

LA IMPORTANCIA DE LA MENTALIDAD NAVAL

José M . GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA
SEÑÁN

En cierta ocasión un amigo mío, capitán de la marina mercante, me contó que viajando de uniforme en un autobús se encontró en azarosa situación al serle ofrecido el asiento por un señor que le doblaba en edad. Esto ocurrió en Londres, aproximadamente una década después del final de la Segunda Guerra Mundial. Por supuesto mi amigo se negó, preguntándose el porqué de tan insólita situación, y para su sorpresa el amable señor le insistió diciéndole que gracias a los marinos Inglaterra se encontraba en el papel que le correspondía en el mundo y el estaba muy agradecido a toda la familia del botón de ancla.

Esto, que no deja de ser una simple anécdota, en España resultaría inconcebible. Lo más probable es que en Madrid lo hubiesen confundido con un conserje, con todo el respeto por tan digna profesión o, si la escena hubiera tenido lugar en un cine, con el acomodador, tal como les pasó a unos guardiamarinas, que después de acomodar cortésmente a los solicitantes declinaron la propina. Sin embargo, esta anécdota nos pone de manifiesto la sensación que tiene la población inglesa de su dependencia del mar, conscientes de su posición insular y de la importancia que tiene para ellos el comercio exterior.

Y es que en Inglaterra se ha fomentado una conciencia nacional que ha permitido que a lo largo de los años se haya ido adquiriendo el carácter peculiar propio de los países marítimos, y con esto no me estoy refiriendo a una predisposición especial o una mayor pericia de los ingleses en lo que se refiere a la utilización o aprovechamiento de las facilidades que proporciona el mar, sino a que se ha desarrollado una mentalidad que incita a obtener el mayor partido de estos elementos.

Inglaterra en sus comienzos era un país pobre y de los más atrasados de Europa, sin embargo, en cuanto puede se lanza al mar para proveerse de medios de subsistencia y tratar de mejorar el nivel de vida empleándose a fondo en el comercio marítimo, para cuya explotación establecen bases en posiciones geográficas vitales, tanto para la protección de sus líneas de comunicaciones como para garantizar el aprovisionamiento, y hasta llegan a ejercer actividades totalmente detestables, tales como la piratería, pero el hecho real es que utilizan el mar no solo como un medio de comunicación sino como un elemento que les facilita la defensa y la obtención de bienes.

En España, una vez acabada la Reconquista y en posesión de grandes imperios, tan solo se consideró el mar como vía de comunicación y se adoptaron actitudes pasivas ante otras posibilidades que ofrecía, de manera muy especial en el aspecto defensivo, olvidándose muchísimas disposiciones orientadas a fomentar la creación de astilleros, la construcción naval y el comercio marítimo ya que, aún contando con el mayor imperio de la historia, los beneficios de las riquezas no se emplearon ni en un pequeño porcentaje en atender al mantenimiento de la supremacía marítima. Esta lamentable pasividad tuvo importantes repercusiones negativas en el posterior desarrollo de nuestra historia naval.

La condición marítima de España presenta unas características más acusadas que la mayoría de los países con litoral. Los 3.200 kilómetros de costa de la Península Ibérica, unida al resto del continente por 670 kilómetros de frontera, en su mayoría de abrupto carácter pirenaico, la convierten casi en una isla. Cuenta además, a unas 180 millas a Levante, con las cinco islas del Archipiélago Balear. Hacia el Sur, la Isla de Alborán y pegadas a la costa Norte de África, las Islas Chafarinas, los Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y las plazas de Ceuta y Melilla que, desde el punto de vista de nuestras comunicaciones, también desempeñan el papel de islas. Por último, más hacia el Sudoeste, a unas 690 millas de Cádiz, las siete islas del Archipiélago Canario, desplegadas sobre un rectángulo de 22.000 millas cuadradas cubriendo el gran haz de las comunicaciones marítimas mundiales, donde confluye el tráfico atlántico de Sudamérica con los procedentes del África Occidental y del Cabo de Buena Esperanza. Si tenemos en cuenta las mercancías que entran y salen en nuestra nación a través de Portugal, podemos decir que España constituye una península unida al continente por una frontera de escasas dimensiones y difícil acceso en su mayor parte, a la que se suman un conjunto de islas que con la parte peninsular forman un inmenso archipiélago que no podría sostenerse sin las comunicaciones marítimas.

Si en la actualidad tiene tanta importancia nuestro sistema de comunicaciones marítimas, pensemos en la obligada necesidad de mantener y proteger una enorme y permanente red en los tiempos en que España contaba con vastos dominios “en los que nunca se ponía el sol”. Y sin embargo, la falta de visión de algunos de nuestros gobernantes nos llevó a acabar el siglo XVII en posición de dominados y víctimas de la codicia de extranjeros, ya que a pesar de nuestra magnífica situación estratégica, no invertimos ni un mínimo del presupuesto en la explotación de las enormes posibilidades que nos hubiera proporcionado el ejercicio del dominio del mar. Con ello se podrían haber evitado, entre otras cosas, las funestas consecuencias por las que pasó nuestro comercio de levante durante los siglos XVI y XVII, y no solo eso sino la inseguridad de nuestras costas, que nos hizo padecer el humillante comercio de la trata de esclavos blancos que tantos españoles sufrieron en las galeras berberiscas y en las prisiones de Argel, Salé, Tetuán, etc., en las que muchos de ellos murieron. Esta inseguridad venía de lejos pues en el año 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. “

En todas las épocas hemos tenido hombres clarividentes que comprendieron la importancia del poder naval, que facilita la obtención de los frutos que se derivan del ejercicio del dominio del mar y así nos encontramos con el arzobispo Diego Gelmírez, eclesiástico que había servido como notario a los Condes de Galicia Don Raimundo de Borgoña y Doña Urraca, que influyeron en su nombramiento como obispo de Santiago al quedar la sede vacante en el año 1100, algo más tarde elevada al rango arzobispal. De él podemos decir que fue el fundador de la Marina Castellana, cuyo origen tuvo que ver con su decidida resolución de negarse a soportar las incursiones de los piratas moros que, por aquel entonces, empezaban a invadir las costas de Galicia cometiendo todo tipo de tropelías. De este modo comenzó a desarrollar una marina de guerra construyendo un astillero en Padrón, pasando a ser esta villa el puerto de Santiago de Compostela.

Allá por el año 1111, las naves de Padrón lograron su primer éxito al recuperar el castillo de San Payo de Leito, que habían tomado los ingleses. Hicieron muchos cautivos y obtuvieron un botín abundante. Este primer éxito animó al audaz obispo a obtener mejores naves para lo que recurrió a Génova y Pisa, que tenían gran experiencia en la construcción naval. En los astilleros de Iria fueron pronto construidas dos galeras birremes por el genovés Ogerio, que en 1115 se adentraron en las costas enemigas al mando del propio constructor y con dotaciones gallegas, asolando sus riberas, destrozando las naves con las que les atacaban y consiguiendo un rico botín con el que pagaron al obispo el importe de las dos galeras, añadiéndole la cuarta parte del botín. De este modo los de Padrón, siempre alentados por la prosperidad de la que fue artífice el impetuoso obispo, fueron adquiriendo mentalidad naval y se constituyeron en Marina, animándose a continuar sus correrías y expediciones, dedicándose desde entonces a la defensa de las costas de Portugal, Sevilla y Almería que también atacaban los moros.

Fernando III el Santo dio un gran impulso a la Reconquista al dominar casi todos los territorios musulmanes del sur de la península. Después de capitular la capital del Califato de Córdoba y hacerlo también Murcia y Jaén, el monarca fijó la vista en Sevilla, dada la gran importancia de esta plaza por constituir el puerto de aprovisionamiento de los suministros que llegaban del sur.

La entrada del Guadalquivir estaba protegida por una flota de embarcaciones mahometanas, fundamentalmente saetías, zabras y carabos. Consciente el rey cristiano de la necesidad de un ataque por mar dio órdenes al almirante de Castilla Ramón Bonifaz, que en poco tiempo aparejó en Santander una flota compuesta por trece naos gruesas y cinco galeras, que se construyeron en este puerto a expensas del monarca, dirigiéndose con ella al Guadalquivir y derrotando, antes de remontar el río, a las naves berberiscas que protegían la desembocadura y eran superiores en número. Una vez llegada la flota a Sevilla destrozó, mediante impetuosa embestida, el puente de barcas que enlazaba el barrio de Triana con el resto de la ciudad. De este modo quedó Sevilla aislada y su derrota por tierra pudo ser llevada a cabo.

De hecho la Reconquista no se vio coronada hasta que en una operación conjunta de las flotas de Castilla y Aragón se cortaron las comunicaciones marítimas con el Reino de Granada. Una vez suprimido este cordón umbilical cayó Granada agotada ante la falta de aprovisionamiento.

Felipe II se preocupó mucho de los problemas navales. De él dice el capitán de navío y académico D. Francisco Javier de Salas en su "Historia de la Matrícula del Mar" : "sus proyectos de reforma, guiados siempre por un celo plausible estrellaban sé contra la inercia de un pueblo que debiendo cifrar toda su ventura en el desarrollo de la Marina, desatendía este ramo o lo hacía por lo menos de secundaria importancia".

Cuando en 1571 se logró la victoria sobre los turcos en Lepanto, el mito de que el turco era invencible en la mar quedó destruido tras una derrota tan aplastante, pues los turcos habían perdido ciento noventa galeras salvándose solamente las cuarenta con las que se retiró Uluch-Alí. No cabe duda de que con esta victoria la Cristiandad había conseguido un éxito en gran parte decisivo, pues además de el efecto moral que suponía para las dotaciones y para las naciones constituyentes de la Santa Liga la destrucción del aludido mito de la imbatibilidad

del turco, el hecho real es que a partir de ese momento los turcos no osaron emprender operaciones de envergadura en la cuenca occidental del Mediterráneo.

Sin embargo, la victoria no se explotó lo suficiente ya que los pareceres de los generales no fueron unánimes. Aunque Don Juan de Austria quería aprovechar la victoria para llevar a cabo alguna empresa importante, en el consejo de guerra que tuvo lugar a continuación hubo opiniones muy dispares, desde los que pretendían forzar el Canal de Constantinopla y caer sobre la ciudad hasta los partidarios de suspender las operaciones por falta de gente de guerra y remo. Los venecianos propusieron actuar sobre Morea y Don Juan de Austria adoptó la decisión de empezar por conquistar los castillos del Golfo de Lepanto, enviando un destacamento para efectuar un reconocimiento del castillo de Santa Maura, pero una vez allí estimaron que la operación iba a suponer un gran esfuerzo y su posterior conservación supondría muchas dificultades. Por último, dada la dificultad de mantener por tanto tiempo una armada tan numerosa, prevaleció el voto de suspender las operaciones, por lo que se disolvió la Liga regresando a invernar a su nación cada una de las flotas.

En el año siguiente de 1572, Uluch-Alí, que había sido nombrado almirante de la flota turca, aprovechó el invierno para echar al agua 130 galeras, que con las que se habían salvado de Lepanto y las de corsarios auxiliares sumaban 200, lo que supuso un enorme esfuerzo que sorprendió a los que consideraban acabada a la marina otomana. La campaña de la Santa Liga fue de poca trascendencia y aunque llegaron a avistarse las dos escuadras en las proximidades de la Isla de Cérigo no llegaron a entrar en combate, pues a pesar de que los cristianos se pasaron tres días procurando combatir y estuvieron a punto de hacerlo cerca de Navarino, Uluch-Alí eludió el combate ya que apreciaba la inferioridad de sus dotaciones formadas por gente novel afectada por una crisis de peste, y por eso procuró seguir los movimientos de los cristianos buscando envolverles en cualquier descuido.

Solamente llegaron al encuentro dos galeras, precisamente el día del aniversario de la Batalla de Lepanto. Una de ellas, gran bajel gobernado por un nieto de Barbarroja, Mohamed Bey y la otra mandada por D. Álvaro de Bazán. En típico combate de la Edad Media, los dos renombrados campeones arremetieron furiosamente. La galera turca portaba además de los remeros, 250 soldados y 100 genízaros, lo que da muestra de que era una de las principales. El combate duró algo más de media hora, tomando Bazán al abordaje la galera enemiga. En el combate murieron el capitán turco y 100 soldados a sus órdenes, liberándose 240 esclavos cristianos. La galera del Marqués de Santa Cruz, llamada “La Loba”, cuyo mascarón de proa se conserva en el Viso del Marqués, perdió al sotacómitre y seis marineros o soldados, siendo 30 los heridos.

Después de la muerte de Pio V, Venecia llegó a un acuerdo con los turcos y una vez separada de la Liga, España retornó a la política de mantener los presidios en Berbería, retirándose de la cuenca oriental del Mediterráneo, aunque antes de hacerlo D. Juan de Austria efectuó un ataque a Túnez, que dejó en poder de Muley Mahomet, fortaleciendo sus defensas así como las del fuerte de La Goleta, edificando un nuevo castillo en la laguna de Túnez. No obstante, en 1573, Uluch-Alí atacó la plaza con una poderosa flota, apoderándose de ella y de nuestros fuertes tras heroica resistencia.

Tal vez uno de los factores que influyeron en la decisión de no continuar con la explotación marítima de la victoria de Lepanto tuvo que ver con el sistema de reclutamiento de las dotaciones de nuestros barcos, pues al continuar D. F. Javier de Salas refiriéndose al reinado de Felipe II, a propósito de los tripulantes de ocasión formados por lo peor de la sociedad que tanto daño hicieron al prestigio de nuestra nación, manifiesta lo que sigue:

“Seguían saliendo las expediciones para Indias; formaban sé en Sevilla la Casa de Contratación; se ponían, aunque con poco éxito, todos los conatos en las navegaciones de Ultramar, porque el oro había muerto a la industria y de oro había menester el país para seguir viviendo vida ajena; pero la Marina de la corona, destinada a surcar los mares de Europa, y especialmente el Mediterráneo, continuaba inalterable: las mismas galeras, con leves diferencias en sus formas, exigidas por el tiempo; la misma organización; los mismos forzados, con idéntica repugnancia al elemento donde se les obligaba a trabajar; los mismos delincuentes, con su denigrante proceder e inicuas ideas, con sus torpes alardes y proverbial cinismo; pero de tal modo, que el solo nombre de galera prevenía la sociedad hasta ver un vergonzoso estigma en la frente de sus tripulantes.”

Y como en todas las épocas, no faltó una mente preclara que se diese cuenta de los problemas que estaban surgiendo en los buques de la Corona. En este caso fue el Bailío Almirante D. Diego Brochero, que contaba con un brillante historial naval y una amplia experiencia, entre la que cuenta el combate que en 1570 sostuvo con Uluch-Alí, en el que fue apresada su galera resultando toda su dotación muerta o herida, siendo él uno de los últimos supervivientes. Fue condenado a remar en una galera turca durante mucho tiempo hasta que pudo ser rescatado. Sus grandes dotes de organización le permitieron exponer, en un discurso dirigido a Su Majestad a comienzos del siglo XVII, el lamentable estado por que atravesaba la Marina de la Corona. A modo de resumen señalamos los principales conceptos contenidos en su valioso documento:

-En primer lugar hace hincapié en el mal servicio naval del Rey porque no hay escuela de marinería, y porque los marineros de entonces no tienen pundonor ni honra, siendo la gente de menos estimación que hay en España.

-Compara la situación con la de los ingleses, que dan gran estimación honras y ventajas a la gente de mar, lo que les ha servido para mantenerse a buen resguardo de Francia, a pesar de ser esta uno de los más poderosos reinos del mundo.

-Pone de manifiesto la gran estimación que en España se da al soldado y la poca que se le da al marinero, que suele ser mandado a palos.

Con el fin de remediar este estado de cosas planteó una serie de propuestas:

-En primer lugar había que contar con una escuadra de treinta galeones con seis mil infantes que debía constituir la mejor muralla y el mayor freno de los enemigos.

-Se debía aumentar los sueldos a las tripulaciones y las ventajas para la gente de mar, y fundamentaba esta petición en el hecho de que el marinero aventura más su vida y la arriesga en más ocasiones que el soldado.

-Señala el importante inconveniente de que haya en los buques dos capitanes: el de galeón y el de infantería; “no hay duda –añade textualmente- que si cualquiera de las dos cabezas fuera ruin, lo ha de ser toda la gente del galeón”.

-Por último, haciendo hincapié en que los tripulantes de los galeones no son ni marineros ni soldados, sino gente inútil y mareada contratada por los aprestadores, que vienen al servicio por las cinco pagas que les dan, insistiendo en los desastres a que se ven expuestas las escuadras al navegar con gente de tan baja moral que no son marineros o con dotaciones incompletas dispuestas a la desertión y a rehusar peligros y trabajo.

Propone, en definitiva, la instauración en España del roulo o rol de marineros que la República Veneciana, de gran tradición marinera en el Mediterráneo, había aplicado con éxito en sus dominios en los tiempos en que fue señora de este mar.

Como dice Salas en su ya mencionada obra, este roulo o rol no es sino la Matricula de Mar.

Por Cédula de 31 de octubre de 1625 se dispuso que se hiciese “una matrícula general en las costas de estos reinos, de toda la gente que usa en ellos el arte y oficio de la marinería”, lo que se llevó a cabo en los términos siguientes:

“ Y porque conviene que la marinería se aumente en estos Reynos, como cosa que tanto importa, así para mis Armadas, como para los tráficos de mis Reynos, pesquerías y trato común de todas las costas, importa saber la gente que hay de esta profesión, y favorecerlos en cuanto se pueda para que se inclinen y aumenten, mando que en todas las costas de estos mis Reynos y lugares marítimos de ellos, se haga una matrícula general de todos los marineros que estuvieren avecindados en cada puerto, ciudad, lugar o villa, o tienen continuada residencia en ellos, con distinción de los que son pilotos, o lo han sido, o han tenido oficios de mandadores en Navíos, los que son marineros ordinarios y grumetes, y los que son Calafates, carpinteros y toneleros, y todos los que son artilleros, o lo han sido y navegado, y el tiempo que ha que lo usan; los arraces de embarcaciones menores y barcos del reyno, y marineros de ellos y pescadores, con la misma distinción de tiempos que se han ocupado en estos oficios, sin que de esta matrícula se excuse o exente ninguno; la cual se ha de hacer con asistencia de las justicias de los tales lugares, y por las personas a quienes yo lo cometiére, debaxo de las penas que yo mandare poner para los que encubrieren alguno de los vecinos que hubieren profesado los dichos oficios. Y mando y declaro que todo oficio y servicio de la mar, que sea de pilotos, maestros, contra maestros, guardianes, despenseros, alguaciles del agua, escrivanos de los Navíos, carpinteros, calafates, toneleros (estos tres últimos, como los hayan usado y usen en mis armas y servido de ellas), artilleros, marineros, grumetes, pajes y cualquier otra cosa que toque a la navegación, aunque sean y hayan sido arraces de barcos del servicio ordinario y pescadores, no se tengan por oficios ni por ellos les pueda obstar impedimento alguno para gozar de todos los actos de nobleza, ni Ábitos de las órdenes militares, con la misma honra y calidad que los Soldados que me sirven en la Infantería.”

Allá por 1737, sale a la luz la llamada Ordenanza del Infante Almirante, mediante la cual Felipe V, con la loable intención de elevar a la Marina a la altura del importante papel que tiene que desempeñar, confiere a su hijo, el Infante Don Felipe el empleo de Almirante de España e Indias, a la vez que confirma a toda la gente de mar que se quiera matricular y alistar para servir en sus Navíos, declarando la exención por quintas y cargas concejiles, así como el privilegio del fuero, por el que quedaban exentos de comparecer en juicio ante los jueces ordinarios, y todas sus causas, tanto civiles como criminales, serían juzgadas y

sentenciadas por la jurisdicción del Almirantazgo. Por otra parte estableció en beneficio del personal matriculado las ventajas derivadas del ejercicio de las industrias marítimas a ellos solo reservadas, estableciendo sanciones contra aquellos no inscriptos o matriculados que se dedicaban, de manera clandestina, a la pesca, dictando las instrucciones pertinentes para que los convoyes de las flotas de Indias beneficiasen a todos aquellos hombres de mar que hubiesen llevado a cabo por lo menos tres campañas en sus Baxeles de Guerra en los mares de Europa, eximiéndoles del servicio en los mismos, pero otorgándoles el beneficio de la jubilación, el fuero y privilegios de Marina así como la facultad de dedicarse a la pesca, embarcar, desembarcar y transportar género y personas a todos los hombres de mar que hubieran cumplido los sesenta años de edad, estableciendo jubilaciones y recompensas a las acciones distinguidas, sueldo para los inválidos por causas relacionadas con su profesión marítima o de guerra y, opción a percibir por una sola vez dieciocho mensualidades del último sueldo del que hubiesen disfrutado, insistiendo en lo dispuesto sobre anticipo de pagas de modo que quedasen socorridas las familias durante las largas ausencias, todo ello sin perjuicio de que disfrutasen de licencias y pasaportes que les deberían facilitar los Intendentes de Marina de los Departamentos para facilitarles el regreso a sus casas cuando fuesen desarmados los baxeles de sus destinos.

Más tarde, en 1748, el Marqués de la Ensenada publicó unas Ordenanzas en las que punto por punto reproducía la Cédula de 1737, que acaba de ser extractada, y en 1751, un tratado adicional sobre atribuciones y facultades de los Intendentes de los Departamentos y Ministros en las provincias, que, en esencia, no es más que una aclaración de las instrucciones que acompañaban a la citada Cédula, concediéndose ampliación de mando al Cuerpo Político del Ministerio. Hubo quien creyó que por estas instrucciones, se encargaba el gobierno de los Departamentos y Provincias al Cuerpo Político, hoy Intendencia de la Armada, pero esta concepción es errónea, como se prueba por la Instrucción que acompaña a la Cédula de 1737 y por el resto de los documentos que corresponden a la administración de Ensenada.

Fue muy importante para la Marina española contar con los servicios de este hombre lúcido que valoró la importancia que para España tenía el poder naval y luchó por poner a nuestra Armada a la altura de las mejores del mundo. Su labor como secretario del Almirantazgo es extraordinaria. Ensenada se propone aumentar la Marina que en 1711 contaba con dieciocho navíos y quince embarcaciones menores, hasta dotarla con sesenta navíos, sesenta y cinco fragatas y buques menores. A este fin trajo a España ingenieros, constructores, técnicos, etc., y a la vez envió al extranjero a españoles capacitados para asimilar los procedimientos de construcción naval de otros países.

Otro de los logros de Ensenada fue el mazazo que asestó a uno de los peores males que estábamos sufriendo en ese momento: la piratería berberisca. A la vista de los éxitos del gran marino mallorquín Antonio Barceló, -que por sus méritos en combate al mando del jabeque correo que cubría la ruta entre Baleares y Cataluña se había hecho acreedor a una serie de ascensos honoríficos y, más tarde, ingresó en el Cuerpo General con carácter efectivo alcanzando el grado de Teniente General-, Ensenada potenció la construcción del mismo tipo de buque que los berberiscos utilizaban para cometer sus fechorías : el jabeque. Con el asesoramiento de Barceló se construyeron de mejores características que los de los propios berberiscos. El equipo formado por Ensenada y Barceló dio al traste

con la piratería berberisca, a partir de cuyo cese se volvió a repoblar la desierta faja costera de cuatro a cinco leguas, abandonada por la población por temor a las incursiones. De este modo volvieron a renacer la pesca y la agricultura en nuestras abandonadas costas, con el consiguiente incremento de la economía, consecuencia del aumento del comercio marítimo, incremento que continuó durante todo el siglo siguiente.

Naturalmente un hombre de estas características tardó poco en despertar el recelo de una nación como la Gran Bretaña, que veía con alarmante preocupación el poderío naval que estaba alcanzando España, por lo que los ingleses se pusieron a trabajar en la sombra con el fin de neutralizar a Ensenada.

El embajador inglés actuando en complicidad con algunos personajillos de nuestra Corte logró que a la muerte del ministro de estado Carvajal, Ensenada fuese sustituido por el general Ricardo Well, de origen irlandés nacido en Francia, siendo Ensenada desterrado a Granada. De este modo pudo escribir el embajador Keen:

“Los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina se han derrumbado. No se construirán nuevos navíos y sé, sin embargo, la economía que resulta de la gran disminución de empleados en este ramo. Valparaíso –ministro de Hacienda- no está descontento de las demandas de fondo que le hizo Arriaga, ministro de Marina. La economía de los sueldos debe traer consigo, según creo, la disminución de los trabajos marítimos, que nunca han tenido ni tendrán otro objeto que perjudicar a la Gran Bretaña.”

Aunque luego Carlos III rehabilitó a Ensenada las cosas no fueron iguales. Y así , poco a poco, nos fuimos acercando al desastre de Trafalgar al que nos condujo nuestro Gobierno, que tanto en los aspectos políticos como en los militares estuvo supeditado a los intereses de Napoleón, que tan solo pretendía de los buques de nuestra Armada poder utilizarlos en sus proyectos de invasión de Inglaterra. Por ello, la falta de objetivos fue el factor predominante durante la campaña naval de 1805. Nuestra Marina no participó en el planeamiento de las operaciones combinadas, que respondían a los dictados de Napoleón, lo que fue la causa de muchos de los problemas que se plantearon durante la campaña, ya que nuestra Armada, sin poder de decisión, acató los planes impuestos por el gran dictador, sin que la política de nuestra nación le permitiese adoptar cualquier iniciativa en beneficio del propio interés.

Al margen de lo anterior, el encuentro que tuvo lugar el 21 de octubre de 1805 en aguas de Trafalgar fue precedido de todos los aspectos negativos que la improvisación lleva consigo, consecuencia de la falta de objetivos a los que aludimos en el párrafo anterior, derivados de la política general de España en este año y en los precedentes, en los que nuestra nación estuvo supeditada tanto a los intereses de otras naciones como a personajes intrigantes de muy escasa capacidad de sucesivos Gobiernos. Y aquí cito textualmente a mi querido amigo y compañero el capitán de navío D. Hermenegildo Franco Castañón que en su magnífica obra “La Razón de Trafalgar” dice: “No se justifica la actitud del Gobierno español ante la guerra entre Francia e Inglaterra, declarada a principios de 1803, firmando el Tratado de 19 de octubre con Napoleón por el que, entre otras obligaciones, España pagaba un subsidio de seis millones de francos mensuales y en cuyo artículo 6º dice:

“En consideración a las cláusulas arriba estipuladas, y durante el tiempo que sean ejecutadas, la Francia reconocerá la neutralidad de España.”

“Esta neutralidad que España quiso sostener con disquisiciones retóricas totalmente ridículas, fue causa de miles de atropellos por parte de las flotas inglesas a unos buques que llamados de guerra, y que efectivamente pertenecían a la Armada, venían abarrotados de carga y pasaje, con la mayor parte de la artillería desmontada y, por tanto presas fáciles de los navíos ingleses.”

Esta agresión trajo como consecuencia la declaración de guerra a Inglaterra el 12 de diciembre de 1804. De este modo Napoleón ya puede sumar a los suyos los navíos españoles y el embajador francés presiona para que se armen el mayor número de ellos en el menor tiempo posible. La guerra contra Inglaterra supone el corte del cordón umbilical que nos proporciona la llegada de recursos procedentes de América, con el consiguiente empobrecimiento del país que no estaba preparado para vivir de sus propios recursos, y a la par del vacío de las arcas públicas se produce el de los depósitos de nuestros arsenales. Sin embargo, se cumplen las órdenes de Godoy y, con nuestras pobres limitaciones, en unos meses se consigue el armamento de hasta veintinueve navíos (once en Cádiz, diez en El Ferrol y ocho en Cartagena).

Después de un primer fracaso en la ejecución de un plan de Napoleón que tiene por objeto una maniobra de diversión de la escuadra de Tolón hacia las Antillas para arrastrar tras ella al mayor número posible de navíos ingleses y cuando esta diversión se produzca, caer con veintiún navíos sobre el Canal de la Mancha con la pretensión de un dominio temporal del mar para transportar una fuerza de desembarco a Inglaterra, la flota española se ve involucrada en un segundo plan que está basado en la concentración de todos los buques franceses y españoles en las Antillas para luego caer sobre el Canal de la Mancha. Aunque Nelson sale para las Antillas en su persecución, regresa hacia el Golfo de Cádiz al tener noticias de la salida de la flota franco española y envía al brick “Le Curieux” a Inglaterra con el fin de informar al Almirantazgo de su decisión. La flota combinada, que manda el almirante Villeneuve es avistada por el brick y su comandante deduce por el rumbo que lleva que se dirige al Canal de la Mancha, y estimando con acierto que no hay tiempo para informar a Nelson, fuerza velas para llevar cuanto antes estas noticias al Almirantazgo. Las disposiciones adoptadas a continuación conducen al encuentro que tiene la escuadra combinada con la de Calder a la altura de Finisterre, que es interrumpido con frecuencia por la niebla reinante. Durante la noche se rompe el contacto y dos navíos españoles que se habían ido sobre la línea enemiga son desmantelados después de largo combate sin que nadie los apoyase, y después apresados. Este hecho constituyó un motivo de agravio de los españoles contra sus aliados.

Tras este combate, una recalada en Vigo y después en El Ferrol, Villeneuve se enredó en un maremagno de consideraciones, desde mi punto de vista presididas por la idea fundamental de evitar el combate con Nelson, que le condujeron a la inconcebible decisión de conducir a Cádiz a la escuadra combinada, donde poco después se encontró bloqueada por el enemigo. Esta decisión desbarató los planes de invasión de Napoleón, que dicho sea de paso, tampoco hubieran tenido éxito ya que los ingleses, como no podía ser menos, habían establecido un despliegue mediante el cual en ningún momento había quedado desprotegido el acceso al Canal de la Mancha, y en todo caso, el combate siempre hubiera resultado

inevitable. Y con estos resumidos prolegómenos llegamos por fin al encuentro de Trafalgar.

El abandono en que se encontraba la Marina por parte de la nación tanto en el aspecto económico como militar, debido a la falta de objetivos y la improvisación antes aludida, que nos llevó a combatir en Trafalgar con unas dotaciones mal preparadas, la mayoría reclutadas a base de levas, con un ritmo de fuego tres veces menor que el de los ingleses, y todo ello con la sensación de estar supeditados exclusivamente a los intereses franceses, condujo al desorden que se produjo en Trafalgar.

Aunque este nefasto combate de por sí no constituyó una derrota decisiva, pues en términos absolutos se perdieron diez barcos, cinco en el combate y otros cinco en el temporal que vino a continuación, la realidad es que a partir de ese momento se desencadenó una gran desmoralización debido a las circunstancias en que los hechos tuvieron lugar, pues una salida al combate en unas condiciones tan desventajosas, no podía ser suplida con el celo de los oficiales, que por otra parte tampoco tenían el adiestramiento sus homónimos ingleses, entre otras cosas porque los bloqueadores se mantienen en continuo ejercicio. Y ante esta realidad, nuestra todavía considerable flota queda arrinconada en los arsenales, y este abandono abrió la brecha por la que comenzó la pérdida de nuestro gran Imperio, que no se pudo mantener en pie desde el momento en que la Marina se venía abajo y era el único instrumento capaz de sostenerlo. Todo ello sumado al descabezamiento institucional sufrido en la Guerra de la Independencia fue el motivo de la caída de nuestras colonias.

Un siglo más tarde, una situación con ciertos visos de semejanza con la que acabamos de describir, nos conduce a la pérdida definitiva de la totalidad de las colonias de ultramar que nos quedaban en Cuba y en Filipinas. A la guerra, que tuvo su punto culminante el 3 de julio de 1898 con la total destrucción de la escuadra del almirante Cervera en Santiago de Cuba, la rodearon una serie de circunstancias que no facilitaron en absoluto un favorable desenlace.

Unos años antes del conflicto la Armada estuvo afectada por las teorías de moda en la época sostenidas por la “Jeune École” francesa, que propugnaba la idea de reemplazar los acorazados por buques pequeños y veloces dotados de torpedos que contasen bases de apoyo bien provistas, tanto en la metrópoli como en ultramar. El vicealmirante D. Juan Bautista Antequera y Bobadilla era contrario a estas teorías y con gran acierto, cuando tomó la cartera de Marina en enero de 1884, ordenó la construcción del acorazado “Pelayo” y la elaboración de un Programa Naval ambicioso que preveía, entre otras, la construcción de siete unidades más de este tipo. Lamentablemente este Programa se dejó de lado con motivo de la prematura muerte del rey don Alfonso XII, que tuvo lugar el 25 de noviembre de 1885. En la Regencia de Doña María Cristina, durante la minoría de edad de Alfonso XIII, la característica principal fue el deseo de incorporarse al ritmo marcado por Europa, entonces en la cumbre del poder militar, científico y económico. A ello ayudó la paz interna que reinó, después del desengaño de los padecimientos de un siglo de luchas internas.

Pero el intento del Imperio Alemán de apoderarse del Archipiélago de las Carolinas, que arbitró el papa León XIII, constituyó una alerta para la conciencia naval de la nación que no fue lo suficientemente atendida. El primer ministro de Marina de la Regencia, el contralmirante José María Beránger, era un partidario

firme de las teorías de la “Jeune École” y abandonó el magnífico Programa Naval tan oportunamente propuesto por Antequera, lo que tuvo unas consecuencias funestas en relación con la guerra de 1998. El Programa que lo sustituyó estaba caracterizado por el olvido del acorazado, advertido por los jefes de más prestigio de la Armada.

Quisiera recordar aquí la política de los ingleses cuando en los años previos a la Segunda Guerra Mundial una parte de la opinión, tanto militar como civil, pensaba que el principal esfuerzo de rearme de la Marina que se estaba dedicando a la construcción de grandes acorazados hubiese sido mejor utilizarlo en reforzar la Aviación, ya que ponían en duda la capacidad de los grandes barcos para resistir los ataques aéreos. A este argumento, el Primer Lord Naval, Lord Chatfield, opuso el siguiente razonamiento:

“Si la guerra demuestra que los acorazados se han quedado inútiles, habremos dilapidado en su construcción mucho dinero; pero si no los construimos y la guerra demuestra su necesidad, es posible que perdamos el Reino Unido.”

En lo que se refiere al sistema de reclutamiento, en 1873 había sido abolida la Matrícula del Mar, declarándose libre el ejercicio de las industrias marítimas y estableciéndose el servicio en la Armada con carácter de voluntariedad, aunque no duró mucho este estado de cosas ya que, al promulgarse la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de 17 de agosto de 1885 volvió a restablecerse la Matrícula. Esta Ley se mantuvo hasta el 2 de Julio de 1914 en que se introdujo la muy importante modificación de suprimir la redención a metálico, nefasto sistema que permitía sustituir la prestación del servicio militar por una redención en metálico a ingresar en el Tesoro.

Como último detalle relacionado con los prolegómenos de la Guerra de Cuba quiero señalar el desprecio que se hizo del esfuerzo llevado a cabo por uno de los más insignes marinos de la Armada, el Teniente de Navío D. Isaac Peral y Caballero, que con gran secreto estaba desarrollando un proyecto de submarino “destinado a la defensa de puertos”.

Desde su ingreso en la Armada en 1865 había destacado por su inteligencia e inclinación al estudio. Simultaneaba la cátedra de Física-Matemática de la Escuela de Ampliación de Estudios de la Armada con sus estudios particulares sobre navegación submarina. En una modesta casa de San Fernando, llevaba bastante tiempo dedicado a llevar a cabo el proyecto de un buque submarino de propulsión eléctrica.

El submarino de acero, de 22 metros de eslora, desplazaba 77 toneladas en superficie y 85 en inmersión. Estaba calculado para que una vez inundados sus doubles fondos mantuviera una flotabilidad de 50 kilogramos, que equivalían al desplazamiento de una pequeña torreta por la que se podía mirar al exterior. Para producir la inmersión completa diseñó un ingenioso aparato de profundidades que consistía en dos hélices de eje vertical que se ponían en marcha de manera simultánea o independiente mediante un mecanismo que combinaba la acción de una placa hidrostática con un péndulo. Con este sistema conseguía mantener automáticamente su cota con oscilaciones de 30 centímetros, permitiendo mantener la profundidad de modo automático, lo que para su época constituía un adelanto enorme.

La propulsión la proporcionaban dos hélices movidas por sendos motores eléctricos de 30 HP cada uno, cuya energía procedía de una batería de 480 acumuladores, que constituyó la primera instalación de este tipo que se hizo en el mundo en gran escala. La autonomía del proyecto era de 396 millas a tres nudos y 132 millas a seis nudos.

Para evitar los errores en la aguja magnética, Peral instaló la suya en la torreta, que construyó de bronce, inventando un sistema de reflexión para que el timonel viese las indicaciones de la aguja y otro sistema de prismas y lentes que, a modo de periscopio, proyectaba sobre una mesa la visión del exterior. Portaba un armamento militar importante consistente en tres torpedos que se lanzaban desde un tubo único situado en la proa.

El Teniente de Navío Peral presentó su estudio a sus superiores de la Escuela de Ampliación y fue elevado al Ministro de Marina con un informe en el que se decía: “Este Centro opina que el proyecto de Peral no tiene un solo punto vulnerable. Científicamente el problema está resuelto por él.” El Gobierno lo apoyó con la condición de que primero se construyera y probara el aparato de profundidades, concediendo en octubre de 1886 el primer crédito.

Una vez efectuadas con éxito las pruebas del aparato de profundidades se dio la orden de construcción del buque, y en octubre de 1888 fue puesta la quilla en el Arsenal de La Carraca. En septiembre de 1888 fue botado y en marzo de 1889 comenzaron las pruebas oficiales.

En la ejecución de su proyecto Peral se encontró con todas las dificultades de quien emprende un camino que puede lograr un gran progreso. La Junta Técnica a la que se encomendó la inspección de las obras se mostró implacable con el inventor exigiéndole unas pruebas que superaban con creces a lo que entonces se podía esperar de un submarino, pero a pesar de todo, fueron en su mayoría llevadas a la práctica con éxito. El submarino “Peral” maniobró de manera impecable en inmersión, lanzando sus torpedos sin problema, y en la prueba definitiva de inmersión navegó durante una hora hacia el oeste saliendo a superficie en el punto en que exactamente se esperaba que lo hiciese.

El problema se planteó cuando se llevaron a cabo las pruebas militares consistentes en que el submarino se aproximase sin ser visto a 400 metros del crucero “Cristóbal Colón”, que se encontraba en movimiento, y simulase un ataque con torpedos. Con más de doscientas personas acechando en cubierta la aproximación del submarino, fue avistado a 1000 metros, lo raro hubiera sido que con esta ultravigilancia antisubmarina no hubiera sido localizado, y la Junta Técnica dictaminó “que la utilidad militar había de ser poca” y, aunque la prueba de aproximación nocturna constituyó un éxito, ya que el submarino no fue avistado a pesar de los proyectores, el proyecto no salió adelante.

Se hizo una cuestión pública del asunto del submarino interviniendo la prensa con ardientes campañas en pro y en contra que envenenaron el problema ya que para unos Peral había hecho un invento capaz de solucionar todos los problemas de la Patria y para otros apoyar el invento eran “ganas de tirar el dinero”. (El coste total del buque no pasó de 300.000 pesetas).

En la esfera oficial, ante la decisión de construir otro buque que corrigiese las deficiencias del primero, surgió una pugna entre Peral y la Junta Técnica, ya que esta última sostenía que la nueva construcción debía de hacerse bajo la dirección

de Peral pero previo examen, aprobación e inspección de los Centros a quienes reglamentariamente corresponde, y Peral quería autonomía para la nueva obra y se negaba a admitir inspección científica de ninguna especie durante la construcción. El resultado final fue que se perdió de vista lo verdaderamente importante, que era el mejor servicio a España, y el proyecto se fue por la borda ordenándose por último que el submarino fuese desarmado y los acumuladores, bombas, motores y demás elementos del buque fuesen entregados en el arsenal de La Carraca. Como consecuencia de este desenlace Peral se retiró del servicio y falleció en Berlín en 1895, víctima de un cáncer.

No sabemos que hubiera pasado en la Guerra de Cuba de haber contado con el submarino, pero de lo que podemos estar seguros es de que los americanos se hubieran cuidado mucho de acercarse a distancia de bloqueo de tener la más mínima sospecha de que contábamos con un submarino torpedero.

A la hora de sacar consecuencias de lo que respecta a nuestra Marina, me detengo aquí ya que el siglo XX se presta a pocas consideraciones en lo que se refiere al papel de nuestra Armada en relación con otras potencias y las únicas acciones navales dignas de estudio son las derivadas de la Guerra Civil, en la que se puso de manifiesto “la labor silenciosa y silenciada” de una Marina bien mandada que, aunque escasa de medios supo suplir con creces, multiplicándose en el tiempo y en el espacio, el acoso de una flota muy superior en medios pero falta de preparación.

De todo ello se deduce que los grandes desastres y la falta de explotación de las victorias se debe fundamentalmente a una falta de mentalidad naval a nivel general y nacional en todos los niveles de responsabilidad de la Administración. Es cierto que en casi todas las épocas hemos contado con personalidades clarividentes, poseedoras de los conocimientos adecuados para el mejor desarrollo de una política naval, pero las personalidades no son suficientes cuando se trata de mover en una dirección determinada a toda la maquinaria política de una nación.

Es imprescindible una mentalidad naval generalizada, un “dejar el sitio al capitán de la marina mercante que va en el autobús”, y para lograr eso hay que crear una renovación en las instituciones empezando por los estratos inferiores. Hay que partir de la educación de los niños en la escuela. Tienen que ser conscientes de ese nivel de casi insularidad que tenemos, conscientes de que el 90% de lo que necesitamos para subsistir nos llega por mar y, conscientes por lo tanto, del papel de la mar en la vida de la nación. Debe ser por ello una educación sin provincianismos, ni mezquinos autonomismos, que nos hacen perder la visión de conjunto de los principios por los que se debe regir el comercio exterior y la Defensa. A partir de estos niveles, esta mentalidad se debe instalar y acomodar en todos los ámbitos de la sociedad hasta que quede bien impregnada de olor a salitre.

No se trata solo de contar con personalidades como las de D. Álvaro de Bazán, D. Blas de Lezo o D. Antonio Barceló y un largo sinfín de nombres, o de Ministros como Ensenada y Patiño. De lo que se trata es de que la actuación de estas personalidades sea apoyada y comprendida por el resto de la sociedad y para ello hay que vivir de cara a la mar, asumiendo todos los problemas de índole marítima que se derivan de una interpretación de los acontecimientos bajo una perspectiva naval.

Son muy de agradecer iniciativas que hacen converger el pensamiento naval en este sentido, tales como la Liga Naval, a la que dedicó un gran esfuerzo y entusiasmo el ya fallecido almirante Martell Viniegra, actividades relacionadas con el fomento del deporte de la vela y de la náutica deportiva que ayuden a despertar vocaciones, Asociaciones y Asambleas de Capitanes de Yate, Asociaciones de Marineros Veteranos, y un largo etcétera que incluye todas las iniciativas de Ayuntamientos y particulares encaminadas a promover el desarrollo de temas navales relacionados con la cultura y el fomento de la navegación.

Se me ocurren otras , dentro de la Marina tales como trasladar a Madrid los Archivos de la Marina, que en la actualidad se encuentran en el Viso del Marqués, con lo cual se multiplicaría el número de investigadores navales, ya que no todos tienen la posibilidad de trasladarse a La Mancha para conseguir información, y en su lugar se podría utilizar el maravilloso Palacio del Marqués de Santa Cruz como Museo Naval de La Mancha, aprovechando para ello todos los excedentes del Museo Naval de Madrid, con lo cual el citado palacio sería mucho más visitado por el público en general y no solamente por personas de mayor nivel de conocimientos navales, dando de este modo difusión al conocimiento de nuestra Marina.

Pero todas estas bienintencionadas iniciativas no constituyen sino un porcentaje mínimo del problema, cuya solución integral pasa por la transformación total de la sociedad y esto solo puede conseguirse desde los primeros años de escuela.

BIBLIOGRAFÍA

- CEREZO MARTÍNEZ, RICARDO. La Proyección Marítima De España En La Época De Los Reyes Católicos.
- CEREZO MARTÍNEZ, RICARDO. Las Armadas De Felipe II.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, JOSÉ MANUEL. La Marina Española Contra La Piratería Berberisca.
- CARRERO BLANCO, LUIS. España Y El Mar.
- CONDEMINAS MASCARÓ, F. La Marina Militar Española Desde Los Orígenes Hasta 1898.
- DE SALAS, F. JAVIER. Historia De La Matrícula Naval.
- BLAS DOMÍNGUEZ, JUAN, Y, GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA, JOSÉ MANUEL. Reclutamiento Forzoso De La Marinería En La Armada.

DE CARRANZA, FERNANDO. La Guerra Santa Por Mar De Los Corsarios Berberiscos.

FERRARI BILLOCH. F. BARCELÓ.

FRANCO CASTAÑÓN, HERMENEGILDO. La Razon De Trafalgar.

GONZÁLEZ-ALLER, JOSÉ IGNACIO. España En La Mar. Una Historia Milenaria.