abandonar o abdicar en «otros, por muy amigos o aliados que se presten». Se trata de algo consustancial a nuestro propio ser como nación, pues nunca podremos exigir a otros aquellos sacrificios que no estamos dispuestos a realizar por nosotros mismos.

Como colofón, reseñamos que cuanto antecede está entroncado con nuestra defensa nacional y, por ello, no debemos de olvidar que: sin el respaldo de una fuerza que constituya nuestro poder naval... no hay interés marítimo defendible, ni objetivo alcanzable, ni, en suma, política marítima eficaz.

