

DOS FACETAS NAVALES DEL REINADO DE FELIPE IV

José CERVERA PERY
Coronel Auditor de la Armada.

Introducción.

Los aspectos navales del complicado reinado de Felipe IV —penúltimo de los Austrias españoles— tal vez no hayan sido estudiados con la atención de fondo que merecen (1). El personaje no es grato, aunque a Marañón le caiga simpático, y tampoco ha sido demasiado bien tratado. *Nadie más cortésano y más pulido que nuestro Rey Felipe que Dios guarde, todo de negro hasta los pies vestido*, dirá de él Manuel Machado delante del cuadro pintado por Velázquez, hoy en el Museo del Prado. Pero el encuadre es más retórico que visual. Felipe IV perteneció a esa raigambre de monarcas ingeniosos, cuyo esfuerzo se proyecta mucho más hacia los cómodos senderos de la frivolidad que al ejercicio de las tareas de Estado, que en la monarquía de los Austrias son olvidadas con lamentable frecuencia. *Básicamente frívolo e irresponsable* —diría de él Lynch—; *en el capacitado y decidido Olivares habrá de buscar un contrapeso para su propia irresolución y falta de juicio* (2).

Sin embargo, la historiografía moderna ha tratado de rescatar a Felipe IV del vilipendio acumulado sobre los últimos Austrias (Cánovas, Hume, Deleito). *Difería de su padre* —ha escrito Elliot— *por su ingenio vivo y su cultura, pero se parecía a él en su falta de carácter*. De aquí que fuera una de las facetas más evidentes de su falta de voluntad, su irreprimible tendencia a descargar sobre las espaldas ajenas las decisiones que era incapaz de tomar por sí mismo.

(1) La bibliografía en torno a la persona y al reinado de Felipe IV no es demasiado abundante. Es curioso que dos de nuestros más importantes políticos de la Restauración, y ambos conservadores, dedicaran sus estudios al personaje: D. Antonio Cánovas del Castillo, con sus *Estudios sobre Felipe IV* (Madrid, 1888), y D. Francisco Silvela. Por lo demás, son sobradamente conocidos los libros de M. Hume *La Corte de Felipe IV* (Barcelona, 1949), J. Deleito y Piñuela *El declinar de la Monarquía española* (Madrid, 1955) y el famoso de Gregorio Marañón, *El Conde Duque de Olivares o la pasión de mandar*, publicado en primera edición en 1936, pero de la que se han hecho numerosas tiradas. Obra fundamental —como dice Comellas— y no sólo sobre la persona del valido.

Concretamente, sobre las relaciones entre Felipe IV y sor María de Agreda existen también interesantes aportaciones: Un nuevo libro de Silvela titulado *Cartas de la venerable madre Sor María de Agreda y del señor Don Felipe IV*. (Madrid, 1885) y los de Germond de Lavigne: *La soeur Marie de Agreda et Philippe IV: Correspondance inédite*. (Paris, 1855), Sánchez de Toca, Joaquín: *Felipe IV y sor María de Agreda* (Madrid, 1924) y Geddes, M.: *The life of Maria Jesus de Agreda, a late famous spanish Nun*.

(2) Lynch, John: *España bajo los Austrias*. Ediciones Península, 1972, pág. 89.

Por ello, durante un largo trecho de su andadura histórica la imagen de Felipe IV no podrá disociarse de la de su valido y mentor el Conde Duque de Olivares, cuya irrupción en el valimiento fue saludada entusiásticamente por el pueblo, que lo veía de mejor contextura e ideas más claras que los Lerma o los Uceda del reinado anterior.

Si sobre Felipe IV hay un consenso general en su frivolidad, su abulia y su inteligencia —nunca puesta en duda—, pero al servicio de cacerías, sa-raos y placeres de todo cuño, el Conde Duque de Olivares es uno de los personajes más discutidos en todo el histórico entramado del siglo XVII. Sobre su visión de política naval —única que interesa en este estudio— ha habido los más diversos pronunciamientos. No tiene buena prensa en Fernández Duro, para quien fue tan ajeno al valor de la Marina, que la menospreció en público, diciendo que tenía por superflua a la Armada del Estrecho, que no servía sino para llamar a los enemigos y consumir millones. Ibáñez de Ibero, que curiosamente es un fiel transcriptor de Fernández Duro, no lo entendía así. Pese a sus errores, el Conde Duque de Olivares debiera haber merecido mejor trato por parte de los historiadores. Al criticar a Olivares, que había sido hombre de tierra y no de mar, como si hubiera descuidado problema tan fundamental, el propio D. Cesáreo se contradice: *más de cien millones de escudos se habían gastado en construir y mantener las mayores armadas de navíos redondos y de galeras conocidas por la Corona de Castilla (proposición a las Cortes de Castilla en 1638). Se botaron anualmente 50 navíos (76 en 1622) y aún se compraron otros muchos a Flandes. ¿Que todo ello fue insuficiente para afrontar determinadas acciones navales y sobre todo para contrarrestar la piratería? Conforme. ¿Pero qué política naval en serio —éxitos aparte— se había hecho desde la mitad del siglo XVI?*

Se han cargado las tintas en demasía sobre el hecho de que, al ocupar el trono Felipe IV, la Armada del Océano se compusiera única y exclusivamente de siete barcos. Verdad es, como indica Elliot, que bajo el gobierno de Felipe III la flota española había sido escandalosamente olvidada y que los barcos habían enmohecido en los muelles por falta de dinero. Pero Olivares comprendió, al parecer, que una vigorosa política naval era esencial para el triunfo de las armas españolas. Así, los años de 1624 a 1626 fueron triunfales para Felipe y su valido. Las fuerzas navales y las defensas imperiales de España habían contenido y rechazado los intentos holandeses. El sistema de juntas que se había ensayado con éxito en el reinado anterior se arraigó aún más en el presente a impulsos del Conde-Duque. De ellas, la Junta de Armada había abordado con entusiasmo la problemática naval (3) y acordado el armamento de setenta y ocho buques, distribuidos de la forma siguiente: cuarenta y seis por cuenta de la Corona de Castilla y diez por Por-

(3—) Formaban parte de ella bajo la presidencia del valido, D. Diego Brochero de la Paz y Anaya, D. Fernando Girón, D. Juan de Pedroso y D. Martín de Aróstegui como secretario. Brochero y Aróstegui procedían del reinado anterior. El primero había destacado como alma de las reformas iniciadas en la Armada, y el segundo, hombre también de gran talla y valía, había sido Secretario de Despacho con Felipe III.

tugal, para la formación de la Armada del Océano; dieciocho se destinaban a la guarda del Estrecho y veintidós a los Países Bajos, con la denominación de Escuadra de Ostende. Se dictaron también ordenanzas, órdenes y cédulas sobre el régimen de las escuadras y de las naves armadas en guerra o en corso, autorizándolo con tal de que los navíos fueran menores de trescientas toneladas y no se atacara a naciones amigas o confederadas de España. Se regularon también los fletes de los buques de comercio, obligaciones, atribuciones, categorías, honores y haberes, reuniéndose todo ello en un código, publicado en 1633 bajo el título genérico de *Ordenanzas de S. M. para el buen gobierno de la Armada del Mar Océano*. Anteriormente, para poder rivalizar ventajosamente con holandeses, franceses e ingleses, había propuesto el Conde Duque al Consejo de Estado (1624) que se gobernase el comercio por consulados y compañías de navegación. En Sevilla fundó el Almirantazgo del norte y en Barcelona presentó el Almirantazgo de levante, con sede en la Ciudad Condal. Con Olivares —opina Ballesteros— un aura de renovación parecía anunciar una nueva era de brillantez (4).

Pero el reinado de Felipe IV no discurría siempre bajo tan hermosas perspectivas. El cambiante signo para las armas españolas, emplazadas en tantos campos de batalla (Alemania, Flandes, Milán, Alsacia, la Valtelina, el interior de Francia y las costas de Inglaterra), y las sublevaciones interiores (Cataluña y Portugal) redujeron a polvo la política del Conde Duque, y Olivares —como se ha dicho— fue víctima de las circunstancias económicas y de las ilusiones políticas. Por otra parte, la derrota militar tenía que ser una consecuencia inevitable provocada por nuestra falta de poder marítimo (Palacio Atard). Aunque se construyeran barcos y se aprestaran hombres no se hizo política naval, y así salieron las cosas. Se dice que las atenciones europeas —y Olivares veía con ojos de tradicionalista el papel internacional de España— distrajeran a España de sus intereses marítimos. Pero ¿qué clase de política europea podía hacer España sin contar con el mar? Que la mentalidad continental de gobernantes y súbditos —ha escrito Eliseo Álvarez-Arenas— contribuyera en algún modo a la decadencia de España es realidad, que no creo que motive discusiones bizantinas.

La preocupación naval de Felipe IV en sus cartas a sor María de Agreda.

La preocupación naval de Felipe IV se advierte tardíamente. Ya el Conde Duque de Olivares no figura en su nómina, y tras su caída, el Rey afirma encontrarse sorprendido al descubrir el verdadero estado de su reino, y decide no abdicar ya nunca de su responsabilidad. Pero Felipe IV —Marañón lo ha retratado perfectamente— es un débil, un inconstante, y no mantendrá sus propósitos (5). Lo curioso es que estos atisbos de interés marineró nos ha-

(4) Ballesteros Gabrois, A.: *Historia de España*. Editorial Surco, pág. 413.

(5) Los deseos más firmes de asumir sus responsabilidades los exponía a sor María Jesús de Agreda, de la que Sánchez Toca dice que *resultará como consejera del Monarca, la más hermosa y peregrina figura que registra la historia entre las mujeres que tuvieron acceso en el favor y la privanza de algún príncipe*.

yan llegado a través de su correspondencia con sor María Jesús de Agreda —María Coronel y Arana en la vida seglar—, a la que conoce en 1643 y con la que mantiene un epistolario secreto hasta 1655, en que la monja murió. Estas cartas, en las que por parte de la monja se dan consejos morales y políticos al Rey, son de un excepcional valor literario; la profundidad de pensamiento está expuesta con concisión y claridad, y a través de ellas se pueden conocer hombres y sucesos de su tiempo. Pero Lynch estima que sor María de Jesús era una religiosa altamente politizada y desde su convento enviaba al Rey un diluvio de consejos acerca de los asuntos de la Monarquía. Le aseguraba que las decisiones regias eran buenas, mientras que las propuestas ministeriales generalmente eran malas; arremetía contra Olivares —aunque ya éste, caído en desgracia, se encontraba en su retiro de Loeches— y denunciaba a los validos. Su regañina a pluma —continúa Lynch—, aunque ingenua, turbó más la conciencia de Felipe IV, quien decidió trabajar más y delegar menos. *sentado en esta silla con los papeles y pluma en mano, viendo y pasando por ella todas cuantas consultas se me hacen en esta Corte y los despachos que vienen de fuera.* A pesar de todas estas buenas intenciones, la decisión de Felipe IV de no nombrar valido duró sólo unos meses. Sor María volvió a la carga, y el Rey, nuevamente sintiéndose culpable, la tranquilizó.

Cuando en julio de 1643 se entrevistan por primera vez Felipe IV y sor María, priora del Monasterio de Agreda, el Rey, después de visitar el convento, habló extensamente con ella, y ambos convinieron en escribirse de forma continua, a fin de establecer un permanente cambio de impresiones. Veía en esto Felipe, al reconocer la inteligencia de la monja, un medio de conseguir la ayuda de una eficaz consejera, cuya labor pudiera llevarse en secreto. Y el objetivo parece lograrse a través de las doscientas cartas que se conocen. De ellas transcribiremos fragmentos de las concernientes a actividades navales y movimientos de flota. *Ardo en deseos de acertar y quiero cumplir con mi obligación en todo,* dirá el monarca en lo que puede entenderse como una bonita y sincera introducción a la correspondencia (6).

La primera vez que cita el Rey a la Armada en sus cartas es el 22 de junio de 1645. Ha fracasado la defensa de Rosas, y Felipe teme que ocurra lo mismo en Tarragona... *...metí en aquella plaza gente y bastimento y todo lo necesario, con lo cual llegamos a desear que fuese sobre ella, pues teníamos por cierto que no había de salir con la empresa y que se había de deshacer si profiaba en ella particularmente viniendo ya mi armada de mar como efectivamente viene...* Dos meses después, el 16 de agosto, la flota ha llegado ya. No ha ocurrido nada en Tarragona, pero Balaguer está cercado por los franceses. Felipe IV pide a sor María que *...dé gracias a Dios porque la flota ha llegado.*

El 30 de mayo del siguiente año, al terminar su carta, decía el Rey: *La Armada marítima de Francia ha ido a la costa de Italia, y algunos dicen con-*

(6) Bordejé Garcés, F.: *Carta a unos muchachos españoles*. Madrid, 1939.

tra Su Santidad; la mía va en su seguimiento a tan justa defensa. No existía intención de atacar al Papa por parte de la flota francesa, pero Felipe, como casi siempre; había sido mal informado. Pero no faltaban tareas a los barcos españoles en Italia. *Mi Armada* —dice en su carta de 9 de junio siguiente— *está en Italia, quizá a la vista del enemigo*. El 17 del mismo mes agrega que *...tiene aviso de que su Armada ha salido de Mahón*; y por fin, el 11 de julio puede ser más explícito: *...he tenido aviso de que nuestra Armada de mar que fue a Italia hizo huir la del enemigo, con alguna pérdida*.

A partir de aquí sus cartas guardan silencio, en relación con las cosas del mar, hasta octubre. El 23 de este mes dice que *...lo de Flandes está bien apretado y la Armada de mar de Francia volvió a salir, a fin del mes pasado, hacia las costas de Italia*. Bien: ¿y qué? Movimiento de las dos flotas, grandes correrías por el Mediterráneo, ¿para qué? ¿Hasta cuándo se hará esperar el combate?

Pero el combate llega en forma de escaramuza de mediana importancia. Escribe el Rey el 12 de febrero de 1648: *habiendo venido (a Nápoles) la Armada de Francia salió un corto trozo de la mía a pelear con ella y lo hizo con tanto valor que la estorbó en sus designios (que eran socorrer a los inquietos) y la hizo retirar, aunque después volvió; y últimamente avisan por Génova que se había vuelto a sus puertos, maltratada, sin haber conseguido sus intentos*. En resumen, una victoria española, a la que la monja corresponde con una hermosa misiva, en la que deja de modo claro la intervención divina.

Vuelve a referirse el Rey a la flota, aunque sólo de paso, en su carta del 3 de junio, registrando *la llegada de los galeones*, y el 2 de octubre, para enterar a sor María de que *la flota ha llegado y las cosas de Flandes van bien*.

Dos años más tarde, de nuevo la escuadra se pasea por la costa italiana: *...en Italia dicen ha salido ya nuestra Armada*. El almirante es D. Juan de Austria. Veamos lo que las propias cartas del Rey nos revelan acerca de este período de la campaña napolitana. *Don Juan* —dice— *me escribe que llegó con la Armada a Porto Longone y Piombino y que ha sitiado entrambas plazas, que nos tenían usurpadas los franceses y está con esperanza de recobrarlas*. Días después alude a los barcos que vienen cargados de oro y especias de América. *De las flotas que suelen venir a España no he oído nada; deséolas porque se restaure algo de la falta de caudal*.

La batalla napolitana continúa. *Lo de Italia* —escribe en su carta del 27 de julio de 1650— *va bien, pues la una de las dos plazas que tenía sitiadas Don Juan se ha rendido, y la otra, que era de más importancia, estaba en buen estado, y espero que en la hora de ahora estará en nuestro poder*.

A pesar de que estas cartas evidencian una noble preocupación por los asuntos marítimos por parte de Felipe IV, sus críticos han sido duros con él. *La experiencia no le enseñó nada* —escribe Lynch— *y la filosofía política que informó sus decisiones permaneció indiferente a los acontecimientos*. No parece desprenderse así de sus cartas a sor María, aunque también se ha dicho que, *a pesar de tan prudente consejera, no siguió apenas sus consejos*,

y las contestaciones a la venerable monja determinan claramente la figura moral y política de aquel Rey (Domínguez Ortiz).

Cuando el 17 de septiembre de 1665 Felipe IV rinde sus cuentas a Dios, tras haber pasado los últimos meses de su vida inmerso en una aguda melancolía, el poder militar español, aunque muy minado, no se había extinguido, y el Imperio español estaba intacto todavía, al menos territorialmente. España mantenía su hegemonía en Europa, y pese a sus reveses logró sostenerse en su papel de primera potencia hasta finales del siglo XVII, siglo en que todas las preocupaciones de todos los gobiernos parecían ser el abatimiento del gigante español, para luchar después entre ellos, *a fin de*, como profetizaba Quevedo, *repartirse sus despojos*. Pero esto no habrían de verlo ya, ni la monja doctrinaria ni el monarca inconsecuente...

La idea de una política marítima en Saavedra Fajardo.

Si la visión parcial de un aspecto concreto —el naval— de la política de Estado de Felipe IV, minimizada en manos del Conde Duque de Olivares, nos ha permitido un enfoque ingrato de hechos y situaciones, la globalización a grandes rasgos de aquel reinado nos ofrece la óptica de un grave período de crisis que pone a prueba las constantes vitales del Imperio español. Como consecuencia de grandes males, o peores remedios, surgían en todas partes conflictos que contribuían a menguar su poder. Iba a ponerse el sol en Flandes; luchaba Portugal por deshacer la unidad ibérica; las tierras de Cataluña eran escenario de una violenta guerra. Rocroy, la batalla naval de las Dunas (nuestro Rocroy marítimo cuatro años antes), los conflictos de Sicilia y la revuelta napolitana acaudillada por Massianello. Y el tratado de Westfalia, tras el que la Monarquía española no parece tener futuro, sino sólo pasado.

En esta dura etapa de la vida del Imperio, militares, marinos y diplomáticos pugnaban por detener el golpe de muerte que habría de poner fin al poderío español, causa digna de mejor suerte en el reinado de Felipe IV, verdadero rey de *los tristes destinos*. Entre estos diplomáticos ha de destacar Diego de Saavedra Fajardo, un teórico político y pensador profundo, dotado con la experiencia de un continuo viajar por las cancillerías de los más importantes países europeos, y uno de los plenipotenciarios españoles en las reuniones de Münster para la paz de Europa (7).

Saavedra Fajardo se esforzó —desde posiciones que podrían recordar a Maquiavelo— en buscar una fórmula, un conjunto de normas que, empleadas con oportunidad y rapidez, permitiesen evitar la desintegración imperial —que venía a marchas forzadas— e hiciesen posible su recuperación en una nueva era de poder y prosperidad. El resultado de tan notable empeño fue la publicación de una serie de consejos agudos y de fina intencionalidad po-

(7) Fraga Iribarne, M.: *Don Diego Saavedra Fajardo y la diplomacia de su época*. Instituto de Estudios Políticos. Madrid. 1956.

lítica, que debían inspirar el gobierno de un monarca consciente de sus deberes. Así surgió la *Idea de un príncipe político cristiano* en el año 1640, obra, que dividida en cien *Empresas* redactadas con estilo conciso de corte senequista y encabezadas por un dibujo alegórico de cada tema, pretendía ofrecer el remedio del mal que aquejaba a España, poniendo coto a la ofensiva que sus enemigos realizaban contra las vastas tierras del Imperio.

Entre las diversas materias estudiadas por Saavedra Fajardo en sus *Empresas* ocupa un destacado lugar la política marítima, y de aquí que hayamos escogido sus principales consideraciones y deducciones como tema de esta faceta naval del reinado de Felipe IV. Al exponer la importancia que a dicha política marítima debe conceder el Príncipe, tiene presente, D. Diego en su imaginación, el mapa de Europa y la posición que en él ocupa España. Observa la gran extensión de sus costas, y en ello un punto fácilmente vulnerable, pues si, dado su carácter peninsular, por tierra las armas *amenazan y hieren a una parte, en el mar a todas*, ya que *ningún cuidado puede tener siempre vigilantes y prevenidas las costas, ningún poder presidíalas bastantemente*. Prueba de que esto era la pura realidad la tenemos en las correrías continuadas de los navíos ingleses y holandeses que, dispersos o formando pequeñas flotas, asaltaban y saqueaban las poblaciones costeras de España y sus dominios ultramarinos. Por tal motivo considera Saavedra Fajardo que es fundamental prestar especial atención al mar, que *ciñe y doma la tierra*, pues al darse en él *juntas la fuerza y la velocidad, quien acierte a emplearlo con valor en provecho de su política podrá decir que es árbitro de la tierra*, por lo que afirmando España su potencial marítimo, garantizaría la seguridad de las extensas y varias tierras de la Corona.

La necesidad de otorgar a la política marítima una especial atención no es, en opinión del político, norma de aplicación general, sino que depende de las circunstancias, por ser *este poder en el mar más conveniente a unos reinos que a otros, según su disposición y sitio*. Para apoyar su afirmación cita el caso de las monarquías situadas en Asia, y dice que éstas *más han de menester las fuerzas de tierra que, las de mar*, mientras que otros Estados, como Venecia y Génova, tenían su vida y prosperidad en el mar. Y de esta adjudicación de un destino geográfico o talasocrático, según la situación geográfica de las naciones y su peculiar vocación, saca conclusiones para examinar cuál de ambas actitudes debe adoptar España, y viendo *que retirándose de los Pirineos se arroja al mar y se interna entre el Océano y el Mediterráneo*, llega a la conclusión de que debe ser una potencia marítima de primera clase. Era además conveniente que esto fuera realidad lo antes posible, pues *si le faltasen a España los dos polos del mar Mediterráneo y Océano, luego caería su grandeza, porque como consta de provincias tan distantes entre sí, peligrarían si el remo y la vela no las uniesen y facultasen los socorros y asistencias para su conservación y defensa, siendo puentes del mar las naves y galeras*. Argumento que utiliza Saavedra Fajardo para aconsejar al Príncipe que no demore la construcción de una poderosa armada, ya que en ella *consiste la firmeza de los Imperios*. Su veteranía diplomática le decía que de nada sir-

ve la justicia de una causa —como era entonces la de España— si quien la defiende es débil. Por eso comparte el criterio de *si vis pacem para bellum*.

Ante el creciente poderío naval de Inglaterra y Francia, que amenazaba anular la supremacía que hasta entonces tuviera España en las rutas marítimas, propone el autor de *Las Empresas* que se reafirme el poderío de los mares que rodean a la Península, especialmente el Mediterráneo, y para ello sostiene que *así como los romanos afirmaron su Imperio poniendo presidios en Constantinopla, en el Reno y en Cádiz como en cuatro ángulos principales*, de igual modo España, con situación tan estratégica en Europa, debía *guarnecer diferentes partes del Océano y del Mediterráneo*. El proyecto es acertado, pero de difícil realización, dado el agotamiento de los caudales públicos. Sin embargo, D. Diego ofrece una curiosa solución: las naves podrían ser construidas con ayuda del dinero que facilitasen las Ordenes Militares, *a fin de que con noble emulación corriesen los mares, los limpiasen de corsarios y asegurasen las mercancías*. De este modo serían realidades los propósitos de Fernando el Católico de controlar las rutas mediterráneas. No es mérito pequeño, dadas las dificultades de la época, la insistencia en recordar lo imprescindible de un amplio plan de construcciones, precisamente cuando el mar estaba relegado a un segundo término en la política española, haciendo ver al Príncipe que eran insuficientes los buques armados en servicio, y *apenas ha habido monarquía que sobre ellos no se haya fundado y mantenido*.

Saavedra Fajardo, que tenía una visión completa y exacta de nuestro problema marítimo, concedió una especial atención a la Marina Mercante, de la que esperaba el resurgir de nuestro comercio y el consiguiente bienestar económico nacional. Su decadencia estaba en que, mientras *con inmenso trabajo y peligro traemos a España de las partes más remotas del mundo los diamantes, las perlas, los aromas y otras muchas riquezas*, como las naves mercantes no continúan la ruta *pasando adelante con ellas, hacen otros granjerías de nuestro trabajo, comunicándolas a las provincias de Europa, Asia y Africa*. No había otro remedio que ampliar el tráfico marítimo e industrializar las ciudades costeras para evitar que en lo sucesivo saliesen de España la seda, la lana, la barrilla, el acero, el hierro y otras diversas materias volviendo a ellas labradas en diferentes formas, y que comprásemos las mismas cosas muy caras por la condición y hechuras *de suerte que nós es costoso el ingenio de las demás naciones. Por si esto fuera poco —dice—, en los dominios de la Corona entraban mercancías que o sólo sirven a la vista o se consumen y luego sacan por ellas el oro y la plata con la que se enriquecen y se arman los extranjeros, y aun a veces los enemigos, en tanto que empobrecen nuestros vasallos*. Era pues el deber del Príncipe proteger la Marina Mercante y anular la peligrosa competencia comercial extranjera, haciendo que los buques españoles llevaran los productos peninsulares, incluso elaborados, por todo el mundo y al regreso trajesen aquellos que no se producían en tierras del Imperio. Nada de esto era era difícil, bastaba con ampliar las habitadas rutas, pues teniendo en cuenta la aptitud

de los españoles para la navegación y la abundancia de madera en el país, *con mayor comodidad se pudieran formar en España ambas flotas que en otras naciones*. El premio a estos esfuerzos sería una era de prosperidad y poderío; pues *no solamente correrían en ella las riquezas, sino también florecerían las armas navales*, permitiendo oponer para el comercio y la guerra una fuerza formidable a las demás naciones.

Para Saavedra Fajardo, a través de sus *Empresas*, el mar necesitaba de una atención primordial, y por ello se debía remediar urgentemente el abandono en que tenía el Rey la política marítima. De aquí la importancia que le sigue otorgando a las comunicaciones: *Por el mar vienen a ser tratables las naciones, las cuales serían incultas y fieras sin la comunicación de la navegación, con que se hacen comunes las lenguas*, además las relaciones comerciales serían fuertes lazos de unión entre el Imperio y los demás reinos, pues *la necesidad y conveniencia obliga a la buena correspondencia y amor entre los hombres por la necesidad que unos tienen de otros*.

Ideas claras y luminosas, dentro de las oscuridades del siglo xvii. Ideas que conservan también su vigencia y hasta una valoración actual casi en la esquina del siglo xxi. Porque el mar —quíerose o no— continúa siendo por razón de nuestra posición geográfica, objeto primordial de una racional política española. Y así lo entendió en la dinámica de su época D. Diego de Saavedra Fajardo, pensador, político y diplomático español, que puso su voluntad y su pluma al servicio de la política española y recordó al Príncipe de todos los españoles que *es la navegación la que sustenta la tierra con el comercio y la que afirma sus dominios con las armas*.