

# POLITICA NAVAL DE LA ESPAÑA MODERNA Y CONTEMPORANEA

## I. DE LEPANTO A UTRECHT.

Penosas jornadas, sin duda, aquellas que España hubo de vivir en Utrecht, y no tan sólo porque en su transcurso se ajustasen los Tratados que redujeron la presencia hispánica en el mapa de Europa, y aun mordieron el propio solar, sino porque el revés diplomático no surgió de improviso: lo habían preparado, de tiempo atrás, diferentes hechos adversos. No era así suficiente que España reaccionase contra unas realidades inmediatas que, de sobrevenir bruscamente, bruscamente también podrían, acaso, desaparecer. Había que recobrar en función de realidades nada adventicias, sino arraigadas en el Estado mismo, como ocurre, llegada la hora de la decadencia, en cierto modo prevista, a los pueblos que no acertaron a ordenar su auge.

Venía España desguarneciendo en aquel descenso del siglo XVII de que son efecto, más que causa, el Tratado de Westfalia y la Paz de los Pirineos, las tres líneas esenciales que marcan, en todo tiempo, la relación política de inferioridad, superioridad o equilibrio entre

un determinado pueblo y los demás: la Diplomacia, el Ejército y la Marina; descuidada esta última de tal manera, que fué, a no dudarlo, el primer signo del Imperio que falló. Antes del declive aludido, en plena eminencia de poder, a pocos años de la gloria radiante de Lepanto —perfectamente asimilada por la conciencia nacional—, se produjo, entre algunos otros episodios reveladores, el de la *Armada Invencible*. La sagacidad extraordinaria de Felipe II le había denunciado el peligro que Inglaterra significaba, en plazo más o menos próximo, y se dispuso a conjurarlo, del modo harto conocido. Pero su escasa inclinación a las cosas del mar —en contraste con la afición marcada de Carlos V, su padre—, fué causa, quizá, de que no aplicase sus preferentes cuidados a la forja y empleo del precioso instrumento que había de cumplir su designio. Confiando Felipe II en otros, a este respecto quedó mal servido. No parece que sus secretarios y consejeros, en general, concedieran todo su decisivo valor al papel del mar en la defensa y acción exterior de la Corona, a no ser Antonio Pérez, que pecó mucho, y gravemente, hasta la suma traición; pero por lo mismo que nunca le faltaron la inteligencia ni los conocimientos, supo cuál y cuánta es la importancia del “piélago” —como decía— en la expansión de los pueblos y la fuerza de los Estados: mucho más en el caso concreto de España, localizada en una península de muy dilatadas costas y dueña de vastos o frecuentes territorios, que se distribuían entre mares lejanos.

En todos los supuestos, no faltan datos que autorizan a pensar en lo tasado de las asistencias técnicas al pensamiento de Felipe II en materia naval, y en la distraída solicitud de la Administración, poco dada a dotar aquellos planes de los medios adecuados. El error esen-

cial —no sabemos hasta qué punto evitable— de que sucediera a un marqués de Santa Cruz —tan valioso, por sus probados méritos—, en el mando de la *Armada Invencible*, un duque de Medina-Sidonia —convicto y confeso de su incapacidad e inexperiencia—, dice ya mucho. Y no dejemos de leer en las cartas dirigidas por Juan Andrea Doria a Felipe II, sobre formación y aprovisionamiento de Armadas y fortificación de bases navales, pasajes como los siguientes: “Paréceme que, aunque el Consejo de Hacienda de V. M. es de tanto número, no hay hombre ninguno que sepa de la materia que allí se trata, y haberlo de preguntar a otro, causa confusión, poco secreto y gran daño a su Real hacienda. Y así, cuanto mayor fuese el número, como fuesen hábiles y fieles, entiendo sería V. M. mejor servido; y harta desventura sería si, siendo V. M. el mayor Rey que jamás ha habido, no tuviese en todos sus reinos tres hombres de tanta inteligencia y confianza para poderles encargar esto... Las galeras de España, me dicen, cuestan a V. M. mucho, y aunque creo cierto que no es por culpa del Adelantado, porque lo tengo por ministro muy limpio, entiendo que hay gran descuido y desorden en la provisión de muchas cosas que se pueden comprar con tiempo y baratas, y se proveen tarde y caras, y lo peor de todo es que, por las relaciones que he visto, hay gente de remo para treinta galeras, y al tiempo que V. M. las ha menester, no hay remos para nueve; y de este gran descuido se debe sospechar debe haber otros... Del resolver y ejecutar presto las cosas suelen suceder buenos efectos y, del dilatarse, muy al revés. Y así no puedo dejar de suplicar a V. M., con la humildad que debo, mande ejecutarlas con tiempo en todas partes, y esto no se puede hacer si acá no se resuelven con mayor bre-

vedad; y V. M. mejor de todos sabe que por la tardanza no se ahorra el gasto, antes muchas veces se viene a hacer mayor, sin provecho, por ser pasada la ocasión y buena sazón. ¡Plega Dios que no suceda así este año!... En la Armada de V. M. siempre solía haber un tercio de españoles, y así será menester que V. M. lo mande señalar ahora, porque el tener la Armada su gente ordinaria, sin que se haya de sacar de los reinos de V. M., o pedirla a nadie, importa tanto que, sin ello, no puede ser de ninguna manera el servicio que se pretende; y porque importa también, por muchos respectos, que el Maestre de campo de este tercio sea soldado y de mucha experiencia, suplico a V. M. sea servido que se mire mucho en la elección de él...”

Tras la victoria sobre el turco en su apogeo, pudo venir la victoria sobre el inglés, de potencia incipiente. Pero no permitió la fortuna otra cosa que el retorno a España de 66 barcos indemnes y de 10.000 hombres con vida: la mitad y la tercera parte, respectivamente, de los que partieron con la *Armada Invencible*. Del pecho de los hombres que sobrevivieron pasó a las promociones inmediatas el aliento heroico que había de continuar, pese a todo, la magna historia de la España navegante y exploradora. Pero los barcos no podían reponerse, ni aprestarse de igual suerte, por obra de la bizzarria individual. Con lo que se quiere decir que el desastre afectó al instrumento, no al agente. Esto es, perdió España lo que podía suplir, y no suplió del todo, ni mucho menos, conservando lo que no se adquiere: los arranques del alma. No hubo solución de continuidad, efectivamente, entre las empresas --por lo que hace a este período-- que llevaron a Filipinas, con las banderas de España, la lengua y el nombre --o a la Florida, o a los reinos fa-

bulosos del Asia—, y las que, en serie ininterrumpida, ofrecen la muestra magnífica de la expedición de Pedro Fernández de Quirós, a través del Pacífico, hasta dar con las tierras que, unos dos siglos más tarde, creyeron descubrir Cook o Boungainville. Alumbró España, en tales ocasiones, territorios que bautizó con aguas del Océano más virginal: California, Australia del Espíritu Santo, Marianas... Muchas cosas decaían, ciertamente, en la discontinuidad del esfuerzo colectivo, a la sombra desigual de un Estado que se cuarteaba: “*Miré a los muros de la Patria mía,—si un tiempo fuertes, ya desmoronados...*”, decía Quevedo. Pero por mucho que se acentuase la ruina, todavía una isla lejana —la Carolina— tomaba el nombre, que luego se extendió al archipiélago, de un rey personalmente tan mísero como Carlos II, pero rey, al fin, de las Españas.

Paralelamente, España luchaba con corsarios y piratas de todos los colores, en mares de Europa y América, de la misma manera que, en combates de tipo estrictamente militar, los marinos y marineros españoles marcaron, con su denuedo y su pericia, grandes alturas, por desfavorables que fueran las circunstancias en que se viesan. En plena crisis —percibida por todos o no, pero cierta— de instituciones y ánimos, vencieron a ingleses y holandeses, turcos y berberiscos, don Diego Brochero, ante el cabo de San Vicente; don Antonio de Oquendo, en alta mar, rumbo al Brasil; don Fadrique de Toledo, en el Estrecho de Gibraltar; don García de Toledo, en aguas de Arcila; don Francisco de Ribera, en la costa de Karamania; don Luis Fajardo, frente a Fuengirola... Y si les tocaba perecer en la demanda, morían como don Lope de Hoces, o don Pedro Pérez del

Pulgar, o el malogrado don Pedro de Zubiaur, impávidos, entre olas y llamas.

¿En qué grado el heroísmo de los navegantes españoles respondió a un estado general de conciencia, a un metódico designio político, a una constante razón de Estado...? ¿Hasta qué punto fué marinera la vocación del español...? Sea cualquiera la respuesta a tales preguntas, es innegable que los vascos, aragoneses y catalanes cedieron, gustosos, a la tentación del mar, incluso cuando la incompleta geografía del mundo hacía naturalmente cortas las rutas que excitaban su afán; que la Castilla de Fernando III y Alfonso X supo bien lo que valía el concurso de las Armadas y el esfuerzo del “Ome que face la guerra de mar”; y que el alto sentido político manifestado por los Reyes Católicos, esto es, en el tiempo inicial de los viajes y descubrimientos trasatlánticos, fué perdiendo tanta fuerza intrínseca como contacto entre los diversos elementos que la servían, según avanzaban los Austrias en el tiempo. Se ha dicho —y es probablemente cierto— que España mudó de rumbo, en cuanto a los objetivos primordiales de su política exterior, prefiriendo, al Imperio ultramarino, el continental europeo, y quedando postergada la política del mar y barcos a la de tierra adentro y soldados. Es típico, a este respecto, el razonamiento de un historiador y político, don Joaquín Sánchez de Toca, en su libro *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*, publicado en 1898: año que por sí solo explica, en no pequeña parte, la posición extremada del autor.

“La primera vía —dice Sánchez de Toca, aludiendo a la política de los Reyes Católicos, encaminada a la expansión de España en el Nuevo Mundo— conducía a no

tener ningún motivo perenne de desavenencia con las demás naciones, y poder desenvolver, en espléndido aislamiento, con las artes de la paz, los elementos internos de la economía patria sobre los asientos naturales de la unificación peninsular. Con esta política, refundiéndose rápidamente en la misma soberanía, por impulso directo de los pueblos, el espíritu de Castilla, para la colonización cristiana al estilo romano, y las actitudes incomparables de Portugal, para las empresas marítimas de tomar las vías comerciales y escalonar emporios a estilo fenicio, habría irradiado de nuestra península, en foco sin igual, y de siglo en siglo más esplendorosa, la supremacía para la acción civilizadora del mundo. Y conquistando de esta suerte poderío sin rival en el Océano, y en Europa los resguardos de posición inexpugnables, por las bases naturales del territorio peninsular unificado, la nacionalidad hispanoamericana estaba destinada a actuar en América como única señora, y entre las potencias europeas, desgarradas en perpetua contienda, como árbitra de todas las combinaciones de fuerza, y soberana acatada y temida por los más poderosos e invocada por los débiles, como supremo amparo del oprimido. La soberanía hispana, en fin, puesta en las vías de esta política, tenía por destino llegar a ser la majestad más reverenciada del mundo; pues así como todos dejan a quien no vale, y nadie corteja al que puede poco, todos, por temor, buscan amistad del fuerte y, por amor y veneración, si socorre. A la inversa, la otra vía política en que nos colocó la casa de Borgoña llevaba derechamente a excitar los recelos y la enemistad de Europa entera. En ella, hasta los triunfos, lejos de afianzar la paz y el respeto de la autoridad alcanzada, tenían que hacer brotar por todas partes nuevas semillas de guerras intermina-

bles, impeliendo a que las naciones todas, sin distinción de católicas y protestantes, ante la amenaza común contra la independencía, acallaran, para combatirnos, sus discordias y vinieran a confederarse en pactos de no deponer las armas hasta conseguir la total extenuación de la potencia peligrosa. Y como era notorio que el plan más certero para nuestro aniquilamiento consistía en interceptarnos los accesos del Océano y desgarrar la unidad peninsular del territorio, que constituye el núcleo de toda la organización nacional, sobre estas dos miras había de concentrarse el esfuerzo principal de las confederaciones de Europa...”

Aquella hipótesis que, por dejar de realizarse, no se puede comprobar en sus últimas consecuencias, es la que suele ganar el convencimiento de muchos, con póstumo entusiasmo. Verdaderamente, España no se descendió por completo de América, ni hubiera podido, ante la necesidad en que se veía de asegurar siquiera el camino de sus galeones, acechados de continuo por la codicia y rapacidad de filibusteros, bucaneros, corsarios... Pero disposiciones como la que en 1643 hubo de crear la Armada que se llamó de Barlovento, y otras, adoptadas en función de urgencias no previstas, no bastaron a resolver problemas de comunicación y defensa que sólo podrían haber quedado atendidos mediante reformas de conjunto, que, desde luego, no faltaron, pero que adolecieron de discontinuidad y deficiencias de realización. No constituía réplica enteramente adecuada a los riesgos de la piratería, ni suficiente, la que —tarde, en todo caso— se dió con la autorización de armar las naves en corso, puesto que las presas tentadoras, por su cuantía y calidad, eran precisamente las que los enemigos de España podían hacer en los galeones que traían el oro



y la plata de las Indias, y no al contrario. A este continuo peligro se agregaba el de las costas mismas, expuestas, en su indefensión, a golpes de mano y audaces incursiones. Fué así como piratas ingleses ocuparon, entre otras islas, la Barbada y la Jamaica; holandeses, la de Curaçao; franceses, las de Guadalupe, Dominica, Margalante, parte de la Española... Así en el mar Caribe y golfo de Méjico, como luego en el Pacífico y otra vez en el Atlántico. Dejaron su huella la codicia y rapacidad de los piratas en Veracruz, en Cartagena de Indias, en Santiago de Cuba... Olas de la misma baja violencia llegaron a batir las costas metropolitanas de Galicia o de Andalucía. Y necesitó la población de Cádiz, en 1625, un españolísimo esfuerzo sobrehumano para resistir a 80 bajeles ingleses, poderosamente artillados y con numerosa tropa de desembarco.

La postergación de la diligente y constante política naval que exigía, a no dudarlo, la vida de España en Indias, no cedió a favor de la hegemonía continental, ya que ésta tenía también que ser reñida en el mar, y lo fué. Si, en un principio, se pudo admitir la posibilidad de armonizar las dos solicitaciones de carácter imperial —en Europa y en América— que planteaba el destino histórico, harto hizo España luego, bajo la pálida estrella de los últimos Austrias, con proveer a la defensa de sus intereses ya creados en el viejo mundo, gallarda y limpiamente, llegando a la extenuación, sin descomponer en un punto la línea esencial de su honor y buena fe, virtudes que no pocas veces estorban a la eficaz habilidad y a la vigilante atención. Ocurrió lo que, lógicamente, había de ocurrir, y no es preciso que una pluma desafecta a España —la del marino norteamericano Mahan, en su conocido libro *Influencia del poder*

*naval en la Historia*— lo haya descubierto al lector universal del mundo contemporáneo. A saber: que la debilidad de España, no corregida eficazmente, sirvió de incentivo a los pueblos —Inglaterra y Holanda— que venían haciendo todo lo posible por arrebatárle el señorío del mar: la enorme extensión del Imperio Colonial hispánico “no servía más que para ofrecer un número inmenso de puntos vulnerables”. Recoge Mahan el testimonio de un historiador holandés coetáneo a la postración de la Marina española —sin citar nombre ni obra—, según el cual “todo el tráfico que se hacía a lo largo de las costas de España se efectuaba con unos cuantos barcos holandeses, y desde la paz de 1648 eran tan escasos los buques y marineros españoles, que se habían empezado ya a fletar oficialmente barcos de Holanda para ir a las Indias, de donde antes tanto hicieron los españoles por expulsar a los extranjeros”. Y añade el historiador holandés: “Es evidente que, siendo como son, las Indias occidentales el estómago de España, ya que casi todos sus ingresos son de tal procedencia, deberían estar unidas a la metrópoli por fuerzas marítimas, y siendo Nápoles y Holanda, como dos brazos, no pueden prestar ayuda a España, ni recibir nada de ésta, a no ser por medio de una flota mercante, misión que pueden cumplir los buques holandeses fácilmente en tiempo de paz, impidiéndola en situación de guerra...” Más aún: durante las guerras de Flandes, España tuvo que mandar sus tropas por la costosa y larga vía terrestre, en lugar de transportarlas por el mar.

“Las mismas causas —observa Mahan— que la reducían a tanta estrechez en lo necesario para la vida, determinaban un convenio, bastante extraño a la luz de hoy, por el cual los holandeses traían a los españoles

cuanto habían de menester, con lo que resultaba que los holandeses mantenían a los enemigos de su país, recibiendo, en cambio, dinero, muy bien acogido en la Bolsa de Amsterdam.”

Mientras tanto, Inglaterra se crecía, porque el desastre de la *Armada Invencible*, que le había sido brindado, más que por sus propios factores de triunfo, por un azar de fuerzas de la Naturaleza, contribuyó extraordinariamente a estimular a la reina Isabel en su ansia —exasperada por el odio a España y a la Iglesia católica— de desarrollar la política de expansión marítima y comercial que apuntara ya en los Tudores. “Nos contentábamos a fines del siglo XVI —dice J. R. Seeley en *La expansión de Inglaterra*— con que nos considerasen como aspirantes osados al poder naval, capaces de atreverse a luchar contra la supremacía marítima de España. Cuando una gran parte del continente americano aparecía dividida ya en virreinos de la Corona española; cuando Portugal había enviado Gobernadores que ejercían jurisdicción en el Océano Indico; cuando los misioneros españoles habían llegado al Japón, y un gran poeta portugués llevaba dieciséis años de navegación y había escrito su epopeya en regiones que los poetas de la antigüedad creyeron mitológicas, todavía los ingleses no son más que novatos en la carrera del mar y no poseen ni una sola colonia.”

Tarde llegaba Inglaterra, en efecto, pero a tiempo, porque se lo hicieron ganar, entre otras razones, la audacia y el cálculo de la piratería. Descifrada que fué la clave de su destino, más genuino resultaba su cumplimiento cuanto menor era el número de los medios que perdonaba, si es que de alguno prescindía. Y unas cuantas generaciones bastaron para que el pueblo primitiva-

mente sujeto a la vida interior del campo por el cingulo de sus costas, se lanzara a las empresas del tráfico marítimo, no tardando mucho en extender las incipientes relaciones por el norte de Europa a todos los océanos. Fué la de Inglaterra una labor continua, tan tenaz como astuta, dirigida por sus reyes, y entre ellos, y más que todos, Cromwell.

El camino prejuzgado por la concesión de franquicia a la Compañía de las Indias orientales, el establecimiento de las primeras factorías en América del Norte y la famosa *Acta de Navegación* —1651—, se ensanchó y ganó altura en el período que transcurre desde Cromwell hasta Guillermo III. El no andar Inglaterra comprometida en los pleitos interiores de Europa le proporcionó tal holgura de movimientos que, gracias a ésta, pudo llegar a una especialización casi absoluta en el servicio a su interés marítimo, mediante la lucha en todos los terrenos, sin excluir, naturalmente, el diplomático, de importancia decisiva: no se olvide el enorme rendimiento útil obtenido por Inglaterra con negociaciones, tratados y alianzas. La línea de sus relaciones exteriores se quebró siempre que le convino: favoreció a Holanda para quitarle poder a España; se alió luego con Francia, en contra de Holanda, y formó después, contra Francia, el doble cerco de las Alianzas de 1689 y 1701.

Más grave aún que perder la supremacía de los mares fué para España el no procurar recuperarla a todo trance, o, por lo menos, el no esforzarse, con plan y continuidad, en mantener la competencia a que la desafiaban sus rivales. Por los marinos no quedó. Pero nos referimos a iniciativas superiores, en materia de organización y designio político. Si las hubo, ya dijimos que pecaron de intermitentes. Más de una vez hubo que im-

provisar Armadas. La Corona, mal dotada de elementos propios, tenía que contar con las flotas y con los astilleros de propiedad particular, que requisaba, llegado el caso. Este sabido sistema de *asientos* y *embargos*, que respondía, desde luego, a leyes y usos generales de la época, agravaba en España sus inconvenientes, con la mala situación del Erario, que no hacía frente, por lo común, a las obligaciones contraídas en los respectivos conciertos y que, correlativamente, tampoco satisfacía las primas concedidas, en formularias pragmáticas, a la construcción de navíos. Ilustra esta afirmación, entre otras fuentes documentales, el libro de Tomé Cano *Arte para fabricar y fortificar naos de guerra y mercantes*, fechado en 1611. “No se concibe —lucemos— cómo hay todavía quien se atreva a construir naos con el corto sueldo que paga el Rey cuando se sirve de ellas y con el método de pagar acotamientos, asientos y embargos, el más propio para la ruina de los armadores, toda vez que no se acaban las liquidaciones en muchos años, y cuando concluyen, no pagan el escaso precio del embargo, cuyas mermas no admiten, ni dan recaudos, antes con ásperas palabras, lo excusan, teniendo, al fin, el dueño que vender la nao para pagar los alcances de su cuenta, quedando tan escarmentado, amedrentado y apurado que ni quiere comprar más nao, ni oír, ni vez cosa de ella... Todo se ha apurado y consumido, como si de propósito se hubieran puesto a ello; lo cual ha nacido de los daños de los dueños de las naos, cansados de los perjudiciales e inoportunos embargos que se han hecho y se hacen, siendo lo peor que todo el aprovechamiento ha venido a parar en los de las naciones extranjeras, que con sus libres, sueltos y muchos navíos, que, por falta de los nuestros, han crecido más, corren, navegan, surcan y

andan por todos los puertos de España y mayor parte del mundo libremente... Y aun es otro daño no menor, y es que este arte y esta ocupación, tan provechosa y necesaria, ha llegado a tal estado que ya se tiene por negocio de afrenta o de menosprecio el ser los hombres marineros, dándosele por baldón y tratándose los que tienen naos, por los ministros reales muchas veces, no como debían ser tratados hombres tan importantes y necesarios, sobre quitarles sus haciendas. Por lo cual los hombres cuerdos de la navegación y mareaje se han<sup>o</sup>dejado de ello, retirándose a ser mercaderes o a labrar el campo, por librarse de tales inconvenientes y trabajos. De manera que por todas vías se van menoscabando en el reino sus bajeles y sus tan útiles y provechosos hombres de mar...”

No dejemos de advertir cómo se extraían de muy bajos fondos sociales —por precio, a maleantes, o por fuerza, sobre galeotes— las tripulaciones que si, en un principio, únicamente servían el remo de las galeras, más tarde se extendieron a los galeones para realizar la parte práctica de las maniobras: aquellas tripulaciones a que han dado, tanto histórica como literariamente, color y carácter “los cómitres, patrones, pilotos, marineros, consellers, proeles, timoneros, espalderes, remeros y bogavantes”, que pueblan las páginas —de dramática picaresca— del *Libro de los inventores del arte de marear y trabajos de la galera*, que compuso fray Antonio de Guevara.

De la Marina misma salió la voz que hubo de señalar males y remedios. La emitió, en un *Discurso* dirigido al rey Felipe III, el almirante don Diego Brochero de Paz y Anaya, que de sus navegaciones, combates y experiencias —tan varias que incluso pasó por la del cau-

tiverio en galera turca—, sacó provechosa enseñanza, en estímulo de su ya vehemente anhelo restaurador. “El que fuese poderoso en la mar lo será en la tierra”, es frase que ha llegado a ser proverbial y que hallamos, no sabemos si por primera vez, en la disertación de referencia “sobre el estado de la Marina de la Corona”. Y añade: “Los venecianos, siendo unos pescadores que vivían en unas isletas, por estimar a la gente de mar y sus capitanes, llegaron a ser una república tan grande. Los turcos se ha visto que se han extendido por este camino. Los ingleses, que son los que más estimado tienen este punto, con las honras y ventajas que dan a la gente de mar, se han conservado y sujetaron casi toda la Francia, con ser uno de los más poderosos reinos del mundo, por no haber hecho la nación francesa estimación de las cosas del mar; y hoy en día la poseyeran, si no fuera por el milagro que sucedió de la Poncela (Juana de Arco), pues llegaron a ser señores de París, siendo Inglaterra en fuerzas muy inferior que el reino de Francia. Y hasta ahora no se tiene noticia que haya sujetado la gente y capitanes de mar a los flamencos, rebeldes en este estilo, y los pocos de navíos que tienen se han defendido de las poderosas fuerzas y ejércitos de V. M. y han sido victoriosos de las Armadas que se han juntado en aquellos Estados, y lo fueron de la que llevó el duque de Medinaceli, siendo tan grande y con tanta y buena infantería cuando fué a gobernar a Flandes, no por el valor de sus soldados, que bien conocida es la ventaja que los nuestros les hacen, sino por la estimación grande que hacen de las gentes de mar...” Asegura el almirante Brochero que el rey se encuentra mal servido porque “no hay escuela de Marinería” y porque entra a formar parte de ésta “la gente de menos estimación que hay en España”;

que es necesario, en síntesis, mejorar el trato y soldada de los marineros, castigar excesos, corregir ineptitudes, reducir a unidad los mandos de cada galeón, completar las dotaciones... “Una de las cosas —dice— porque se han visto y se ven cada día desgracias en esta Armada es por querer, con nombre y número de marineros, sin serlo”, etc. La solución estriba en “menos barcos de los existentes”, pero más efectivos, es decir, mejorados en tripulación y pertrechos; “la más fuerte muralla que V. M. puede poner a sus reinos y el mayor freno a sus enemigos es entretener una Armada de treinta galeones, con seis mil infantes, y ésta no se ha de sustentar con el estilo que hasta ahora ha corrido...”

Llamado el almirante Brochero a la Corte, al Consejo de Guerra y Junta de Indias, sería cosa de reconstruir monográficamente el camino seguido por tales reformas, en sus conatos de realización. Pero antes nos encontramos, en somera rebusca de fuentes, con las pruebas documentales de la persistencia del mal, que con las del remedio logrado. Brochero se ocupó, desde luego, en dignificar la dotación de la Marina, reconociendo en las *Ordenanzas para las Armadas del mar Océano y Flota de Indias* —las primeras que hubo de dictar— “cuán justo era honrar y premiar a los marineros españoles, sin que fuese menester echar mano de los extranjeros”, y extendiendo, a la vez, su celo a todo el personal, desde el almirante al grumete. Cuidó de las industrias navales y, concretamente, impulsó la construcción de naos, resolviendo con criterio propio las cuestiones técnicas promovidas en cuanto a porte, armamentos, etc., por los adelantos de la época. Pero no hay reforma eficaz si no se coordinan los esfuerzos y no se realiza una satisfactoria sucesión de empeños. Resulta



típico lo ocurrido con la creación —en 1607— de la matrícula de mar, a fin de que fuesen “al servicio de las Armadas los que ejerzan la profesión de marineros, y no otros extraños a la mar”, como habían instado las villas de Guipúzcoa. La matrícula de mar tendía a la mejor recluta del mareante; hubiera cortado “de raíz —como hace notar don F. Javier de Salas, en su *Marina española*— los males que a la nación se inferirían con las continuas emigraciones para tripular los buques extranjeros, pescadores del bacalao y de la ballena”, y habría dado al traste con “las interminables cuestiones de pueblo a pueblo y de Junta a Junta, o de Concejo a Concejo, sobre el mayor o menor número de gentes que para las levas debían proporcionar”. Pero el particularismo local se pronunció en contra, consiguiendo a poco la revocación de la Real Cédula. Y cuando, dieciocho años más tarde, se restableció el sistema, disponiéndose la formación de “una matrícula general de todos los marineros que estuvieran avecindados en cada puerto, ciudad, lugar o villa”, se hizo en forma de tal suerte tasada e inoperante, que no surtió los efectos apetecidos.

Alcanzó Brochero el reinado de Felipe IV, y le tocó ser el animador de la Junta que creara el conde-duque de Olivares, para mejorar la situación de la Marina. No parece, sin embargo, que el valido cifrase en el mar la ilusión que le inspiraba la acción militar por tierra. Fernández Duro, en su clásica obra *La Armada española*, apoya la presunción de que el conde-duque no sentía el mar, en dos testimonios coetáneos: el de Matías de Novoa y el de Gonzalo de Céspedes, historiadores ambos de Felipe IV. Afirma el primero que el conde-duque “tenía por superflua a la Armada del Estrecho, pues que no servía sino para llamar a los enemigos y consumir mi-

lones”, y le atribuye el segundo juicios tan desdeñosos para los holandeses como el de considerarles, “por su origen, nación y ejercicio ordinario, despreciables abortos de la mar”. Desde luego, el conde-duque no concedió al mar importancia análoga a la que le mereciera el Ejército de tierra, respecto a la grandeza que pretendía devolver a España. Pero regatear aquel valor no era negarlo por entero. En las cartas del conde-duque al duque de Fernandina, demuestra Olivares que provee, en la medida que es posible, al duro trance en que se vió Cádiz, cuando el golpe de mano inglés a que antes nos referíamos, o la Marmora, sitiada y en trance gravísimo de perderse. “Conviene de una vez —escribe— poner aquella plaza —la última citada— en tal estado que nos saque de tales desasosiegos cotidianos y de todo lo que apunta V. S. en sus despachos...” Con todo, el conde-duque, que había percibido clarísimamente problemas políticos de tanta justificación y apremio como la necesidad de hacer efectiva, en todos los órdenes, la Unidad nacional, no planteó sino a medias el problema de la defensa militar de España y de su acción en el mundo. Ni en su memorable *Instrucción*, dictada en 1625; ni en otros de los varios documentos que expidiera respecto a los negocios públicos, aparece el tema de la reconstrucción naval, con lo que se hace aún más incongruente y difícil de explicar, por cierto, la ruptura de la tregua con los holandeses.

IIabía acordado la Junta de que fué alma Brochero la construcción y apresto de varios buques, nueva distribución de las Escuadras y la creación de la de Ostende. Muchas otras disposiciones relativas a organización de la Marina de guerra, fletes de los buques de comercio, prerrogativas y atribuciones del personal, etc., se agru-

paron en las *Ordenanzas de S. M. para el buen gobierno de la Armada del mar Océano*, publicadas en 1633. Pero no pocas de estas iniciativas palidieron y se abarquillaron en el papel de dicho Código. España ha pasado muchas veces por la prueba de que las leyes mejor intencionadas fracasasen, por falta de observancia o del oportuno desarrollo, o por carecer, en su caso, de la dotación económica que han de menester. Como quiera que fuese, era difícil que, sin una orientación bien sostenida de la Secretaría de Estado y sin una Hacienda sana, pudiera España disponer de una Armada fuerte, en todo tiempo costosísima, y siempre también instrumento cuyo manejo no puede abandonarse a las proezas personales. Así se explica la situación realmente lamentable en que se halló la Marina —reinando todavía Felipe IV, y no digamos en tiempos de Carlos II—, al recaer en las dolencias de que pudo haber sanado. “La Marina, que tanta gloria había alcanzado en el reinado de Felipe III —dice Cánovas del Castillo en la *Historia de la decadencia de España*—, siendo la principal defensa de la Monarquía, quedaba arruinada; la Armada del Océano constaba de sólo siete navíos, y las galeras de España, que eran aún en menor número, apenas salían del puerto por desproveídas...” Testimonio directo es el de puesto por Valladares, en su *Semanario crudito*: “Hallábanse los reales erarios, sobre consumidos, empeñados...; los puertos marítimos, con el muelle para España y las mercancías para fuera, sacando los extranjeros los géneros para volverlos a vender beneficiados; galeras y flotas pagadas a costa de España, pero alquiladas, para los tratos de Francia, Holanda e Inglaterra; el Mediterráneo sin galeras ni bajeles...” ¡Tremenda paradoja la de un Imperio sin Marina!... Todavía eran de Espa-

ña Nápoles, Sicilia y Cerdeña, parte de los Países Bajos, la América debida a Colón, islas y archipiélagos de Oceanía... Por atender a Europa, España se despreocupó de Ultramar, en daño de los dos Imperios. Y el norte de Africa, que marcaba, a su vez, otro rumbo imperial, perfectamente acorde con aquéllos, tampoco se fijó en la Carta geográfico-política de España.

Al margen de toda gestión propia del Estado, acusa su excepcional presencia un español de vida extraordinaria que cedió a la tentación política del mar, y por eso lo evocamos: don Pedro Téllez-Girón, tercer duque de Osuna. Pero antes obedecía este prócer a móviles de ambición personal que a estímulos de la comprometida causa del Imperio. En Sicilia, primero, como en Nápoles después, el virreinato del duque de Osuna fué pródigo en aciertos, acusándose un estilo de gran promotor de riqueza y poder. Pero justamente porque su atención a los puertos que fortificó, a las costas que guarneció, a los bajeles y galeras que aprestó —para combatir a turcos y a venecianos—, fué proyectada a cuenta de ensueños y anhelos propios, la restauración del poder marítimo de España no le debió creaciones de carácter orgánico y duradero. Dijérase más bien que contribuyó, con su ímpetu y fantasía, a extraviar la moral de las gentes atentas, cualquiera que fuera su oficio, a la humilde y fecunda labor de cada día. El orgullo del duque de Osuna le “desabrigó” —según expresión de Quevedo— ante la justicia, cuando cayó en desgracia, muriendo en prisión. Es sabido que le lloraron *“la Mosa, el Rhin, el Tajo y el Danubio...”*. El Tajo, sí; no podía faltarle al grande Osuna el llanto de su patria, a pesar de todo.

La fatalidad de la sucesión de Carlos II, disputada por la astucia de las intrigas diplomáticas y por la vio-

lencia de guerras que tuvieron varias fases y escenarios, dió pretexto y ocasión a que los pleitos de carácter general, mantenidos por Inglaterra y por Holanda, en el mar, y por Francia en tierra firme, aunque también optase al poder naval —con vistas al Mediterráneo y al comercio con América—, se substanciaron con perjuicio de España. A Inglaterra no le importaba que venciesen Austrias o Borbones, “sino apoderarse —copiamos a Mahan— de cuantas posesiones pudiera en América, a costa de España, en beneficio de su comercio e Imperio colonial, é imponer, al propio tiempo, a la nueva Monarquía condiciones tales que mantuvieran, por lo menos, todos los privilegios de que había gozado el comercio de Inglaterra y Holanda con el último rey de la Casa de Austria”. Por su parte, Francia acentuaba intereses análogos con el más directo que le asistía, por razones dinásticas, a la herencia de Carlos II, puesto que Luis XIV era hijo de doña María Ana de Austria. Mientras pudo temer que fuese otro el candidato de mayor derecho —aparte de que las guerras entre Francia y España se habían prolongado hasta 1697, en que se concierta la paz de Ryswick—, tuvo Luis XIV que acudir al alevoso derivativo de los más injustos repartos y desmembraciones: tres proyectos negoció a este propósito, de 1698 a 1699. Pero cuando la muerte del heredero instituido por el rey Carlos —José Fernando de Baviera— le dejó franco el paso para competir con el candidato del Imperio austríaco, mudó de táctica, poniendo todo su afán en ganar, como fuese, la voluntad de Carlos II, hasta obtener de éste un testamento que dejase caer la Corona hispánica sobre la cabeza de su nieto, Felipe de Anjou. Así fué, y tuvo que aceptar Luis XIV, con todas sus consecuencias, la situación que él mismo

había promovido, afrontando la guerra a que le llevaron el pretendiente austríaco y sus aliados, en liga estimulada por Guillermo III de Inglaterra.

Había logrado Inglaterra, en 1701, este acuerdo de la *Gran Alianza*, soliviantando codicias y despertando en cada cual sus propias aspiraciones y resentimientos. Tomaba partido por el archiduque Carlos, en atención al formidable estorbo que a su resolución de alzarse, en definitiva, con una indiscutible e indiscutida hegemonía marítima, significaba la conjugada Monarquía de Madrid y de París. La secundó Holanda, porque no podía avenirse a que Francia dilatase sus fronteras sobre la base de los Países Bajos. De ahí que la Gran Alianza previese el caso de una *barrera* entre Francia y las Provincias Unidas. Como se prometía, por modo análogo, Milán al emperador de Austria. Nápoles y Sicilia asegurarían la navegación y el comercio de Inglaterra y Holanda en el Mediterráneo. Y estas dos mismas potencias se apoderarían de los territorios que les conviniera en las Indias. La idea, pues, de la desmembración hispánica había pasado de Francia a Inglaterra. Pero al morir el emperador José de Austria y sucederle su hermano Carlos, pretendiente al trono de España, receló Inglaterra de la enorme potencia que asumirían los dos imperios unidos en un común titular, y se ausentó de los campos de guerra, dejando que Austrias y Borbones peleasen frente a frente; bien entendido que el alma nacional española no alentó, en puridad, ninguno de los dos bandos.

Se apartó Inglaterra de la lucha cuando, después de todo, ya estaba prejuzgado el final. Inglaterra, además, ya había cubierto sus objetivos: en 1703, negociando con Portugal el Tratado de Methuen, que la concedía el mo-

nopolio del comercio luso-americano; en 1704, tomando por asalto a Gibraltar; en 1708, adueñándose de Menorca... Si no logró más, no fué ciertamente porque dejase se intentarlo. Trató de poner pie en el continente americano, al atacar Cartagena de Indias. Atacó asimismo Vigo, Cádiz, Barcelona, Ceuta... Nada le preocupaba tanto como la posesión de Gibraltar, obtenida, con violencia y dolo, el 4 de agosto de dicho año 1704. La flota inglesa —de la que formaban parte diez buques holandeses—, desembarcó de tres a cuatro mil hombres, perfectamente armados, y cañoneó durísimamente la desguarnecida plaza, que, sacando fuerza heroica de su flaqueza, resistió tres días. Y no se pudo pensar, llegado el momento de la capitulación, que sería sustraído Gibraltar a la soberanía de España, puesto que el artículo 4.º del Acta correspondiente imponía “juramento de fidelidad a la Majestad de Carlos III —el pretendiente austriaco a la Corona en litigio—, como su legítimo rey y señor”. No fué izada, en efecto, otra bandera sino la del Archiduque. Pero el almirante Rooke la hizo arriar muy poco después, para sustituirla por la inglesa, tomando posesión de la plaza, con asombro general, en nombre de la reina Ana. Sin perder momento, ya se habían entregado los soldados de Rooke al saqueo, a la violación y al sacrilegio.

Tres razones tuvo en cuenta el almirante Rooke, según Mahan, para decidirse a hacer presa en carne viva, de España: “Primero, porque había oído decir que no tenía suficiente guarnición; segundo, porque era un puerto de inmensa importancia en aquella guerra; y tercero, porque su toma redundaría en honor de las armas de Inglaterra.” Mahan reconoce también que el no sentir Rooke miedo alguno a la responsabilidad por su gol-

pe de mano fué la causa de que Inglaterra obtuviese la llave del Mediterráneo. Ninguna pluma —inglesa o no— ha intentado vestir con razones de moral superior a éstas, del más crudo egoísmo, el rapto de Gibraltar.

Lo sabido y lo presentido se consumó en los Tratados que, bajo el nombre genérico de Utrecht, se firmaron el 11 de abril de 1713, más los Complementarios, concluidos en la misma ciudad holandesa, en Rastatt, en Baden y en Amberes. El sofisma del “equilibrio europeo”, que tantos beneficios granjease a Inglaterra, había llevado a una inicua distribución de territorios españoles. Los Estados de Italia quedaron incorporados a Austria, salvo Sicilia, que fué entregada al duque de Saboya. Austria recibió, a la vez, los Países Bajos. Las Provincias Unidas —esto es, Holanda— lograron que se estableciera la *barrera* pretendida como defensa contra Francia, a expensas de España. Se entregó a Portugal la Colonia del Sacramento. La Güeldres española, al Elector de Brandeburgo. Quedó reconocida a Inglaterra la posesión de Gibraltar y Menorca. Por acuerdo especial se otorgó a los ingleses el derecho exclusivo de importar negros en la América española, durante el plazo de treinta años. Se la concedió, además, una extensión de terreno en el Río de la Plata, “a propósito y suficiente para poder refrescar y guardar en seguridad a sus negros hasta ser vendidos”, y se permitió a las Compañías inglesas el envío anual de un buque de 500 toneladas, para traficar con las colonias españolas de América del Sur. En suma: se cumplía en casi todas sus partes el reparto apetecido por la *Gran Alianza*, según el plan de Guillermo III de Inglaterra.

Mal podía dolerse de los agravios y perjuicios sufridos por España la Junta que, presidida por el conde



de Frigiliana, fué nombrada para examinar las pretensiones inglesas, puesto que no habría de respaldar su negativa o su protesta contra Inglaterra, una Escuadra de poder bastante. La paradoja —antes aludida— de un Imperio tan inmenso como el español, sin Marina, necesariamente le resultó mortal. España se achicaba, aun siendo todavía tan grande de cuerpo y de alma.

M. FERNÁNDEZ ALMAGRO.

