

ESPAÑA ANTE LA LLAMADA DE LA MAR

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ

Inevitablemente, el título abarca la contemplación de dos elementos reales cuya existencia es anterior a la presencia humana en el planeta. “Al principio creó Dios...La tierra era una soledad caótica... mientras el espíritu de Dios caminaba por encima de las aguas” (Génesis 1; 1 y 2). Del relato bíblico, aunque metafórico, se deduce la precedencia del mar sobre la tierra; de nuestros propios conocimientos, sabemos que la mar es inmensamente mayor en superficie que la tierra emergente, donde la humanidad se asienta. La tierra –las tierras- está rodeada por las aguas que ejercen su permanente influencia sobre ella misma y los materiales y seres que la habitan. España es una parte de esa tierra emergente, un pequeño trozo del total de la masa continental –en puro aspecto físico- pero, al igual que ocurre con otras tierras, es una gran fuerza espiritual porque la habitan los españoles –hombres, seres humanos- que le dan justamente la consistencia de nación distinguida entre otras.

La mar abraza a España –su península y sus archipiélagos- y lo hace permanentemente de forma insensible –porque el mar carece de sentimientos- pero sin opresión, al ofrecerle la libertad de su inacabable horizonte. Por eso, cuando se dice que la mar habla, insinúa o pregunta, me estoy refiriendo con más precisión a que esas funciones las realiza el ser humano que la contempla y piensa sobre el qué, el porqué y el cómo del inmenso océano. Por ello, al decir que la mar llama, la mar sugiere, estamos haciendo referencia a una reflexión, individual o colectiva, sobre lo que realmente el mar me sugiere o la mar nos reclama.

El asunto que se trata de desarrollar, gira en torno a la respuesta colectiva que una nación, España, ha ido dándose a lo largo de la historia, teniendo en cuenta una situación geográfica de la cual no puede deshacerse, donde el mar está presente y la coloca ante, frente, dentro del piélago que, lejos de aislarla, la comunica y la expande mediante los buques componentes de sus flotas. Por ello la geografía y la historia –de España, naturalmente- han de ser los pilares sobre los cuales se apoyará el pensar sobre el efecto que la mar puede tener en el comportamiento y la mente del pueblo español.

Como quiera que la historia no admite la marcha atrás, tampoco ha de esperarse originalidad de lo que habré de ir presentando a lo largo de estos pliegos. En el mejor de los casos, si algo original se encontrase podría ser la manera de exponer nuestro tema. Escritores, historiadores, estrategas, marinos que nos han precedido y que todavía nos acompañan en la actualidad, serán con frecuencia mis puntos de referencia –españoles y extranjeros- a los cuales añadiré los resultados que la propia experiencia me haya dejado a lo largo de mi navegación profesional.

Hispania e Iberia son dos palabras que conducen al origen de lo que posteriormente sería España. El imperio romano llamaba de este modo a esa gran provincia estratégica, a la cual transmitió su cultura y conformó su unidad administrativa. Los romanos, que habían heredado de los griegos sus dioses y su filosofía, aprovecharon también los asentamientos portuarios precedentes –Rosas, Ampurias, Sagunto, Denia, Malaca, Gades, etc.- para establecer el

comercio a través del Mare Nostrum, para lo cual contaban con una adecuada flota mercante, amparada por un ejército embarcado en naos preparadas para su transporte allá donde fuera preciso combatir, no sólo para extender las fronteras, sino para mantener abiertas las rutas comerciales.

Roma dominó el Mediterráneo –por eso le llamó *Nuestro Mar*- gracias a lo cual pudo derrotar a Cartago, que había optado por la vía terrestre para llevar a cabo las guerras púnicas, dando así permanencia a su vasto imperio. A grandes rasgos, se puede observar cómo el enclave geográfico de la península ibérica constituía una pieza de gran valor estratégico, en la cual el Estrecho –de Gibraltar, por supuesto- era la clepsidra natural, con su angostura de las columnas de Hércules custodiadas por el Atlante yacente en las escarpadas montañas africanas, que cronometraba los tiempos y acontecimientos históricos observando el fluir de los buques de uno a otro de los mares. El comercio marítimo mediterráneo fue un soporte fundamental del imperio y sus navarcas –considerados personajes importantes entre los patricios romanos- impulsaron y difundieron la cultura latina y la mentalidad marítima a lo largo de las costas y a la propia corte capitolina.

Roma, habiendo recibido la herencia de los Sócrates, Platón y Aristóteles, creó sus propios filósofos –Cicerón, Catilina, Séneca –y a los Homero helénicos trocó en los Virgilio del Lacio; también alumbró una nueva lengua moderna: el latín, originadora de posteriores idiomas europeos. Como los griegos legaron los conocimientos sobre la guerra de Troya, los romanos dejaron escrita la guerra de las Galias; también el mar estuvo presente en La Odisea homérica y La Eneida virgiliana, llevando a la mente de los ciudadanos la necesidad e importancia que la mar tenía en sus vidas.

La cultura romana impregnó a los hispanos, que con el tiempo se convertirían en hispanorromanos, y éstos devolvieron a Roma figuras egregias, nacidas en su territorio, como los emperadores Trajano y Adriano y el andaluz Séneca. También, a cambio de cultura, los españoles devolvían a Roma –por vía marítima- sus metales preciosos y productos agrícolas, que se extraían de su suelo, y que llegaban a los puertos peninsulares a través de las calzadas y viaductos que las legiones habían ido construyendo.

Suficientes restos arqueológicos, más o menos bien conservados, dan fe de la atención que los Césares dieron a los puertos de Hispania –el faro de la Torre de Hércules, en La Coruña, es botón de muestra- construyendo las correspondientes instalaciones logísticas de apoyo al comercio y al transporte marítimo. Así mismo, dieron nombre a los establecimientos portuarios –Portus Magnus Artabrorum, Portus Tarum Brigantium, etc.- inculcando en la ciudadanía el acercamiento hacia las cosas de la mar, y el nacimiento de un sentimiento y mentalidad orientado a lo marítimo; especialmente en la costa por ser lugar donde se podía ver la mar y los movimientos de buques y mercancías.

Es un hecho histórico que Roma dio a Hispania, España, la unidad geográfica, administrativa, cultural e idiomática. Lo hizo con intensidad trascendente que perdura hasta nuestros días. El eslabón que dio continuidad a lo romano –occidental en el lenguaje del siglo XX- fue el cristianismo. Tal fé religiosa se encargó de conservar, aumentar y diseminar la manifestación de una manera de ser capitaneada por los Césares y el Senado romanos, a la cual se añadió una concepción ascética del sublime amor y espíritu de concordia entre los seres humanos, no exenta también de fallos circunstanciales

La invasión de la Península Ibérica por los bárbaros del norte -suevos, alanos, vándalos y visigodos- en el siglo V, marca el derrumbe del Imperio; Roma desaparece como poder hegemónico, pero la superioridad cultural, mantenida por el cristianismo, se impone a la barbarie centroeuropea, romanizando y cristianizando a los visigodos que, si bien conservan el reino –monarquía elegida, no hereditaria- dejan a un lado, durante su dominación, el mar y su correspondiente comercio. Se puede decir que a lo largo de tres siglos –del V al VIII- España, la de entonces, perdió de vista el mar (el Mediterráneo, porque no había otro a la vista histórica).

Tras los visigodos, una nueva invasión –la musulmana- ocuparía el territorio hispano durante ocho siglos. Los sarracenos atravesaron el Estrecho y llegaron rápidamente a los Pirineos. Sin embargo, al ser derrotados en Poitiers, no pudieron penetrar en la Europa Central como pretendían. Los godos, convertidos al cristianismo, retrocedieron desde la laguna de la Janda hacia el norte, ante el potente empujón musulmán. En Asturias se hicieron fuertes y con la victoria de Covadonga se inició un movimiento imparable de recuperación territorial, conocido como la Reconquista. Para este período histórico, emplearé los grandes rasgos y trazos cortos convenientes para evitar la profusión de detalles –desde el año 711 hasta 1492 hay un trecho muy largo, que está tratado con suficiencia en España- que nos apartarían del propósito del escrito que nos ocupa.

El siglo XIII va a contemplar la existencia simultánea de dos grandes monarcas españoles –Jaime I y Fernando III- que provocan un punto de inflexión en las actividades bélicas, exclusivamente terrestres, de la reconquista. El Conquistador rey de Aragón y Cataluña y el Santo Rey de Castilla introducen el medio marítimo en sus guerras. Dos empresas de conquista muy significativas requieren la presencia de la mar en el pensamiento de ambos reyes: Sevilla para los castellanos y Mallorca para los aragoneses. Payo Gómez Chariño –Almirante de Flota de mar, heredada de Gelmirez- y Bonifaz –el burgalés al mando- reunieron sus barcos en una flota, la de Castilla, y en una larga navegación por el Atlántico, se adentraron en el Guadalquivir para tomar Sevilla. Jaime I, con sus barcos, salió de las costas catalanas y a través del Mediterráneo tomó Mallorca. Con mentalidades distintas, el rey de Castilla entró en Sevilla por tierra mientras el catalán-aragonés se embarcó con todas sus fuerzas. El Mediterráneo seguía teniendo la influencia que desde el imperio romano había venido ejerciendo sobre los habitantes de nuestras costas levantinas y a partir de la conquista de las Baleares, el comercio se establecería desde la costa peninsular hasta el archipiélago y más allá, pues la mentalidad marítima llevó a los catalanes hasta Tierra Santa. No hay noticias sobre la continuidad castellana en los asuntos marítimos, a pesar de que los hombres componentes de la escuadra de Bonifaz habían demostrado notable pericia y gran capacidad marinera, enfrentándose a la difícil travesía oceánica costeando Portugal. La mar estaba llamando a castellanos y aragoneses, pero sólo estos últimos parecían prestar atención a tal clamor.

Desde el Tratado de Almisra, Castilla y Aragón definieron sus límites para evitar peleas entre hermanos cristianos. Así, el Macizo Ibérico conformaba la barrera natural entre ambos reinos; de Fontibre a Tortosa y desde el Golfo de Rosas al Cabo de Palos era el dominio de Aragón, mientras Castilla tenía para sí el territorio hacia occidente de la Cordillera Ibérica. Esta situación provocaba la ansiedad catalano-aragonesa de expansión mediterránea en tanto que a los

castellanos todavía les quedaban territorios por conquistar -asegurando y asentando su mentalidad continental- al musulmán de Granada.

Las dos invasiones -bárbara y musulmana- por su dilatada continuidad temporal, darían lugar en España a una población que sería resultado de un mestizaje, al producirse la fusión entre los invasores y los pobladores autóctonos. Todo ello a pesar de los componentes ideológicos religiosos -los bárbaros eran arrianos, los musulmanes islamistas y los hispanorromanos cristianos mayoritariamente- que suponían a priori, barreras infranqueables. Tal sentido del mestizaje sería, con el tiempo, fundamento de la conducta a seguir en la empresa americana, clave del imperio español, contenida en la doctrina cristiana (todos los seres humanos son iguales y hermanos en Cristo; Dios es el Padre de todos).

Hasta el siglo XV, Castilla siguió haciendo oídos sordos al mar y con la vista puesta en la tierra, en el continente; Aragón, no teniendo tierras ibéricas que conquistar, escuchó la llamada de la mar e inició el camino de su vocación marítima -quizás con más precisión, lo continuó- porque sus reyes así lo sintieron y comunicaron, contagiándolo, a sus súbditos. Cuando las vocaciones individuales se extienden y transmiten a la sociedad, puede hablarse de vocación colectiva y también de vocación nacional (*Vocación. La llamada de lo naval*. Revista General de Marina, Mayo 2006).

En las postrimerías del siglo XV, aparece una singular y notable figura: Cristóbal Colón. De las montañas de resmas de papel escritas sobre aquel navegante y descubridor fijaré mi atención en la capacidad, habilidad y tesón con que supo exponer sus conocimientos ante los Reyes Católicos -muy en especial, Isabel I- para convencerles sobre el proyecto americano -en realidad China, según él exponía- una vez que el monarca portugués había rechazado la oferta. De esta manera, España entró en el siglo XVI con un abierto horizonte sobre el Océano Atlántico que la impulsaba a la construcción y dotación de navíos para establecer un puente permanente de unión entre dos continentes. Así se cayó, para siempre, el **NON** de las Columnas de Hércules quedando reflejado el lema "Plus Ultra" como parte constitutiva del escudo nacional. A impulsos de los monarcas, los españoles comenzaron a sentir la llamada salina que desde el levante mediterráneo se prolongaba al poniente oceánico.

El descubrimiento de América fue realmente una exuberante eclosión -un "Cherry blossom" de las orillas del Potomac- florida, precursora de las más ubérrimas cosechas que España obtendría durante los inmediatos siglos venideros. Aquel 12 de Octubre de 1492, fue más que un punto de partida una solución de continuidad, pues la concepción cristiana de la vida que había sustentado la guerra de reconquista frente al islam, se prolongaba hacia el occidente a través de las naves colombinas. La reina Católica hacía honor a la fe que profesaba, sosteniendo aquella empresa marítima.

El siglo XVI ilumina a España con la alborada del IV viaje colombino. Se trata de la puerta abierta hacia un mundo nuevo y el canto del cisne de la monarquía que pone la piedra angular de una nación recuperada: el Reino de España. Castilla y Aragón, unidos, tras ocho siglos de lucha consiguen expulsar a los invasores y unificar a los distintos reinos que habían hecho causa común -aunque cada uno por su lado- contra la imposición agarena. Casi simultáneamente, el nuevo continente que descubre Colón anuncia un mundo nuevo con el cual se va a

desarrollar una concepción nueva de la vida. La mar, como siempre, será el camino de aquella andadura.

Presumo que el amable lector habrá de tener en cuenta que estas líneas se sitúan bastante alejadas de tratar sobre nuestra historia, aún cuando deban apoyarse, cronológicamente, en hechos contrastados por los eruditos correspondientes. Lo mío es: la mar, lo naval.

Carlos I y Felipe II son las cabezas visibles que cubren, coronadas, el “cinquecento” español. Daría muchísimo de lo que no tengo por saber qué era lo que pasaba por la mente de un pastor extremeño, un campesino manchego o un pescador cántabro, en aquel entonces. Lo que sí se es que España tenía los mismos (aproximadamente) 500.000 Km² y que la población estaba en los ocho millones de habitantes. Poca gente y mucho terreno. Así que habrá de admitirse que aquello decidido por quienes mandaban, era lo que los súbditos hacían suyo, aún sin comprenderlo. Por ello, las referencias disponibles han de ser los documentos procedentes de quienes poseían el mando y la cultura.

Por primera vez en la historia, Poseidón nos envía desde Flandes un rey, por los caminos del mar. ¡Menuda manera de llegar aquí!. Si esa fue la primera y la última vez que el Emperador navegó, supongo que no se le olvidaría en la vida. Al menos, en Yuste, conservó la afición por la pesca (fluvial, por supuesto).

Carlos –el Primero aquí, el Quinto en Alemania- recibe una herencia tan grande como complicada. La empresa de las Américas está en marcha, los problemas de la que comienza a ser vieja Europa andan dentro del puchero, cociéndose, para reventar de un momento a otro. El turco-otomano acecha estirando las pinzas de la tenaza ismailita desde el Egeo hacia Alborán. El nieto de Fernando e Isabel necesita el temple del acero toledano y la habilidad que se requiere para manejar un telar flamenco, para llevar a salvamento la nave que le ha caído en suerte gobernar. Y, a fe que lo hace; y bien. Pero...

Europa se toca, con el osmanlí se choca. América... América es otra cosa. Mar por medio, por medio del mar, a través de la mar, América es suministrador de riquezas, base de comercio monopolístico, sostén de las contiendas nuestras, europeas, a la cual se debe prestar atención, con la mar como vía, herramienta o medio de transmisión de la riqueza (oro, especias, etc.). Es decir, la mar está llamando a España, pero ese puente que es el Atlántico, una vez alcanzada la otra orilla se diluye en la mente, cual estela popel, y el mar se desvanece –considerado sólo como medio- en las mentes de los que consideran como un todo, sólo aquel sólido lugar donde pisa el buey.

Aún así el Emperador –que ya dispone de los legados de Colón, Núñez de Balboa, Magallanes, Elcano y otros más- dedica sus esfuerzos al sostenimiento de las líneas marítimas de comunicación atlántica, aunque sólo sea por mantener la hegemonía continental europea enfrentándose con su primo francés (Francisco I) y con la Reforma protestante de Lutero. América es el granero, la mar (el Atlántico) constituye la carretera que no llega a soldarse con ninguno de los Continentes. El mar llamaba pero su voz no fue escuchada con la atención debida. Se dedicó dinero a la construcción naval y no faltaron esfuerzos para la investigación sobre los materiales náuticos y el armamento, pero ni gobernantes ni gobernados, exceptuando una minoría exigua, alcanzaban a entender la mar como factor vital, por lo que no se explotó adecuadamente. Lo primero era Europa, el continente propio.

En la seguridad de que quienes estas líneas lean son capaces de profundizar más en lo histórico, y en consecuencia con la brevedad exigida a un trabajo del tipo que nos ocupa, debo trasladarme a la segunda mitad del siglo XVI.

Felipe II, hijo del monarca emperador, bisnieto de Isabel y Fernando, accede al trono de España por voluntad de su augusto padre –enfermo y cansado, según nos cuenta, se retira a las extremeñas tierras de La Vera- y se encarga de los asuntos de España hasta que remata la centuria. Con la abdicación de Carlos I, la parte alemana del Imperio -de la cual procedía el título de Emperador- quedó en manos de su hermano Fernando. En puridad, Felipe II ya no era Emperador -de Alemania, por supuesto- sino Rey de España, imperando en el mundo.

La cuestión del mar, que atrae nuestra atención cobra una relevante importancia a lo largo del reinado del segundo de los Austria. Mediterráneo, Atlántico y Pacífico -éste último con indeleble huella de las Filipinas (Felipe)- son dominados por España. La única vez en la historia de las naciones, en la cual se puede hablar con propiedad de: Dominio del mar.

Así fue; España podía utilizar los caminos del mar en su beneficio y negárselo al resto del mundo, de hecho y de derecho. La demostración palmaria de este aserto se produciría en el Golfo de Lepanto, con la derrota naval del turco que pretendía la ocupación de Europa. Tal hazaña quedó reflejada en el epinicio del bardo:

*Cantemos al Señor que, en la llanura,
venció, del ancho mar, al trace fiero*

....

*Tú, Dios de las batallas,
Tú eres diestra,
salud y gloria nuestra*

....

Lepanto, la corona de Portugal y América, condujeron al austero monarca hacia la mar –las talas de árboles para la flota se incrementaron para conseguir una formidable escuadra- y la derrota de sus buques arrumbaba a Inglaterra, contra su prima Isabel la protestante. El camino era la mar; el marino Bazán, artífice de la victoria mediterránea -Juan de Austria era el estandarte- por su habilidad y conocimientos del arte naval (táctica y maniobra). Pero el Marqués de Santa Cruz rendiría viaje en Lisboa –que pudo ser la capital de España –donde se concentraba la Felicísima Armada para la empresa de Inglaterra, dejando huérfana a nuestra fuerza naval.

Si Lepanto fue la manifestación del dominio del mar español, permitiendo que el aldabonazo de la mar fuese escuchado y atendido por el pueblo, el fracaso de la mal llamada Invencible –con Medina Sidonia al mando- fue un jarro de agua fría que frenó la atención popular sobre los asuntos marítimos, regresando a su inveterada mentalidad continental. Además fomentó el nacimiento de la concepción naval de ingleses y holandeses (hasta ahora de mentalidad campesina y pastoril). España pasó del dominio del mar –Lepanto- al control del mar-Invencible- menos ambicioso pero suficientemente eficaz.

España estuvo en la mar –Mediterráneo, Atlántico y Pacífico- con Carlos I y Felipe II. El siglo XVI, a pesar del revés de la empresa de Inglaterra, dio paso al XVII con una marina más poderosa en buques, pues no solamente se repusieron las pérdidas sino que se incrementó el número de unidades. Sin embargo, pese a los esfuerzos e intentos de los gobernantes, la mar no llegó a estar en la mente de los gobernados. Nuestra condición marítima se hizo más patente pero, salvo en Lepanto, ya no fuimos superiores en la mar y la lógica mentalidad marítima, consecuencia de nuestra condición, no se produjo.

El siglo XVII, que termina con una coincidencia importante: el fin de los Austrias, es un exponente de la situación de España ante el mundo. Hasta Felipe IV las coronas de España y Portugal van ceñidas a una misma cabeza. Sin embargo ambos reinos no llegan a consolidarse en uno solo. Lo que podría haberse constituido en la nación: Iberia, continúa siendo el conjunto de dos naciones.

En la mar, las flotas de España y Portugal actúan de forma combinada para alcanzar objetivos comunes, pero no llegan a constituir una fuerza nacional única. En la misma formación unos navíos son españoles y otros portugueses. De manera muy similar a lo que ocurre con las Alianzas, en las cuales bajo un mando común –véase las agrupaciones actuales de la OTAN- se incrustan las unidades de diferentes países.

Holanda e Inglaterra se enseñorean del Océano y España se ve obligada a una política de conservación, que a la postre resulta ser una estrategia defensiva. Ya no hay dominio del mar por nuestra parte, pero el esfuerzo aplicado es de tal magnitud que España mantiene sus líneas de navegación abiertas y seguras – de manera más que notable- con América sosteniendo el comercio marítimo, los lazos culturales y la evangelización, así como el dominio colonial del imperio heredado de los Reyes Católicos. Todavía queda fuerza naval suficiente para recuperar a holandeses y británicos algunas posesiones que habían cambiado de dueño merced al ascendente control del mar alcanzado por los vecinos del Canal de la Mancha.

El “siglo de oro” de fulgurante resplandor en las artes y las letras es, al mismo tiempo, el punto de partida del crepúsculo nocturno que se avecina. Se intenta detener el sol en el horizonte para evitar el ocaso, pero la estrategia de conservación en la mar no impedirá que otros se vayan adueñando de un espacio vital sin el cual no se puede sostener el imperio. El pueblo inglés se hace mariner, siente la mar en su propio ser; el pueblo español pierde lo poco que la mar pudo ir calando en sus entrañas y le va volviendo la espalda, pese a los esfuerzos que algunos hacen por obligarle a contemplarla mediante la construcción de excelentes buques, las promesas de ricos paraísos ultramarinos o el forzoso enrolamiento de las levas.

La historia nos cuenta proezas de nuestros marinos, descubriendo nuevas tierras, levantando cartas de navegación, defendiendo los territorios y las vías marítimas de comunicación –estudiando y peleando- pero calla ante las quejas que ellos presentaban a su Rey a sus gobernantes. El Almirante Brochero, Caballero de la Orden de San Juan, expone la desastrosa situación y falta de ánimo de las dotaciones, pero no es atendido. La mar sigue llamando a España, pero el pueblo no quiere escucharla.

Y sin embargo... durante el siglo XVII conservamos todos los territorios y mantenemos airosa nuestra presencia en el océano, resistiendo con energía ante las acometidas que provocan los ansiosos vecinos europeos, para apartar a España de esa situación de privilegio que había conseguido.

Quizás la empresa española, iniciada a finales del siglo XV, fuese prematura y “Esta empresa prematura para ella misma, fecundísima para la comunidad europea, quebrantó el ritmo de la historia de España” (La rebelión de las masas. (Anejo). José Ortega y Gasset). Pero la historia no admite cambios y nada altera los hechos por creer que se han producido prematuramente o con retraso. En lo que no entra nuestro egregio filósofo es en la cuestión de la influencia del mar en aquella empresa, que no habría sido tal sin el atrevimiento de unos osados marinos para dejar por su popa las columnas de Hércules. Porque la mar estaba allí, abrazando a España, y nos llamaba.

La relación de la mar con España es, a mi modo de ver, como un “flirt”; la mar llama y España, a veces, la atiende y otras, la mayoría, le da la espalda con desdén haciéndose la mujer interesante. ¡No sabe lo que se pierde!.

La “razón” ilumina Europa a través de toda la centuria que abarca el siglo XVIII. La Ilustración, de cuño genuinamente francés, provocará una Revolución tremenda en el mundo de las ciencias, las artes y el pensamiento –quiero referirme a lo que se intuye o entiende como filosofía- de los occidentales; consecuencia de aquel dramático cambio aparecerán otras “revoluciones” sangrientas multitudinarias, provocadoras de cambios de regímenes y con ello, de maneras de vivir nuevas.

España, como casi siempre, presenta una faz diferente y peculiar, que le es propia en medio de sus vecinos. Comienza el siglo con dos eventos singulares, aunque ligados, que son: el cambio de Monarquía y la Guerra de Sucesión.

El último de los Austria, Carlos II –el Hechizado, por más señas- muere sin dejar descendencia. Como quiera que “a quién Dios no le da hijos, le da sobrinos”, es uno de éstos –Felipe (V) de Anjou- quién recibe en herencia la Corona de España. Siempre hay algún Carlos –de Habsburgo- en la parentela, que sostiene “mejores” derechos hereditarios. El de Borbón es coronado y Francia le apoya. El de Austria se rebela e Inglaterra le ayuda. Utrech es el resultado de la contienda. El Reino de España, dueño de más de medio mundo, se queda sin Menorca y Gibraltar en pleno suelo metropolitano. Posteriormente se recuperará Menorca, pero Gibraltar continuará en manos británicas hasta nuestros días. Una isla y una península, claves en la estrategia mediterránea y atlántica de España, sin perder tal condición estratégica se encuentran en manos británicas. “Britania rules the waves”. Resulta obvio pensar que el pueblo español, sumido en una estrategia naval de conservación –defensiva-, carece de mentalidad marítima y que, por aquel tiempo, no se preocupa mucho de que el Ejército recupere un trozo de tierra patria meridional que es, para nosotros, la primera Columna de Hércules.

En América, ingleses, holandeses y franceses, se han instalado ya en las Guayanas. La debilidad española y el auge del poder marítimo anglo-holandés, se manifiesta claramente a la vista de los ataques combinados de 1.702 sobre el convoy de la Carrera de Indias en el estrecho de Rande (Vigo) y en 1.719 contra la propia ciudad de Vigo. El convoy terminó bajo las aguas de la Ría y todavía hoy se trabaja en la búsqueda de los pecios.

No todo ha de ser aciago, pues el concepto de Ilustración y las lecciones aprendidas darían como resultado la aplicación de los modelos de la ciencia moderna hacia la consecución de un objetivo: la utilidad.

En relación con las cosas de la mar, que es el meollo de lo que aquí me ocupa, he de resaltar solo alguno de los nombres de quienes trabajaron con ahínco para traspasar al pueblo sus inquietudes marineras: Patiño, Zenón Somodevilla, Jorge Juan, Ulloa, Gravina, Escaño...-los puntos suspensivos significan: lista inacabable. Era necesario persuadir a los españoles para transformar su mentalidad de continental a marítima. Sin embargo, Ortega ya nos advierte en su “Historia como sistema” (El quehacer del hombre): “En España para persuadir es menester antes seducir”. Pues eso.

El Secretario de Marina José Patiño, Intendente General, -que no tenía nada que ver con lo que conocemos como Cuerpo de Intendencia de la Armada de nuestros días- fue el pionero que estableció unos conceptos básicos tales como:

Valoración estratégica de la zona

Preparación de los profesionales de la mar

Fomento de la marina mercante

Creación de una fuerza Naval disuasoria

Construcción de Bases de Apoyo

Ello ocurría en el año 1726 y tales ideas conformarían lo que posteriormente se denominó, “Poder Marítimo”. E íntimamente relacionado con esta forma de pensar, creó los Departamentos Marítimos para: el fomento de la marina en general, el esfuerzo en la construcción de buques y el sostenimiento de personal y material.

No he de pasar por alto a los reyes de la dinastía Borbón que ostentaron el poder, desde 1702 hasta finalizar el siglo; fueron: Felipe V, Fernando VI, Carlos III y Carlos IV. Este último reinaría, también, en los comienzos de la siguiente centuria.

De los ataques sobre Rande y Vigo se dedujo como consecuencia la necesidad de artillar las costas, especialmente para defensa de los puertos de interés e instalaciones importantes. Ello daría lugar a la arquitectura de los castillos y los arsenales, que son el exponente del concepto nuevo de la logística naval de conservación, que durante el siglo XVIII estaría presente en el ámbito militar español. Al amparo de la Ilustración –ciencia y utilidad- se creó en España un Ejército de Tierra y una Marina de Guerra permanentes.

Patiño y el Marqués de la Ensenada, son figuras políticas básicas en el desarrollo de la marina. El primero añade al Cuerpo General de la Armada, el Cuerpo del Ministerio de Marina (de función política) y el de Ingenieros de los Ejércitos y Plazas, orientados en principio al desarrollo de las bases navales y construcción de buques. El segundo, D. Zenón, continúa la obra de su antecesor y la amplía con la creación de un cuerpo de marinería para el comercio y la Armada; previamente había hecho una exposición al Rey indicándole que sin marina la Monarquía Española no puede ser respetada.

Jorge Juan, y Ulloa, son exponente de la vertiente científica de la Marina de guerra, con reconocimiento en el exterior. Gravina y Escaño, simbolizan al

genuino oficial de mar y guerra; ambos aparecen como prototipo del navegante y combatiente, por encima de sus otras virtudes relativas al conocimiento científico y organizativo.

Fue durante el reinado de Fernando VI cuando se estableció una, al decir de hoy, “determinación de necesidades” a la cual se dio salida mediante grandes proyectos y la correspondiente toma de decisiones.

Durante el último tercio del siglo, hubo un intento de tomar la delantera sobre Inglaterra. España y Francia volvieron a firmar un Pacto de Familia y se decidió un ataque al corazón del imperio británico: Londres. Se pretendía alcanzar, con ello, una situación favorable imponiendo condiciones a Inglaterra. Las flotas española y francesa se reunieron en la zona de las islas Sisargas, pero una epidemia de escorbuto obligó a los franceses a entrar en Brest, con lo cual se perdió la ocasión de doblegar al inglés.

Durante todo el siglo se construyeron 229 Navíos y 196 Fragatas, alcanzando un total de buques –contando las otras clases- de 598. España ocupaba el tercer lugar entre las marinas del mundo.

Nuestros gobernantes se dieron cuenta de la necesidad de disponer de un poder naval que garantizase el comercio con América y el Pacífico, por lo cual se esforzaron en la construcción naval, arsenales y defensas portuarias. Se talaron enormes cantidades de bosque, las cuales fueron repobladas mediante la plantación de robles y coníferas. Fue un enorme esfuerzo defensivo.

Pese a todo, la mar no llegó a seducir ni a gobernantes ni a gobernados. En el interior del país lo que más se asemejaba a la mar y la marina eran las falúas Reales y el Tajo a su paso por Aranjuez. Por otra parte, la persuasión llegaba a la marinería a golpe de tolete o cabilla cada vez que se decretaba una leva. Durante esta centuria España está en la mar pero no es del mar. El pueblo sigue sordo a la llamada del océano. Ni siquiera el establecimiento, en número creciente a lo largo del país, de comercios denominados “ultramarinos” consigue fijar la atención en la mar, a través de la cual llegan las especias y otros productos que se expenden en los citados locales. Tampoco la precaria vida de las dotaciones de los buques estimulaba a los demás hacía tan sacrificada profesión, cada vez más encerrada en su burbuja ambiental.

Y llegó el siglo XIX. ¡Menudo siglo!. Aquí hay de todo y para todos. En 1.805, desastre de la Escuadra combinada Franco-Española ante la inglesa mandada por Nelson, frente al Cabo de Trafalgar. En 1.808, guerra de la Independencia contra el Ejército napoleónico, en la cual los ingleses son nuestros aliados y el enemigo Francia. A continuación viene la proclamación de la Constitución –habría más de éstas- por las Cortes de Cádiz, en 1.812. El rey Carlos IV, que ha sido “invitado de honor” en Bayona, ya no vuelve a España y le sucede su hijo Fernando VII- el Deseado- de ingrato recuerdo (abolición de la “Pepa”). Le sucede en el trono la pequeña Isabel II y, con ella, se inician las Guerras Carlistas a causa de problemas sucesorios dejados por su padre, en el lecho de muerte. Prim y Topete destronan a Isabel II y tratan con el rey de Italia –Víctor Manuel II- para que venga a España su hijo, duque de Aosta, que reinará como Amadeo I (los generales y almirantes ya no querían más Borbones). El de Saboya llega a España para ser coronado y lo recibe –casi de cuerpo presente, pues será asesinado a los pocos días- el general Prim y Prats. Ante semejante panorama, Amadeo renuncia al trono con una frase que se le aplica, aunque no confirmada, “españoles, os dejo por ingobernables”.

Antes de terminar el siglo se establecerá la Primera República cuya duración será la de un embarazo –9 meses- y estará representada por cuatro Presidentes, de los cuales uno no alcanza a gobernar un mes completo. Fracasada la aventura republicana, segada por el golpe de estado del general Pavía, España regresa al régimen monárquico borbónico. La restauración se hace en la persona de Alfonso XII. Diez años de reinado –de 1.875 a 1.885, año de su muerte- le concederán en título de “Pacificador”. Le sucede su hijo póstumo Alfonso XIII, al cual representará, durante su infancia, su madre la Reina Regente.

En las apretadas líneas precedentes, se condensa la historia de un siglo que muchos quisieran ver borrado. Comienza con una derrota naval en Trafalgar, y termina con otras dos en Cuba y Filipinas. España se desangra en la guerra de la Independencia, las guerras carlistas, las guerras de emancipación americana. Los reyes y los gobiernos cambian, como lo hace la veleta.

De todo aquel maremagnum, quiero resaltar tres hechos que llaman la atención desde el punto de vista naval y marino: Trafalgar, Independencia americana y, encerrados como un todo indisoluble, Santiago de Cuba y Cavite.

En Trafalgar, Napoleón es derrotado en la mar por los británicos pero la gran herida abierta respira por el costado español. La sangre de nuestros marinos tiñe las aguas del Saco de Cádiz y muchas de nuestras mejores unidades encuentran reposo definitivo en sus aplacerados y a veces abruptos fondos. A la amargura de la derrota, que produce un ponerse de espaldas a la mar, sucede una reacción popular de enaltecimiento de los héroes muertos y el renacimiento del espíritu patriótico. La tragedia da origen a un sentimiento compartido de grandeza nacional, que debe ser recuperada. Nuestra flota no ha desaparecido; todavía existe y la cantidad de sus buques como su calidad, no han mermado de manera significativa nuestra potencia naval. Pero la moral del personal ha sufrido un grave quebranto. Inmediatamente se nos cae encima la guerra de la Independencia y, con ella, la preocupación de recuperar nuestro propio territorio en manos del francés. Una vez más en la historia, la tierra impone su fuerza y el pensamiento se aplica a lo próximo dejando a un lado la cruel y desconocida mar. La mentalidad continental se afianza en el español. Lo primero es lo primero: nuestra tierra.

Independencia y guerra, dos vocablos atronadores e inseparables que encierran las ideas de libertad y lucha connaturales de la existencia del hombre. Al principio de la centuria España lucha por su libertad, hace la guerra de la independencia al francés. América, nuestras Indias, se mantiene a la expectativa; observa y rumia en su pensamiento, todo lo que va acaeciendo en la Madre Patria. Nada de lo que sucede en España le resulta ajeno; ella, América, también es España. Sin embargo...

Bolívar, San Martín, Sucre, La Mar... españoles, oficiales del Ejército del Rey de España y de las Indias, combatientes en Marruecos y en la guerra de la Independencia al mando de unidades españolas, deciden romper su juramento y proclamar la independencia desde California hasta la Patagonia.

Un cambio de conducta tan brusco y decisivo tenía que obedecer a serias razones, sobre todo cuando se trataba de leales y probados oficiales de Su Majestad. Para no perderme entre tantas figuras de aquel desgarro colonial, fijaré mi atención en Bolívar. Lo tomo como paradigma porque, en mi opinión, es el más enérgico, audaz y comunicador de todos ellos; por alguna razón se le conocerá en la historia como: el Libertador.

La independencia de los Estados Unidos –apoyada por España- en el siglo anterior y las visitas al París napoleónico, aprovechando sus pasos por Madrid y amparado por su categoría de Teniente del ejército español fueron el iniciador de la combustión independentista en el corazón de Bolívar. Sobre todo su no disimulada admiración por Napoleón, la Ilustración y algún gramo de masonería adquirido en Europa. Los bandazos y la inestabilidad política de los gobiernos – Carlos IV y Fernando VII- de comienzos de siglo, unidos a las maniobras de Francia e Inglaterra para quitar a España del concierto mundial, fueron como la leña seca que se arrima a la chispa. La guerra civil estalló en las Indias; republicanos contra realistas, españoles contra españoles. Al final nuestra América se desgaja de España.

Pero, detengámonos en lo que dice Bolívar sobre las razones para la guerra contra su Rey:

- “Un continente, separado de la España por mares inmensos, más poblado y más rico que ella, sometido tres siglos a una dependencia degradante y tiránica...”

- “El español feroz, vomitando sobre las costas de Colombia para convertir la porción más bella de la naturaleza en un vasto y odioso imperio de crueldad y rapiña”.

No es fácil encontrar explicación a tanto desprecio y rencor, rayano en el odio, que este oficial-español por más de cinco generaciones destila hacia su propia Madre Patria. Sin embargo quiero llamar la atención sobre el primer entrecomillado. La mar, desde el continente americano se presenta como elemento separador. Aquellos mares inmensos que fueron vías abiertas por los intrépidos descubridores y conquistadores españoles, se convierten en murallas infranqueables. He aquí la mentalidad continental de los españoles americanos, nuestros criollos.

Semejante similitud –el mar como impedimento- se puede observar en España. Rafael de Riego en Cabezas de San Juan detiene a las tropas que se enviaban para embarcar en Cádiz en ayuda y refuerzo de los realistas –mandados por Murillo, el héroe de Puente Sampayo- que luchaban contra los insurrectos independentistas de Bolívar y los suyos. De hecho, en América, los combatientes de ambos bandos sumaban unas pocas decenas de miles de hombres. Otra cosa habría ocurrido si a quienes defendían la Corona le hubiesen llegado aquellos necesarios refuerzos. Pero ni se pensaba en la mar, ni se tenía presente lo importante que era mantener el imperio. Después de Trafalgar, la mar era una molestia.

Tras alcanzar la independencia, Bolívar –que era a la sazón un hombre acaudalado; cosa que le venía de familia- recapacitó y en el artículo 8 de la Declaración de Independencia de Venezuela quedó inscrita la siguiente fórmula:

¿Juráis por Dios y por los Santos Evangelios que estáis tocando, reconocer la soberanía y absoluta independencia que el orden de la Divina Providencia ha restituido a las provincias de Venezuela, libres y exentas para siempre de toda sumisión y dependencia de la Monarquía española... y conservar pura e ilesa la Santa Religión Católica, apostólica y romana, y defender el Misterio de la Concepción Inmaculada de la Virgen María Nuestra Señora?.

Si el imperio español había quebrado, España dejaba en América: Universidades, institutos y seminarios, como muestra de fidelidad al legado cultural y social que, a través del cristianismo, había sido el objetivo fundamental de los Reyes Católicos. Y ello trasciende hasta nuestros días. Sin embargo, la mar había dejado de ser el camino.

Próximo a morir y cuando todo era ya irremediable, Bolívar da muestras de arrepentimiento declarando. “Hemos perdido lo más precioso que teníamos antes de la guerra, y si volvemos la vista atrás, ¿quién negará que eran más respetados nuestros derechos?. Nunca tan desgraciados como lo somos al presente; gozábamos entonces de bienes posibles...”. Y en una respuesta a Urdaneta le dice: “Créame usted, yo nunca he visto con buenos ojos las revoluciones, y últimamente he deplorado hasta la que hemos hecho contra los españoles”. Tarde, lastimosamente muy tarde.

A trancas y barrancas nos acercamos al último cuarto del siglo XIX. Pensar en la mar, poner en práctica tras la hecatombe colonial un concepto tan profundo como el poder naval –“sea power” o “puissance maritime”, para acercarse más a esta idea- requiere la presencia del genio político. Ahora que ya no existe hispanoamérica en su integridad, aún quedan resquicios caribeños y filipinos a defender. La estrategia ofensiva, abandonada 200 años ha, obliga a una política de conservación a ultranza si se pretende continuar ejerciendo una presencia influyente en el mundo. Sólo Maura, un isleño balear dotado de cualidades dialécticas e influyente en el ruedo político del momento, clama por una adecuada presencia naval española en el mundo. Al igual que “el Precursor”, su grito se pierde en el desierto de las Cortes Españolas.

Y sucede el desastre final de Cuba y Filipinas. Aún me resisto a sumar Puerto Rico, “Borinquen querido”, que sin perderse fue abandonado a su suerte. Nos movemos en un mundo naval de la gran revolución, conmovedora de arquetipos, movida por la máquina de vapor y la coraza. La tecnología de la U.S. Navy nos desarbola en el Caribe y en Luzón. Así, una vez más, en 1.898 asistimos al ocaso de Hispanoamérica y al orto de la “generación del 98”, como había sucedido en el “siglo de oro”, doscientos años antes. Aldabonazo al espíritu patriótico nacional, simultaneo con el puñetazo que ha dejado a España al borde del K.O.

No es de extrañar que ante semejantes circunstancias, entrada y salida del siglo con derrotas navales y la inestabilidad política –cambios de gobierno, asonadas, guerras carlistas- que nuestra patria había padecido, no estuviese el pueblo español por la labor de aplicar su pensamiento a las cuestiones marítimas, bastante tenía con preocuparse por las cosas del terruño. La condición de España era marítima pero su mentalidad continuaba siendo continental. Poca repercusión tuvo en la nación, la derrota en los cañaverales guajiros o la resistencia a ultranza de los soldados de Baler. Lo que pesaba como un plúmbeo lastre eran los barcos hundidos en el Caney y Cavite.

Ante la historia no cabe el optimismo ni el pesimismo; los hechos son lo real. El hombre es tal en tanto que vive. La realidad del hombre es su vida. Pero vivir es un estar haciendo algo y, por ello, la vida es un permanente gerundio que se apoya en el inmediato pretérito, con vocación de futuro que viene ya. Cuando estoy escribiendo, al concluir el último rasgo, áquel ya pertenece al pasado y el siguiente término que va a surgir es el futuro. Tal presente continuo que es el hombre, es también su historia. El pretérito es el soporte del presente y la

palanca del futuro. También ocurre así con la sociedad, los pueblos, las naciones. Recurriendo, una vez más, a Ortega transcribo lo siguiente:

“Para comprender algo humano, personal o colectivo, es preciso contar una historia. Este hombre, esta nación hace tal cosa y es así “porque” antes hizo tal otro y fue de tal otro modo. La vida sólo se vuelve un poco transparente ante la “razón histórica”. (La historia como Sistema).

De una centuria que había comenzado con una derrota naval y finalizaba con otra, no se podía esperar otra cosa que la vuelta de espaldas a todo lo que tuviese relación con la mar. Al menos, sobre la tierra se pisa firme.

Convertida en una potencia de segundo orden, España entra depauperada en el siglo XX. De poco sirven los esfuerzos artísticos y literarios de las generaciones del 98, 14 y 27 que tratan de insuflar un aliento moral y de recuperación del espíritu nacional, cuando continúan arrastrándose las rémoras caóticas del XIX. Por otra parte, la situación internacional convulsa con Alemania, Francia e Inglaterra disputándose la nueva hegemonía colonial, darán lugar a la I Guerra Mundial –España permanece neutral y aunque esta situación la beneficia, pagará su tributo después- y al nacimiento de la URSS.

Todavía fresco el conflicto europeo, nos encontramos inmersos en una guerra, contra Abd el Krim, en Marruecos, cuyo chispazo es el desastre de Annual. Para dominar a los cabileños se necesita el apoyo de Francia, que aporta unidades navales, para desembarcar en Alhucemas. Tras la sangría africana nos viene encima un cambio de régimen.

Alfonso XIII se marcha a Roma y se establece la II República Española el 14 de Abril de 1931. La velocidad con la cual se suceden los acontecimientos, en el mundo y en España, será uno de los factores influyentes más destacado de toda la centuria. En lo que atañe a la marina, la vela ha desaparecido prácticamente de la escena y el carbón –en la primera mitad del siglo- cede su lugar al petróleo como combustible propulsor de las nuevas unidades navales, mejor artilladas y más protegidas por las planchas de acero de sus cascos. Una nueva arma se asoma al espacio aéreo: el avión. Así nacen los nuevos ejércitos del aire que tendrán su prueba de fuego en la Guerra Civil española y la siguiente II Guerra Mundial, en la que España se declara no beligerante.

Nuestra flota posee un número de unidades suficiente para atender los problemas domésticos y la Armada mantiene el nivel tecnológico gracias a los modelos ingleses, franceses e italianos que componen nuestras escuadrillas de destructores, torpederos, cañoneros y cruceros, así como unos pocos submarinos y algunos hidroaviones de la Aeronáutica Naval. Pero la Guerra Civil y la II Guerra Mundial se encargarían de dejar en estado de obsolescencia a todas aquellas unidades. Se puede decir que la Armada, al comenzar la segunda mitad del siglo pasado, había alcanzado el nivel de la bajamar escorada en cuanto a tecnología y a recursos presupuestarios, por lo cual los buques tenían restringidas sus maniobras y operaciones y el personal debía aprovechar hasta el límite los días de mar anuales, para mantener el espíritu y la eficacia –moral y trabajo- del material disponible.

En cuanto a la mentalidad marítima se refiere, debo señalar que muy poco había cambiado, pues lo único en lo que España estaba boyante en la mar era nuestra flota pesquera. Sin embargo, todavía no nos habíamos convertido en el

país ictiofago actual, a pesar de disponer de una importante industria de conservas y salazones de pescado. Algunas películas bélicas relacionadas con la II Guerra Mundial, acercaban al espectador español a la mar –el cine era el medio de expansión nacional- presentando diversos combates navales correspondientes a la lucha antisubmarina y batallas desarrolladas en el Pacífico, Atlántico y Mediterráneo. El séptimo arte contribuyó con acierto al conocimiento del medio marítimo y a la importancia que la mar había tenido durante la contienda mundial; también sirvió para que bastantes jóvenes decidieran apuntarse a la marina, mercante o de guerra, tratando de emular a todos aquellos héroes del celuloide (americanos, británicos, alemanes y japoneses) que acaparaban los primeros planos de las pantallas. Fue algo así como un tímido repunte de la marea que anunciaba un cambio hacia una nueva pleamar naval.

Así sucedió cuando, a partir del año 1953, la Armada española comenzó a recibir nuevas unidades procedentes de la U.S. Navy. Los barcos americanos – material de segunda mano para el Tío Sam- nos traían nuevos equipos de detección, en forma de radares y sónares (el radar era desconocido y lo que más se parecía al sónar eran los hidrófonos que montaban algunas unidades) equipos de comunicaciones, navegación hiperbólica, direcciones y montajes de artillería, armas submarinas –entre ellas los primeros torpedos acústicos- sistemas de propulsión con la novedad de los recalentadores, nuevo servicio de habitabilidad, en resumen: una nueva forma de organización del buque.

La conocida como “ayuda americana” actuó como un complejo vitamínico impulsor de la actividad marítima, en general, y de la Armada en particular. El idioma inglés, necesario para el adecuado uso de los equipos, se fue imponiendo en las comunicaciones y condujo a nuestros marinos a familiarizarse con la táctica naval de la OTAN –de hecho cuando España ingresó en la Alianza Atlántica oficialmente, la Armada ya llevaba muchos años utilizando los métodos y orgánica de los aliados- mediante maniobras conjunto-combinadas con las marinas americana, francesa, británica y portuguesa, que se programaban anual y regularmente. Todo aquello fue el pistoletazo de salida para alcanzar el nivel de tecnología del que disponemos en la actualidad y que afectó, positivamente, a la construcción naval a través de la inolvidable Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, reconvertida en IZAR y actualmente en NAVANTIA.

Arrastradas por el desarrollo de la marina de guerra, se fueron poniendo al día: la mercante, la de pesca, la deportiva y la científico-oceanográfica, cuyas labores y unidades van en aumento y capeando con acierto las dificultades circunstanciales que se presentan en un mundo global y competitivo, cual es el que vivimos después de la Guerra Fría.

Habiéndolo hecho antes, a lo largo de la historia, la Armada a través de sus centros de enseñanza e instrucción y de las Escuelas de Náutica –cuyos profesores fueron en su mayoría marinos de guerra- aportó a la nación en la segunda mitad del pasado siglo, profesionales en electrónica, comunicaciones, buceo, contraincendios, marinos mercantes y un largo etcétera, de forma desinteresada como corresponde a los principios que rigen el quehacer naval español.

El siglo pasado ha sido bélico de principio a fin. No ha quedado un solo continente libre del fenómeno de la guerra. La guerra es horrible, cruel y onerosa pero dentro de su proceso destructor porta un elemento, en cierto modo positivo,

ya que actúa como catalizador del desarrollo de nuevas tecnologías. Si la II Guerra Mundial introdujo el uso de la energía nuclear aplicada a fines pacíficos, podemos decir que la Guerra Fría sirvió para abrir la puerta a la investigación del espacio, la cibernética y con ello la celeridad de las comunicaciones. El mundo se ha hecho más pequeño mediante la conversión de los sistemas analógicos – función continua, numeración decimal- en digitales –función discreta, numeración binaria- mediante los cuales se obtiene la información en tiempo real y la imagen virtual, con sus pixels, engaña a los sentidos de tal forma que su nitidez y definición nos parecen mejores que la real. Esto es, de manera muy resumida, el legado que recibe nuestro siglo XXI: guerras, terrorismo, hambrunas, tecnología, riqueza y bienestar. Todo mezclado y, como siempre, mal repartido. He aquí el reto de la humanidad para trabajar duro en la búsqueda de una paz estable y justa.

Para España, conviene recordar que la mar continúa ahí presente haciéndonos su eterno llamamiento. La Armada con sus unidades dotadas de la más avanzada tecnología y sus hombres aplicándose en todas las materias modernas, continúa realizando su papel de dar a conocer cuan importante es el medio marino para nuestra patria. En este quehacer resulta importante contemplar cómo también las otras marinas: mercante, pesquera, científica y deportiva, se esfuerzan por dar a conocer las cosas de la mar a los españoles, creando foros, sociedades, seminarios, programas de información general mediante: revistas, publicaciones, películas y medios audiovisuales. Con este tipo de acciones es muy posible que aquella mentalidad continental, tan arraigada entre nuestros conciudadanos, vaya tornándose en marítima aprovechando el nuevo camino de la pleamar que va, lentamente, cubriendo los bajíos que todavía siguen velando.

Y recordar que, si la bajamar precedente ha durado alrededor de tres siglos, se tardará mucho –esperemos que no tanto como el anterior periodo- en alcanzar la deseada amplitud de marea de una ilusionante y esperanzada pleamar, sobre la cual flotará nuestro pensamiento naval. Esta es la meta y para alcanzarla hay que persistir en la carrera.