

### *Síntesis*

*Ante lo que se estima un siglo marítimo, por la importante influencia de la mar en la situación geoestratégica mundial y su previsible evolución en las próximas décadas, se reflexiona en el artículo sobre la percepción de la condición marítima de España, así como la ubicación en el mapa mundial y las decisiones de los gobernantes a lo largo de nuestra historia dan algunas claves para afrontar hoy el futuro.*

Hablar de la mar en este siglo XXI es un imperativo. Además de ser el último reducto común de la humanidad sobre la superficie terrestre, la apertura de nuevas vías de comunicación en el Ártico y el avance de las nuevas técnicas de exploración submarina y explotación del subsuelo marino, convierte a los océanos, con el espacio, en el punto de mira de las nuevas conquistas humanas. En esa situación de predominio de la actividad marítima se vio España varias veces a lo largo de su historia. Mirar ese pasado en la distancia permite apreciar, sin perderse en los destalles, la oscilación del interés por la mar. Un ir y venir de la conciencia nacional sobre la existencia de una condición marítima incuestionable.

La condición marítima tiene dos pilares, uno objetivo: la geografía, y otro subjetivo: la percepción de la importancia de la mar en la actividad humana. El vaivén en el que se mueve la historia marítima española nada tiene que ver con la geografía que, como señala Robert D. Kaplan en *La venganza de la geografía*, es el mayor condicionante de las naciones ("lo único perdurable de los pueblos es su ubicación en los mapas"). Al fin y al cabo, nunca dejamos de estar donde estamos, si bien fuimos físicamente más grandes de lo que ahora somos.

Sin embargo, la percepción de la condición marítima de España por los españoles sufrió un movimiento pendular a lo largo de los siglos que influyó e influye constantemente en las posibilidades de prevalecer como nación global. Así pues, recordar nuestra ubicación en el mapa y como afectó en los designios de gobernantes y gentes a lo largo de nuestra historia puede dar algunas claves para afrontar hoy el futuro, con algo más de solidez que hacerlo exclusivamente con el mantra vacuo del número de kilómetros de nuestra costa.

En estas líneas se trata de exponer una opinión más que un análisis documental de lo que supone tener o perder la conciencia de ser una nación marítima. Así pues se pretende transmitir la percepción más que demostrar la solvencia de una hipótesis de que España perdió posición estratégica en el mundo cada vez que dejó de interesarse por la mar.

Muchos lectores recordarán la introducción que se hacía sobre de la condición marítima de España en exposiciones divulgativas y culturales promocionadas por la Armada al declarar que nuestra nación era "un paraíso entre dos mares". Aunque sonara a jocosa ocurrencia, era una realidad que, por obvia, resultaba difícil de definir de otra manera. Situada en la zona cálida del mundo, entre el Mediterráneo y el Atlántico, en el extremo de un continente: Europa: y a las puertas de otro: África, se daban todas las condiciones para serlo. Una posición nada excéntrica geográficamente, ni desde el punto de vista marítimo ni del terrestre. Todo lo contrario, un territorio centrado con un punto focal como el Estrecho de Gibraltar, bordeada por las más transitadas derrotas comerciales (líneas de comunicación marítima) que alimentan el hemisferio norte, paso inequívoco para cualquier expansión terrestre hacia el continente africano y puerta de entrada de migraciones hacia el territorio europeo.

Con una posición como esta, España tiene tendencia a mover su mirada constantemente para enfocarse hacia tierra firme y aceptar "*La teoría de la Tierra-Corazón*" de MacKinder (todo da vueltas alrededor de un territorio) o contemplar los océanos como vías de comunicación en lugar de barreras geográficas como lo platea Mahan en "*La influencia del poder naval en la historia*", en los dos casos llevados por situaciones coyunturales sin demasiado análisis de factores. Las enseñanzas que pudieron extraerse de lo acontecido parece que se quedaron en el tintero. Con la salvaguardia que merece considerar la historia en sus justos términos, sin caer el error de aplicar criterios modernos a situaciones antiguas, se pueden extraer enseñanzas de la historia que avalan esa relación biunívoca entre interés por la mar

y posición estratégica en el mundo. Y digo enseñanzas y excluyo llamarlas, en esa traducción anglicista, lecciones aprendidas porque, en verdad, muchas de ellas nunca se llegaron a asimilar como parte de la educación recibida, están por aprenderse.

Si se toma como punto de partida la conquista del Reino de Granada en 1492, el final de la Reconquista, hay motivos para pensar que la mentalidad marítima española se acrecentó a partir de ese momento. El descubrimiento del Nuevo Mundo abrió la mirada hacia el océano Atlántico, al tiempo que mantenía su atención sobre el Mediterráneo. Sin embargo, esa forma de observar las posibilidades que la mar proporcionaba era diferente para castellanos y aragoneses. La razón para ello, más allá de la configuración unitaria que Isabel I de Castilla y Fernando de Aragón le dieron a España, fue la diferente "visión estratégica" que cada uno de los reinos ya tenía a la hora de expandir su influencia.

Resulta fuera de su tiempo hablar de "visión estratégica", aunque la realidad es que, la política matrimonial seguía una estrategia, la de afianzar posiciones españolas en el Viejo Continente, con una mirada común de Castilla y Aragón. De igual modo, los motivos iniciales por los que se autorizó y financió la aventura colombina fue una aventura fueron comunes, partieron de Castilla pero se apoyó en la fortaleza de Aragón. Al fin y al cabo se trataba de una competencia con Portugal para hacerse con el comercio mundial de las especies. Sin embargo, conforme el Descubrimiento del Nuevo Mundo tomaba cuerpo, la expansión hacia el Atlántico y el Mediterráneo adoptaron objetivos estratégicos distintos.

Así, Isabel optó por llevar a cabo una colonización con lo que supone de anexión de nuevos territorios y de incorporación a la corona de nuevos súbditos, mientras que Fernando se decantó por ampliar su poder con las plazas conocidas donde se comerciaba sin necesidad de aportar ningún esfuerzo, ni humano ni económico, para alterar su estatus para dar una forma de vida española a las plazas conquistadas. Esta diferente manera de entender la expansión: colonizar o comerciar; tendría a la larga unas consecuencias muy distintas en el fondo y sobre todo en la permanencia en el tiempo. La colonización atlántica llevó la cultura española hasta el otro lado del mundo y perdura bajo ese bien intangible que se llama Hispanidad, al que nunca se dio estructura orgánica, mientras que el comercio mediterráneo abrió las puertas, primero, al conflicto de intereses económicos, y después, a la guerra abierta por la supremacía política con los reinos ribereños del mare Nostrum.

Aquel "Tanto monta, monta tanto" que figura en el escudo de armas de los Reyes Católicos, además de mostrar unidad e igualdad entre reinos, tuvo un sentido de complementariedad en la manera de entender el mundo, pero además tuvo un elemento que los hacía aún más parejos: la mar; y que les ponía ante una misma necesidad: los barcos.

Finalizada la prolongada campaña terrestre con la toma de Granada en 1492 y lanzados hacia los dos mares, España se hizo la potencia marítima del mundo conocido y por conocer a lo largo del siglo XVI. Expandió su geografía, difundió su lengua, propagó su religión, igualó a sus súbditos y un largo etc. Sin embargo, el empuje inicial que supuso para la mentalidad marítima española la colonización de las tierras descubiertas al otro lado del Mar Océano, se vio atenuada paulatinamente con la llegada al trono de Carlos I, que también lo era V de Alemania, y cuyos intereses dinásticos tenían mucho que ver con el mantenimiento de su poder político y militar en el Viejo Continente, donde los nacionalismos y las desviaciones religiosas, calvinistas y protestantes, creaban el caldo de cultivo para sublevaciones populares en los Países Bajos y Alemania.

Con esta envenenada herencia de medio siglo, llegó al trono Felipe II, cuya política, en gran medida sustentada en la defensa de la fe católica, tendría dos formas diferentes de llevarse a cabo. Por un lado, una política activa de contención en Europa para frenar la expansión de las herejías de Calvino y Lutero que servían para apoyar los nacionalismos de neerlandeses y alemanes por un lado, así como el empuje del Islam en el extremo oriental del Continente, y por el otro, una política pasiva hacia los nuevos territorios de América y el Pacífico, donde Virreyes Capitanes Generales y Gobernadores eran quienes, *de jure* en nombre del Rey, pero *de facto* en nombre propio, llevaban a cabo la política en realidad.

En cualquier caso, conforme avanzaba el siglo XVI, la política hacia el Continente dominaba la mentalidad española y se propagó poco a poco por los Virreinos del Nuevo Mundo. La mar dejó de ser un elemento esencial de la política nacional y pasó a ser un espacio incómodo del imperio, en una obstrucción que impedía una fluida comunicación entre un lado y otro de los océanos que rompía la geografía continental que se formaba poco a poco en la mentalidad de gobernantes y dirigentes en la metrópoli. Al mismo tiempo, la continuidad territorial en el Nuevo Mundo favorecía esa inclinación hacia la opción terrestre. Se hacía más entendible una política nacional dirigida hacia la consolidación territorial que a la conservación del dominio marítimo que le unía con el Nuevo Mundo con la Península Ibérica.

Mientras que la continuidad territorial en el Viejo Continente estaba en manos de adversarios, al contrario que en América que era toda española, la mentalidad marítima en la política nacional nunca tuvo ese quiebro de forma de pensar cuando se refería al Mediterráneo. Al fin y al cabo, para alcanzar cualquiera de los territorios españoles diseminados por él, se podía optar por atravesar el territorio de un aliado o lanzarse a la mar para esquivar los un adversario y, en muchos casos, esta segunda posibilidad presentaba menos limitaciones topográficas.

Por demás, la incipiente desvinculación geográfica de los Virreinos, Capitanías y Gobernaciones en América y en el Pacífico de la metrópoli se justificaba en gran medida por la necesidad de una cierta autonomía política que, con el tiempo, derivó en nuevos nacionalismos, esta vez ajenos a la religión como sucediera en los Países Bajos o en Alemania. La situación creada en Hispanoamérica tenía mucho que ver con intereses económicos en primera instancia y, una vez alcanzados, posteriormente justificados por el despilfarro que, a la vista de los españoles de América, hacían los españoles de la metrópoli en guerras territoriales. Resultaba imposible de comprender que, con tantos territorios al otro lado del océano se buscasen más en el viejo continente.

Así, la mentalidad española se volvió continental durante todo el siglo XVI y poco a poco se perdió la conciencia de que España era, además de una país europeo, la primera nación americana organizada con los mismos criterios que la metrópoli, donde regían los mismos códigos y decretos para los españoles viejos, los nuevos, los de aquí y los de allá. Sin conciencia del cambio, una nación marítima como la española se empeñó en mutar su espíritu marinero para enfrentarse por tierra a quienes la atacaban por mar. De hecho, las guerras con Francia y con Inglaterra que llevaron a la victoria de don Álvaro de Bazán en la Isla Tercera y el desastre de la Gran Armada contra Inglaterra tenían mucho que ver con el territorio y poco con el dominio del mar y sus vías de comunicación.

Y ¿qué decir de la actividad naval en el Mediterráneo? A pesar de la victoria de don Juan de Austria y la Liga Santa en Lepanto contra el imperio turco, la mentalidad marítima que se mantuvo durante un siglo comenzó su decadencia conforme disminuyeron las riquezas con las que comerciar. Más allá de los datos analíticos que pudieran aportarse, se puede determinar el estado de opinión de la época con las palabras que Miguel de Cervantes, buen conocedor de la vida en las galeras, pone en boca de Ginés de Pasamonte en el Quijote cuando,

después de ser liberado de una cuerda de galeotes, le dice al hidalgo: "...otra vez he estado cuatro años,... y ya sé a qué sabe el bizcocho y el corbacho, y no me pesa mucho ir a ellas... que me quedan muchas cosas que decir, y en las galeras de España hay más sosiego de aquel que sería menester...". Lo dicho: navegar, poco.

Cabe pensar que, sólo de poco navegar, se acrecentó el sentido territorial de la mentalidad española a uno y otro lado del Océano Atlántico. Los españoles de aquí ignoraban la inmensidad de la Nueva España, la enormidad de la Nueva Granada o la extensión que cubrían los archipiélagos del Pacífico con nombres españoles: Filipinas, Marianas, Carolinas, Santa Cruz, Guadalcanal,... y los españoles de allá, rodeados de riquezas nunca pensadas, adquirieron un estatus que difícilmente se les concedía en la metrópoli por lo que optaron por una autonomía conforme se hacían con la propiedad de los recursos y se justificaba tal actitud en la sinrazón de las conquistas territoriales en el viejo continente. Y para cerrar aún más el círculo vicioso, los españoles de aquí y de allá se olvidaron de que, además de la lengua, la cultura y la religión que conformaban la Hispanidad, la mar era el nexo geográfico de unión que les hacía grandes.

Los imperios se forman con la iniciativa de los gobernantes y el empuje de los pueblos y decaen por la ambición de unos y el desapego de otros. En el ínterin, sobreviven mientras dominan la mar. Así, ese olvido continuado de la necesidad de ser alguien en los espacios marítimos incrementó el sentido autárquico en los Virreinos, Capitanías Generales y Gobernaciones en América. Por un lado, acrecentó la ambición de gobernantes que impusieron sus propias reglas de juego político, económico y social en muchas ocasiones en sentido contrario a lo que fue el espíritu de la colonización: la unidad de los pueblos en la diversidad de las tierras. Así se entiende la aparición de personajes, a los que difícilmente se les puede dar otra denominación que de caciques, cuya codicia por ostentar el poder y hacerse con los beneficios que ello conllevaba se alzaron paulatinamente. El auge y la caída del Imperio español se refleja muy bien descrito por Salvador de Madariaga. Es un análisis riguroso y nada sesgado de este fenómeno que comienza a finales del siglo XVI y se prolonga por todo el XVII, donde la mar tiene algún que otro destello en la descripción del declive de España como potencia influyente en el mundo.

A los fines de este escrito de opinión, poco más de lo dicho se puede decir del siglo XVII donde las sublevaciones en Portugal, Nápoles, Sicilia o Cataluña y las guerras con Francia marcaron la agenda del siglo español. España cedió la primacía en el continente a Francia

hasta el extremo de nombrar como heredero de Carlos II, el último rey de la dinastía de los Austria, a un aspirante al trono francés, de la Casa de Borbón: Felipe de Anjou, por delante del Archiduque Carlos de la propia Casa de Austria. En la mar, con la creciente autonomía de facto que se imponía en los territorios españoles en América, la mar dejó de tener peso paulatinamente y el hueco que España dejaba lo ocuparon franceses, ingleses y holandeses que, ya en estos años de decadencia, desviaron el comercio hacia sus puertos o simplemente hacía con él en la mar al enfrentarse abiertamente a las flotas de indias españolas para hacerse con sus cargamentos.

Curiosamente, tanta pelea continental durante todo un siglo, se saldó con pérdidas que mermarían, aún más, la capacidad marítima española. Y para aumentar la paradoja: cuando se llega al punto de negociar las condiciones para establecer la paz entre las naciones europeas con las que España mantenía sus diferencias, se deja en manos de diplomáticos del adversario terrestre, Francia, la negociación con el contendiente marítimo, Inglaterra. Así queda más claro poder entender las pérdidas de Gibraltar y Menorca a favor de los ingleses y de Nápoles y Sicilia en beneficio de los austriacos. Un reparto equitativo de la herencia española entre dos adversarios, a manos de un tercero. Esta será, como cita el embajador Fernando de Olivie en su obra "La herencia de un Imperio roto", una más de las veces en que la diplomacia española delegó en manos de otros la defensa de lo que únicamente los españoles podían defender.

Si el siglo XVI fue para España un periodo de descubrimientos de territorios desconocidos, el XVIII fue un siglo de exploraciones para, con el espíritu que inspiraba la Ilustración, aportar a la ciencia nuevos conocimientos en los territorios más ignotos. Así nace la vinculación de la Armada con la ciencia. Artífices de esta actitud hacia la mar tiene que ver con la llegada a los despachos de Hacienda, Indias y Ultramar de José Patiño y el establecimiento de una Marina de Nueva Planta (una más moderna organización) a tenor de los tiempos imperantes en el resto de España, donde se implantaba también normas de organización unitarias para las restantes actividades. Pero además de actores capaces de llevar las ideas a la práctica, influyó en el cambio de mentalidad de los gobernantes de la metrópoli el resultado de la expedición Malaspina a lo largo de la costa americana del Pacífico, desde la Alta California hasta Alaska. El cuerpo documental que aportó al término de la expedición, "Viaje político-científico alrededor del mundo" era, además de una enciclopedia científica y geográfica, un compendio político donde se vertían la situación en que se encontraban la gobernación y administración de los territorios de ultramar.

Al margen de escaso interés que las opiniones sobre la situación política que Malaspina vertía en su informe, de esta manera indirecta, las élites españolas descubren el potencial científico, económico y político de la mar. Las enseñanzas que se podían extraer de ese auge de la actividad marítima española en el mundo se trasladaron a una sociedad muy distante del conocimiento de los principios que regían el mundo del saber hasta entonces. Otras muestras de esa contribución al conocimiento marítimo fue la demostración que marineros españoles, con Jorge Juan al frente, hicieron de la geometría de la tierra y la confirmación de que se trataba de un geóide achatado por los polos, contraria a la afirmación de científicos franceses que lo daba como un cuerpo esférico alargado hacia ellos.

La talla científica de los marineros españoles quedó señalada. También en este caso, como en el de Malaspina, es de especial significación el informe que se hace de esa expedición para la medición del meridiano. En aquellos años, tanta importancia resultaba tener el descubrimiento como la documentación que lo acreditaba. La erudición de los marineros españoles era patente, desarrollada a partir de una buena formación científica sin limitaciones. Sirva como anécdota esa que figura en el prólogo del Informe de Jorge Juan, en cuyo prólogo se citan las teorías de Nicolás Copérnico contenidas en un libro existente en el Real Observatorio de Marina de San Fernando, por más que, al estar inserto en el Índice de libros prohibidos por la Iglesia debió quemarse, a cuyo pesar sirvió para los estudios previos a la expedición, aunque como cita el documento, "ya todo el mundo sabe el libro de Copérnico no existe".

Quizás la aportación más duradera a la condición marítima de España en este siglo XVIII fue la creación de la Compañía de Guardias Marinas en 1717 para ordenar y regular los conocimientos que deberían adornar a un oficial de marina. Realmente fue la incorporación de la ciencia a educación naval que hasta entonces se basaba exclusivamente en la acumulación de experiencia náutica. De esa institución, hoy vigente todavía, salieron los marineros que llevaron al convencimiento del Rey Felipe V y más tarde Carlos III a la necesidad de dotar a España de una Marina moderna, abandonar viejos paradigmas y reforzar la posición española frente a las potencias europeas que peleaban en la mar.

Los comienzos del siglo XVIII se caracterizaron por la neutralidad propiciada por Fernando VI que consistía, a grandes rasgos, a mantenerse al margen de los acontecimientos para evitar conflictos. Sin embargo, esta neutralidad se mostraba en el fondo la debilidad en la

que se encontraba España y el resultado era una continua cesión territorial y un abandono de los espacios marítimos. Fue con la llegada de Carlos III desde Nápoles a la Corona de España cuando cambia la naturaleza del estatus neutral que regía la vida política española. El motivo de ese cambio radica en la percepción del rey napolitano de la necesidad de ser fuerte para poder ser neutral. Con ello, además de reforzar y organizar los ejércitos, se da impulso a la Marina y se hace sobre el conocimiento y la experiencia de marinos salidos de la Compañía de Guardias Marinas.

Conforme se aproxima el relato hacia el día de hoy, el angular del tiempo se estrecha y, donde antes era fácil sintetizar la situación de cien años en una sola mirada, ahora es necesario poner el objetivo sobre décadas para entender cómo cambió la mentalidad marítima española. Así es necesario entrar en el Siglo XIX.

El siglo XIX nace con Godoy al frente de los designios españoles y, por aquello de creer que modernidad es hacer lo contrario de lo que se hacía, abandona la política de neutralidad armada que había mantenido Carlos III y que había situado a España entre las naciones influyentes en Europa y que, por ese entonces, era como decir en Occidente y en el resto del mundo. El impacto inmediato es la desatención del Ejército y de la Marina que, con especial énfasis, pierde un número significativo de barcos y además, por falta de recursos para navegar, el adiestramiento de las dotaciones en primer lugar y, más adelante, hasta lo más mínimo para subsistir.

La mirada se equivoca y, en lugar de dirigirse hacia la mar lo hace hacia el continente. Con la Revolución Francesa sin digerir en la sociedad española, se firma en 1796 del Tratado Hispano Francés de San Ildefonso, segundo con este nombre, que subordinó España a Francia, la potencia continental del momento. Todo para satisfacer la ambición de Godoy y hacer posible su "subida al carro de los vencedores", al apoyar al post-revolucionario Napoleón. El objeto final de los sueños del Príncipe de la Paz (¿?): el inexistente Reino de los Algarbe para sí y sus descendientes. La ambición personal superpuesta a los intereses generales de la nación.

A decir de Fernando Bordejé, Contralmirante e historiador, las circunstancias en las que se movía España eran, además de la debilidad de la Monarquía, la ambición de Godoy y la impopular alianza con Francia que trajo la dinastía Bonaparte a reinar en el Imperio español, la existencia de una clase dirigente *carente de una ideología coherente e inmovilista a todo tipo de progresos en unos años de grandes convulsiones sociales...* Es lógico, por tanto, que esas ca-

rencias se reflejasen en la situación de la Marina. La consecuencia fue una financiación de la Marina fue prácticamente inexistente en los últimos años del Siglo XVIII y comienzos del Siglo XIX, no sólo para la construcción de nuevos buques, sino también para el mantenimiento de los existentes, y lo que va mucho más allá, para la manutención de su gente.

La falta de presupuesto desde las últimas décadas del Siglo XVIII por la penuria económica general de España tuvo, como se ha dicho tres consecuencias: una prolongada inactividad de la flota, un progresivo deterioro de los buques y una brutal miseria para la gente de la mar. La inactividad de la Flota hizo a los comandantes y los oficiales inexpertos además de poner sus miras en destinos de tierra, propició que las dotaciones se volvieran ociosas ante la inexistente necesidad de salir a la mar o de mantener los buques a falta de pertrechos y, con mayor calado en el futuro, acrecentó las dudas de la clase política sobre la necesidad de tener una Marina. El deterioro de los buques, por su parte, redujo la necesidad del reclutamiento de marinería profesional. Esta ausencia de necesidad y las epidemias en Cádiz y el Mediterráneo plantearon incluso la leva de condenados para dotar a los buques, lo que degradó el reconocimiento profesional de la marinería y produjo un decaimiento de la moral y la disciplina en los barcos. Y finalmente la miseria en que vivía la gente de la mar por falta de trigo para hacer "galletas" y alimentar a las dotaciones en la mar y el prolongado impago de los sueldos. Ambas se convirtieron en una situación endémica.

En esta situación general, Godoy impuso al Embajador de España en París, Cayetano Valdés, Teniente General de la Armada, la firma de un convenio entre las Marinas española y francesa para apoyar la campaña napoleónica contra Inglaterra en el que subordinaba la Flota española a un almirante francés. En este orden de cosas, se produce la Batalla de Trafalgar.

Si se da un tratamiento de menor a mayor a las circunstancias que confluyeron en ese día de octubre de 1805 hay que considerar otros elementos importantes desde una visión estratégica. Al estado lamentable de los buques y a los escasos recursos para mantenerlos se unía la visión continental que primó en las campañas napoleónicas: la conquista territorial. Para Napoleón, la mar era un obstáculo y la Marina tenía una única finalidad: el transporte de tropas de una a otra orilla, tal y como pudiera hacerse al vadear un río. Por el contrario, la visión estratégica de Inglaterra era el dominio de la mar, por entender que con ello se podría controlar el comercio, limitar los

movimientos de tropas y, en el caso de España, arrebatarse con ello las vías de comunicación con las colonias en América y que daban cohesión al Imperio.

Así pues, fuere como fuese, hay que sumar la escasa importancia que las Marinas francesa y española tenían para los dirigentes políticos franceses y españoles. La orientación política española de mirar exclusivamente a lo que sucedía en Europa durante el reinado de Carlos IV hizo que se tuviera una nula atención a lo que sucedía en Ultramar, precisamente donde se asentaba la verdadera fortaleza del Imperio español.

Ni América, ni mucho menos las posesiones en el Pacífico, fueron motivo de atención para los gobiernos de Godoy que, para ahondar más en el pecado de lesa traición, entregó una parte del Virreinato de Nueva España, La Luisiana, a los franceses quienes apenas tardaron unos meses en venderla a los Estados Unidos de América. Y así las cosas, España se encontró con la invasión francesa del territorio en la Península Ibérica y con la pérdida del dominio de la mar a favor de los ingleses.

De nuevo vale la pena traer una reseña del embajador Olivé, en su libro *"La herencia de un imperio roto"*, esa que exclama con rotundidad que la causa de la desaparición del imperio español y de la división del mundo hispano del siglo XIX estuvo en la invasión napoleónica de la Península Ibérica. Esto es así porque la invasión francesa produjo dos reacciones muy distintas en España y Portugal que denotan la muy distinta mentalidad reinante. Mientras que el territorio peninsular estaba invadido por Francia, España y Portugal se mantuvieron libres de dominación en América. Sin embargo, ante el mismo hecho de la invasión, Portugal optó por evacuar a través del océano a la Familia Real de Braganza a Brasil y aliarse con la potencia marítima Inglaterra, mientras que España, por el contrario, trasladó la Familia Real de Borbón por tierra a Biarritz y alió con el propio invasor francés.

La participación real de la Marina como tal en la Guerra de la Independencia se produce a partir del abandono de los pactos con Francia y la alianza con Inglaterra con la sublevación popular y el establecimiento de las Juntas Regionales para la defensa de los derechos de la Monarquía de Fernando VII fueron claves a partir de 1808. Lo cierto es que, ante la precaria situación de los buques españoles y la necesidad de milicias para combatir en tierra, la Marina formó batallones de Marinería e Infantería de Marina para reforzar a las unidades militares británicas. Tanto fue así que el propio don Cayetano Valdés

mandó una División de Wellington en la toma de Ciudad Rodrigo. También veremos a batallones de Infantería de Marina combatir en Bailén, en Ciudad Rodrigo o en Tortosa y a brigadas de la Real Armada hacer lo propio en otros tantos escenarios.

La consecuencia de los desembarcos masivos de las dotaciones acrecentó la debilidad de la Marina al reducir aún más su capacidad de combate. Tan sólo hay que recordar que de los 92 navíos y fragatas de que disponía España a finales del siglo XVIII, únicamente quedaban 43 a flote y, de ellos, 18 no podían navegar por falta de mantenimiento y carenas y de los restantes solamente algunos y por tiempo limitado en disposición de combatir. A esa realidad hay que unir el abandono de cualquier intento de crear un poder naval que le permitiera sostener el imperio ultramarino.

La influencia de la Marina en la Guerra de la Independencia fue escasa y el vaivén político posterior con el Reinado de Fernando VII produjo una mayor merma en el sentimiento nacional por la necesidad de tener una Marina que pudiera mantener eso que un siglo después se llamó "vínculo trasatlántico" y que por aquel entonces era puramente un enlace entre territorios de soberanía española. Durante las dos décadas de su reinado se produjeron múltiples cambios de orientación política, pero ninguno de ellos desvió la mirada sobre lo que sucedía en el Viejo Continente. Por el contrario, ninguna atención merecían las circunstancias en América que ponían a todas luces la necesidad de una Marina: las insurrecciones, los pronunciamientos militares, el nacimiento de un nuevo orden económico tras el expolio de la guerra, el resentimiento del comercio exterior como consecuencia de la falta del mercado americano, la constitución de una sociedad de clases y, finalmente, la aparición de un centro de poder absoluto que, sin aportar soluciones a los problemas reales, era contrario a toda reforma. El resultado fue la drástica reducción de los territorios españoles con la emancipación de los países americanos de habla hispana, una geografía que se quedó exclusivamente con la Península Ibérica y los archipiélagos en el Caribe y el Pacífico.

La conclusión es que, durante el reinado de Fernando VII, apenas se pudo hacer nada para reconstruir una Marina, a pesar de las continuas reformas en la administración naval. Todo sonaba a cambiar para que nada cambiase. Entre 1828 y 1833, se dio la paradoja de que, si bien la Hacienda empezaba a mejorar, los presupuestos para reconstruir la Marina se vieron recortados hasta tal extremo que suponían la sexta parte de la dotación para el Ejército, otro síntoma de la escasa mentalidad marítima que reina. Por dar un dato, en 1833,

al terminar el reinado la Marina seguía dotada con buques de vela exclusivamente, mientras la Marina francesa contaba ya con buques a vapor: 5 de hélice y 25 de ruedas. Además, con tantas nuevas organizaciones sin desmontar antiguas, como sucede con asiduidad, se incrementó el gasto en burocracia, la indefinición de funciones y el solape de tareas que llevaron al enfrentamiento administrativo que, trasladado a la milicia, se tornó en indisciplina institucional.

El reinado de Isabel II presentó los mismos males de inestabilidad política. A este mal, convertido en endémico a lo largo del siglo, se unió el enfrentamiento personal entre los sucesivos ministros de Marina que, tan pronto asumían la cartera derogaban toda la labor del anterior. Esta enfermedad en absoluto era privativa de la Marina. Se producía en la práctica totalidad de los ámbitos de la Administración por lo que "llovía sobre mojado". Lo singular fue que, ante tanto desvarío político y administrativo, la Marina pudo subsistir como Institución gracias a que sus miembros mantuvieron la fe en lo que hacían y mostraron un patriotismo más allá de lo que demandaba el deber.

La Marina contaba por aquel entonces con 35 unidades, la práctica totalidad de ellas de escaso valor militar. Solamente 3 eran navíos y 5 eran fragatas. Las restantes unidades eran buques menores que se dedicaron a bloquear los puertos del Cantábrico para limitar los movimientos de las tropas carlistas. La mentalidad continental continuaba presente y se acrecentaba. La necesidad de afrontar la situación interna en la Península Ibérica reclamaba mayor atención al Ejército que a la Marina. Para mayor ahondamiento, se le ordenó a la Marina entregar de forma definitiva parte de su fuerza de Infantería de Marina, tres batallones, al Ejército por considerar que era injustificable su empleo en operaciones navales.

De los innumerables titulares de la cartera de Marina de la época habría que destacar a Mariano Roca de Togores, Marqués de Molíns, que por el tiempo que desempeñó la cartera, en tres ocasiones, pudo dejar una impronta en la Marina. Molíns acometió la gestión de la Marina con una amplia visión política, producto de su condición de senador y, tal vez, por ver las cosas desde fuera ya que no era ni militar ni marino. A ello hay que unir su determinación personal de hombre honesto y recto para hacer lo mejor para la Marina y para España. Su gestión sirvió para orientar una modesta reconstrucción a lo largo del reinado de Isabel II y prolongarlo en el de Alfonso XII, a través del almirante Antequera, con sus mismas ideas.

Con el resurgir de la Marina se percibió un repunte de la mentalidad marítima propiciada por el seguidísimo colonial de los países con-

tinenciales europeos. Fue entre las décadas de 1850 y 1870 cuando doctrinalmente se incorporó el concepto de que la política exterior debía hacerse sentir y estar respaldada por una fuerte potencia militar y naval. Y así fue, cuando se propiciarían las intervenciones en África, en la Conchinchina, en Fernando Poo, en México, en Santo Domingo, o en Italia. Difícil será encontrar a partir de entonces una acción de política exterior que se llevase a cabo sin contar con la Marina.

Sin embargo, por más que se invirtiera la tendencia, los trastornos sociales que provocaron los levantamientos militares de O'Donnell, Narváez y Espartero, hicieron muy poco por consolidarla. Aunque la Marina se mantuvo alejada de los levantamientos y veía pasar de nuevo una serie interminable de ministros para dirigir el departamento, entre los que figuraron prácticamente tantos oficiales generales del Ejército como de Marina, la influencia en la política nacional era escasísima. Será Bordejé quien defina claramente la situación *"... la clase política vivirá más pendiente de alargar o combatir el poder establecido, de acuerdo con sus ideologías o intereses personales, que de atender fielmente a resolver los problemas, carencias y necesidades que reclamaban los distintos órganos de la Administración y en suma del pueblo español"*.

En 1868 se produjo la "Revolución Gloriosa" que buscaba el fin la abdicación de Isabel II, sin renunciar al sistema monárquico. En esta ocasión, por primera y posiblemente única vez en la historia política de España, es un oficial de marina, el almirante Juan Bautista Topete, el que inicia los levantamientos que llevan al derrocamiento de la Reina. La actuación se produjo por la negativa valoración de la política de los últimos gobiernos de Isabel II y por la convicción de que la solución era una monarquía sensata con otro monarca a su cabeza. Alejaba así la idea de una revolución pero invocaba un cambio drástico en la situación que ayudara a la recuperación de España. Sin embargo, como sucede en las revoluciones, los acontecimientos posteriores tienden a facilitar la llegada de las dictaduras. Así pues, el derrocamiento de Isabel II terminó en un vacío de poder y la asunción del gobierno por quien lo ansiaba, el General Serrano, quien situó a Prim y Topete, sus valedores militares, en las carteras de Guerra y Marina, y estableció una Regencia a la espera de la designación de un nuevo soberano. La realidad es que las discrepancias entre los Diputados de las Cortes Generales dieron pie a la aparición de los primeros partidarios de la República y la atomización de los partidarios de las distintas opciones monárquicas que habían pedido el relevo de Isabel II. Esta situación desembocó en una confusión institucional donde la lealtad con el sistema establecido desapareció.

Las diferencias entre los grupos monárquicos sobre quién podría era el mejor candidato a la Corona de España avivó el enfrentamiento civil que, con la designación de Amadeo I de Saboya por el General Prim, se convirtió en guerra abierta, la Primera Guerra Carlista, donde las operaciones navales tendrían una escasa incidencia. Esta percepción negativa de la necesidad de una Marina y la inexistente preocupación por los asuntos de Ultramar relegaron cualquier opción de atender las necesidades de la Marina. De nuevo la mirada se desvió hacia lo inmediato y dejó de observar lo que llegaba más allá del horizonte. Es más, se planteó la cuestión de si era necesario poseer buques de guerra para la defensa de España. Ya se ve que es tema recurrente cuando se tiene una visión localista y provinciana de la realidad.

Una notable influencia en la merma de mentalidad marítima y también del papel institucional de la marina se produjo con el enfrentamiento entre la Milicia Nacional y los Voluntarios que creó la República, unas fuerzas militares creadas al margen del Ejército y la Marina, sin más razón que la de dominar cualquier intento de rebelión militar. El levantamiento cantonal que se produjo en el verano de 1873 en varias ciudades de España, entre ellas Cartagena y Cádiz, hizo que la Marina se viese afectada negativamente en su desarrollo.

En 1875, cuando llega a Barcelona Alfonso XII y se restaura la monarquía, la Marina estaba políticamente marcada por el alzamiento de Topete y los levantamientos cantonales que dañaron el crédito de sus oficiales frente a los dirigentes políticos y mermaron la disciplina y la unidad en el seno de la institución. La llegada del nuevo Rey de la mano del entonces Ministro de Marina, el marqués de Molíns, y a bordo de un buque de guerra desde Marsella daban visibilidad a su existencia. Sin embargo, Cánovas como Presidente del Consejo de Ministros recelaba aún de la situación interna de la Marina después de la "Revolución Gloriosa" de Topete siete años antes, por lo que toma la decisión de cesar al marqués y asumir la cartera de Marina personalmente. Esta situación, inicialmente de carácter interino, se convirtió de facto en permanente hasta el nombramiento del Almirante Antequera en 1876.

Después de un sinfín de relevos ministeriales: Antequera, Pavía, Durán, Pavía, Arias, Valcárcel, Antequera, Pezuela, Beránger,...; fue Antequera quien "centró el tiro" sobre el problema real de la Marina: la inexistencia de un plan que, simultáneamente, redujera la administración, afrontase la modernización de la gestión del personal y dedicase recursos a la renovación de la fuerza naval tanto en la

Metrópolis como en Cuba y Filipinas, juicio que comparto. Sin embargo Antequera se encontró en su primer mandato con una oposición irracional en las Cortes que se mantuvo en el mantra de "si no hay Marina, para que hay que gastar dinero en ella" y en la reluctancia interna a modificar los métodos de trabajo de su administración y del control de sus recursos.

A pesar de ello, se podría afirmar que "se suplió con celo" la escasez de apoyo político. Así pues, la educación general, técnica y profesional que recibían los oficiales de marina permitió orientar los esfuerzos de regeneración hacia soluciones innovadoras y viables. En esos años se desarrollarían algunos avances significativos en construcción naval como los diseños de torpederos, destructores o submarinos, desarrollos novedosos en artillería naval o en telegrafía sin hilos y, como inversión a largo plazo, se reforzó la enseñanza con la redefinición del programa de enseñanza en la Escuela Naval o en las de formación de marinería e infantería de marina, la creación de la Academia de Artillería de la Armada, el refuerzo de las competencias del Real Instituto y Observatorio de Marina con el Curso de Estudios Superiores en Ciencias Físico-Matemáticas que hoy pervive, etc. En definitiva, lo que la organización apenas proporcionaba se completaba con el ingenio de sus miembros.

A pesar de los escasos planes navales que se adoptaron con realismo, éstos pusieron los cimientos de "cómo regenerar la marina" y los escasos recursos bien empleados permitieron renovar unidades. Así en 1885, la Marina contaba con 160 buques y se mantiene como la cuarta marina europea tras Inglaterra, Francia y Rusia. Resultó de especial importancia la Ley de Escuadra de 1887 entre las muchas leyes singulares que se dictan en esos años como la de la Abolición de la esclavitud en las Colonias de 1886, la Ley de Asociaciones de 1887, la constitutiva del Ejército de 1889, la del nuevo Código Civil de 1889, la del Sufragio Universal de 1890, la de libertad de imprenta, de cátedra, de jurado, etc. Lo que la Ley de Escuadra proponía reflejaba las necesidades de una Marina capaz de actuar en Cuba, Filipinas y las Marianas donde se daban con mayor frecuencia y virulencia los levantamientos insurgentes.

Para afrontar el fenómeno insurgente en estos territorios insulares se adoptó una estrategia que ponía de manifiesto de nuevo la escasa mentalidad marítima instaurada en la clase política, Las acciones contra la insurgencia se basaba en la actuación del Ejército tierra adentro sin considerar el control del mar necesario para interceptar los apoyos que les llegaban desde los Estados Unidos directamente o

indirectamente desde Hong Kong a cada uno de ellos. La política española sostenía la necesidad de un gran Ejército que, curiosamente, nunca podría desplegarse en ellos por falta de barcos. Pocos fueron los políticos que llegaron a estas conclusiones salvo Joaquín Costa que en su ideario incluyó varias anotaciones.

Con una geografía dispersa por todo el globo, se asienta incomprendiblemente la doctrina francesa de la "*Nouvelle Ecole*" francesa apoyada por jóvenes oficiales como Peral, Bustamante y Villamil que despreciaba los grandes buques, opción defendida por Antequera. A esta opción doctrinal se sumó la corriente "economicista" de algunos políticos que convencieron a las Cortes de que un país pobre como España únicamente podría construir o adquirir buques baratos. En estos términos de desequilibrio se llega a la guerra con los Estados Unidos cuyo resultado airea todos los males que sufría la Marina.

Así pues, si hubiera que destacar lo singular del Siglo XIX para mantener el germen de una mentalidad marítima diría que se resume en tres nombres: Escaño por su contribución doctrinal, Roca de Togores, Marqués de Molíns, por su visión estratégica, y Antequera por su pragmatismo.

El Siglo XX está tan próximo que la lupa con que se quiere mirar la evolución de la mentalidad marítima española desenfoca la visión. Sin embargo, se pueden señalar dos momentos en los que la mar se pone en el punto de vista estratégico de la política nacional. El primero de ellos, la política desarrollada por Maura y Ferrándiz en las primeras décadas del siglo que llevó a una clara regeneración y modernización de la Marina y el segundo el "descubrimiento" del interés marítimo de los Estados Unidos de América a partir de la Acuerdos Hispano-Americanos de 1953 por situarse geográfica y técnicamente en España durante la segunda mitad del siglo. La permanencia de la Base Naval de Rota como anfitriona del estacionamiento, primero de submarinos nucleares, más adelante como punto de intercambio de las unidades anfibas y de destructores estadounidense en estos años, dice mucho de la importancia de España como factor de ventaja en la estrategia marítima de los Estados Unidos de América, donde lo expedicionario es símil de lo marítimo.

Con las opiniones vertidas en estas páginas, sería un desafuero dejar de hacer una síntesis de lo dicho. En una frase diría que los cambios de siglo dieron al traste con la pujanza de la Marina, lo fue los siglos XVII, XVIII y XIX. Las regeneraciones se producían por impulso personal más que por impulso de una nación convencida de su condición marítima. Y que cada vez que la mirada de España se

volvía hacia el Continente decaía la influencia española en el mundo.

Como se ya se dijo, los imperios tienen mucho que ver con la mar, así se entiende que en el siglo XX algunos refunfunen en su declive como dice el mismo Kaplan en "*Gruñidos Imperiales*" y se acrecienta la pugna entre China, Estados Unidos de América y Rusia por las líneas de comunicación marítima en la Competencia de Grandes Potencias de este siglo XXI. La cuestión es cómo jugará España sus bazas en este concurso de intereses marítimos: si mirará de frente a la mar o volverá su mirada equivocada de nuevo al continente.