

## *Los españoles y la mar*

Fernando DE BORDEJÉ MORENCOS (\*)

Aunque cuesta trabajo confesarlo y desde luego aceptarlo, hay que reconocer que en España ha existido, en realidad hasta ahora, un sector bastante amplio que apenas ha creído en la necesidad de llevar a cabo investigaciones y estudios sobre temas marítimos, y menos aún, estratégicos.

La falta de interés y afición por esos temas se deriva, en principio, de la escasez de auténticos y documentados tratadistas navales, en parte motivada por la desconfianza habida sobre la utilidad de esos estudios y ante la escasa difusión que obtienen en nuestra Patria las publicaciones e informaciones relativas a la mar, aspecto que alcanza a la Historia naval, dados los apasionamientos y la falta de objetividad que, de ordinario, suelen dominar en sus fuentes, escritas o producidas casi siempre con determinada o interesada parcialidad. De ahí que la Historia naval española permanezca aún inédita, entre el olvido, el silencio o, lo más, la apología triunfalista parcial.

De otro lado, por el avance de las técnicas y por las variables y patentes circunstancias impuestas en los modernos teatros de la guerra no se ha estimado, tampoco, que en esos puntos, hoy tan permanentemente críticos y actuales, las lecciones del pasado pudieran servir para preparar el porvenir y de ahí otra de las raíces de la escasa inclinación a la investigación exclusivamente naval de los sucesos históricos, no obstante las grandes enseñanzas que, contra lo que se cree, aún contienen.

En la Historia de España hasta ahora conocida hay infinidad de factores y sucesos que no pueden explicarse si no se acude a meras teorías e hipótesis, difíciles pese a su lógica justificación. Muchos factores se convirtieron en patentes realidades, fuentes de muchas discusiones pero carentes de unos testimonios concretos que pudieran explicarlos de un modo defi-

---

(\*) Almirante. Director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

nitivo. Y esos problemas abundan de tal modo en nuestro pasado que convierten en parte débil, ligera y hasta efímera, lo que debiera ser sólido y perfectamente fundado.

Una de esas realidades es la referente a nuestra Historia naval en sus relaciones con nuestro efectivo esplendor y decadencia. El haber descuidado su estudio ha dado lugar a que todo cuanto concierne a la mar se halle como si no afectara a la Historia nacional, relatándolo de un modo incidental, sin ligazón con el proceso general. Hasta los acontecimientos navales más importantes apenas si dejan impresión en el curso de nuestra marcha, al presentarse como factores sueltos y desligados, sin el relieve que verdaderamente tuvieron en el conjunto general de nuestra acción y sin hacer ninguna reflexión sobre su influencia en nuestra mentalidad.

Esa inhibición por nuestra parte ha dado lugar a que, desde épocas relativamente lejanas, algunos tratadistas e historiadores navales extranjeros, como Mahan, Colbert o Castex, cuyas obras son más bien programas o juicios políticos, se hayan permitido establecer dictámenes y opiniones sobre nuestro pasado en la mar y sobre la mentalidad de los españoles, pensamientos a veces muy erróneos porque dichos autores, a parte de estar desde el principio sometidos a muchas falsas creencias que, por desgracia, suelen formar la base de nuestra estimación y conocimiento fuera de nuestro país, no encontraron quienes se les opusieran, haciéndoles conocer los testimonios exactos de nuestro histórico desenvolvimiento.

Así se ha podido llegar a que esos tratadistas foráneos olvidaran que los españoles tomamos contacto con la mar antes que cualquier otro país occidental ajeno al Mediterráneo, a través de las colonizaciones fenicia, griega, cartaginesa y romana, civilizaciones que se afincaron en nuestra ciudadela como trampolín necesario para saltar hacia tierras nórdicas; que ignorasen que más tarde fue asimismo por la mar por donde arribaron los invasores árabes y africanos que, igual aunque infructuosamente, ascendieron por nuestro suelo para saltar los Pirineos y proseguir hacia las Galias ya germanizadas, en las que fueron detenidos, costando ocho largos siglos el que esas oleadas árabes y africanas regresaran a sus puntos de partida, lo que hicieron a través de la mar, medio por el que, a su vez, saltamos a África para hacer española su costa norte; que se nos discuta el origen de Colón y hasta la misma historia del Descubrimiento, que han podido sernos impunemente disputados; que fueran juzgadas parcialmente y sin comprensión la política naval de los Reyes Católicos, las expediciones africanas de Cisneros y de Carlos V, por plena ignorancia de auténticos antecedentes y, finalmente, que el mismo Felipe II haya sido implacablemente criticado en su gestión porque hasta ahora nadie se preocupó de buscar en la mar la exacta fuente de sus buenas o malas acciones políticas, ni las influencias extrañas que las anularon o desviaron.

Es pues lógico que por ese desconocimiento de nuestras relaciones con la mar en las que, como reconoce Maurois, Inglaterra sagazmente apren-

dió hasta constituirse en nuestra heredera, esos autores extraños no se preocuparon por buscar en nuestras propias fuentes históricas y así, sin querer enterarse de la verdad, pudieran fulminar contra España esos condenatorios veredictos que, como en el preciso caso de Mahan, además de responder a un estado esencialmente político en las relaciones de su país con el nuestro y en sus ambiciones de heredar nuestro imperio americano, acusen una gran ignorancia de nuestros más elementales antecedentes.

No cabe duda que existen casos en la historia de los pueblos de condición marítima que, por una serie de accidentes internos y externos en los que una nación puede verse envuelta, se bastan por sí solos para destruir la base más sólida de su superioridad marítima haciendo imposible la política y dirección de sus más hábiles gobernantes, al verse imposibilitados de advertir y valorar, tanto las posibilidades que otorga su posición geográfica como el que su destino esté ligado como nación a la mar, actuando incomprendiblemente con mentalidad continental, es decir, aquella que se desliga e ignora los problemas marítimos.

España fue uno de esos casos, pues tanto el factor geográfico, como el económico y estratégico, hacían de ella una nación de condición eminentemente marítima, al depender, entonces como ahora, del líquido elemento para desarrollar su vida y su actividad.

Pero, puesto que la condición marítima es algo que no se elige y es ajeno a la voluntad de los hombres, al ser consustancial con la geografía y, por ello, inmutable en el tiempo, lo que nos falló fue la mentalidad, si por tal se entiende la disposición del alma colectiva del pueblo para orientar su acción y comprender en donde se encuentran sus intereses y su destino.

Aunque a primera vista parece lógico que esa mentalidad o personalidad de un pueblo se encuentre influida y condicionada por el medio físico en el cual vive, existiendo *por tanto concordancia entre condición y mentalidad*, no se puede ignorar que existen numerosos casos en los que esa alma colectiva se modifica sensiblemente como consecuencia de una serie de acontecimientos, en cierto modo ajenos, con súbitos cambios en la dirección de los objetivos del Estado o, simplemente, por desequilibrios coyunturales en los factores que modelan esa alma colectiva.

*Ese desequilibrio y súbito cambio se produjo en España en el siglo XV*, coincidiendo con su unidad territorial, a pesar de haber entrado en dicho siglo como una gran señora sobre cualquier otro país, con todos los factores que los tratadistas navales señalan como indispensables elementos para ser potencia naval. La fusión de Castilla y Aragón implicó, entre otras cosas, el choque de dos condiciones marítimas contrapuestas y de dos mentalidades diferentes, la continental y la marítima.

La continental que aportaba Castilla, como consecuencia de las luchas terrestres que se libraron durante los ocho largos siglos de la Reconquista, en la que la mar no jugó ningún papel, a pesar de quienes sostienen que Castilla descubrió la importancia del instrumento naval dando origen a la

Marina de Castilla, cuando la realidad fue que ese permanente batallar en las mesetas la hizo olvidar que poseía un litoral norteño y unas poblaciones abiertas al comercio marítimo con Europa, afincadas en Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Santoña, etc., pues de haber tenido conciencia del valor que suponía aquel instrumento naval lo hubiera aplicado en cortar el suministro de refuerzos africanos a través del Estrecho, acortando, sin duda, el largo período de la Reconquista.

Por su parte, Aragón, en cuyas costas mediterráneas se agrupaba la mayor parte de su población y en las que se ubicaba el ejecutivo político del reino, era un país cuya historia, expansión y desarrollo se fundamentaba y materializaba en las aguas del *Mare Nostrum*, adquiriendo una mentalidad marítima que ejemplarmente supieron encauzar y dirigir sus gobernantes, pues bien sabían que de la mar dependía su futuro.

Sin embargo, la fusión de ambos reinos, cuya faceta política más importante se basaba en una pluralidad regional con una población heterogénea dentro de una efectiva unidad, consecuencia quizá de la prevalencia de un fondo común ibérico que numéricamente predominaba sobre las restantes invasiones, hacía presagiar que el nuevo Estado que nacía con los Reyes Católicos iba a convertirse en un conjunto eminentemente marítimo, al constituir una península rodeada de agua y aislada de Europa, condición que muy pronto se vería reforzada con el Descubrimiento de América que, además de ser un magnífico estimulante para hacer prosperar el tráfico y, por él, el poder naval, suponía e imponía el llevar a cabo un esfuerzo colectivo dirigido a volcar nuestras energías a la mar.

Pero como se ha escrito, «si es fácil sumar condiciones, es difícil aunar e integrar mentalidades opuestas», y aunque Fernando e Isabel encauzaron hábilmente su política hacia la acción común que diera una recia textura al conjunto peninsular, haciéndole apto para poder proyectarse después sobre el mundo exterior y dando, incluso, ejemplo de la posibilidad de crear síntesis políticas a base de pueblos diversos, se crearon algunos factores negativos de los cuales acaso el principal fue, ya entonces, la falta de un verdadero espíritu de iniciativa comercial, que jamás podríamos luego adquirir, cualidad que en los tiempos del renacimiento y después iba a ser la base fundamental de la constitución de los grandes imperios, como los que Inglaterra y Francia lograron adquirir por esa vía.

Nadie puede dudar que con los Reyes Católicos la mar fue objeto de su preocupación política, como lo demuestran: la existencia de la Universidad de *Mareantes* de Sevilla, en donde en 1503 se emplazó la Casa de Contratación, organismo, a la vez, mercantil, financiero y científico, que llegó a ser la mayor escuela de navegantes y cartógrafos de Europa; la actividad de los astilleros de Bermeo, Barcelona, Málaga o Sevilla cuya importancia y valor ya reconocían las Cortes de Castilla de 1480; los 1.000 navíos con que España contaba al final de su reinado o la proliferación de escritos relativos a la mar, como el «*Arte de Marcar*» de fray Antonio de Guevara o

el libro de Sotero, «Della ragión di stato», factores, todos ellos, que reforzaban aquellas tendencias y que mostraban la excelente base que se disponía para que a nuestra condición geográfica, eminentemente marítima, se uniera una mentalidad asimismo marítima.

De haberse continuado por tales caminos, la España de los siglos XVI y XVII hubiera podido imponerse al mundo mediterráneo y atlántico pues solamente era preciso el haber seguido las líneas de acción que todo —historia, posición y condiciones del momento— le señalaban, condiciones que sagazmente habían penetrado en Isabel y Fernando.

Estratégicamente hubiéramos sido seguramente imbatibles, al menos durante varios siglos, y el rumbo político de Europa en la Edad Moderna hubiera cambiado, acaso, de modo radical, afirmando por largo plazo nuestra hegemonía. Dados también nuestros antecedentes, es muy posible que pueblos que hoy no son extraños e incluso hostiles se hubieran visto ganados por nuestra convivencia y costumbres ampliando nuestra política y sosteniéndonos, por lo menos, con esas corrientes de respeto y de estimación que se incrustan y permanecen en el fondo de los pueblos. El Mediterráneo se habría podido convertir en un lago interior. La unidad peninsular se hubiera afirmado, sin dar lugar a esas hábiles maniobras que para la política inglesa constituyó siempre uno de sus dogmas, la de ahondar y animar por todos los medios la inconsciente rivalidad entre los dos miembros que comparten el solar ibérico. En fin, el Atlántico hubiera sido dominado en toda su extensión y América, más profundamente atendida, de Norte a Sur, hubiera sido colonizada, cultivada y habitada infinitamente mejor de lo que fue.

Pero todo ello se derrumbó muy rápidamente pues, siendo el dominio del mar muy difícil de conservar al estar siempre expuesto a los golpes de cualquier poder de interceptación, para sostenerlo era necesario poseer una gran constancia, una perfecta y cerrada vocación naval y unas fuerzas que en otros fallaron, quizá, por virtud de la excesiva cantidad de obligaciones y compromisos en que nos vimos envueltos como consecuencia de la pérdida de nuestra legítima dinastía.

Nadie duda de que cuanto sucedió en los mismos albores del siglo XVI contribuyó a desviarnos por completo de nuestras auténticas líneas de acción para introducirnos en terrenos totalmente ajenos a nuestras propias conveniencias, llegando a olvidar que la gran dispersión del Imperio español solamente se podía mantener, atender y defender mediante una poderosa fuerza naval, puesto que hasta las propias luchas en Europa exigían contar con la mar, especialmente, cuando Francia se convertía en nuestro enemigo, ya que el agua era el único camino libre y seguro para unirnos a nuestros intereses centroeuropeos. La ausencia de ese poder naval, salvo accidentadas y poco útiles ocasiones, fue nuestro talón de Aquiles y, a la larga, la causa central de nuestra decadencia.

Era pues natural que como consecuencia de esa convergencia de es-

fuerzos humanos, económicos y militares sobre Europa, se alcanzase el momento en que la mar fuera únicamente considerada como un mero medio para arribar a las costas, sin darse nadie cuenta que la única posibilidad de mantener esas costas era logrando el control y dominio de la mar.

Para perseverar en nuestro camino necesitábamos transformar la mentalidad y vocación, aumentar el poder a flote con nuevas unidades, reorganizar los mandos y el reclutamiento de la marina y crear, junto con una eficaz legislación, una equilibrada Hacienda que evitara la normal desproporción entre nuestros recursos y las cargas que la defensa del Viejo y Nuevo Continente nos imponía. Hubiera sido también necesario la creación de una amplia flota mercante para evitar, como habitualmente sucedió, que por no poder sostener cumplidamente a ésta se acudiese a los navíos de guerra para efectuar cualquier tipo de transporte.

Esa concepción terrestre de la estrategia española nos condujo a que nuestras comunicaciones marítimas, de las cuales el Imperio dependía, se vieran seriamente amenazadas por los audaces asaltos corsarios, teniendo que recurrir a disponer la marcha agrupada y protegida de los galeones, organizando el moderno sistema de «convoyes», convirtiendo así nuestra estrategia naval en defensiva y ofreciendo a nuestros adversarios la posibilidad de convertir la suya en ofensiva, dejando de ese modo la iniciativa en sus manos, lo que les permitiría adquirir muy pronto el dominio del océano.

Como buen Austria, Felipe II careció de una clara visión naval, de objetivos lejanos e ilimitados y en tanto nuestra fuerza se agotaba en las guerras de la Contrarreforma, nuestros entonces menores pero tenaces adversarios, ingleses y holandeses, penetraban en las perspectivas del porvenir, adivinando ya y dando forma a las reglas que, a partir de allí, iban a imperar y, al revés de lo que nosotros practicábamos, ellos colocaban ya los hitos del camino que seguirían.

Dichas imprevisiones, faltas y carencias era lógico que resultaran caras y el desastre de la Gran Armada, en verdad, poco previsible dadas las circunstancias de la época, impuso ya un fuerte repliegue de nuestra actividad naval, limitada desde entonces a proteger las comunicaciones con Italia y América.

Con la Gran Armada parecen declinar nuestras grandes posibilidades marítimas y, a partir de entonces, la vocación, inclinación y mentalidad de los españoles les harán volver progresivamente las espaldas a la mar, desoyendo los llamamientos de su posición geográfica, su condición peninsular y la enorme extensión de sus costas.

Hay quien advirtió inmediatamente esas perspectivas, como el veterano almirante Diego Brochero de Haya, quien en el mes de marzo de 1605 y al parecer desde el puerto de Pasajes, remitió al rey Felipe III un largo escrito de seis folios, conservados en el Archivo de Simancas, en el que con ruda y llana franqueza y amparado por su experiencia de «treinta y ocho

años de navegación en las armadas y galeras y de alto bordo y en las del turco en el tiempo que fui esclavo», exponía la lastimosa situación de la Marina.

El viejo almirante encabezaba su exposición con la general desestimación en la que el noble oficio de marinero había caído a partir de 1588, y con el olvido e ignorancia de aquel axioma de los grandes capitanes que decía que «el que fuese poderoso en la mar, lo será en la tierra». A continuación iba enumerando, apoyado en sólidas razones en las que se advierten sus conocimientos y experiencias, las sucesivas lacras de los navíos de Su Majestad, desde la mala fábrica que les restaba perfección y fortaleza, hasta los defectos, a veces muy graves, de la artillería, clavazones y jarcias, que obligaban en muchas ocasiones a «embargar» los barcos particulares, «igualmente pero aquí con malicia construidos», al objeto de evitar tales requisas y que no pudieran ser útiles a la Marina del Rey, por su lentitud y pesadez y por no poder acomodar en sus bajas cubiertas los cañones ni la gente de mar.

Pero en lo que mayormente insistía el noble veterano era en el mal espíritu e insuficiencia de las dotaciones, debido al abandono y desconsideración en que se tenía a los hombres de mar, hasta el punto de que en España «no había persona que tuviera un poco de pundonor que quisiera ser marino» y, a este efecto, citaba algunos penosos ejemplos de armadas por él mandadas, como las reclutadas en los años 1601 y 1602 para las empresas de Irlanda, en las que no se pudo armar cinco galeras y siete navíos sino fue «sacando a la fuerza» de barcos particulares, tanto nacionales como extranjeros, a parte de sus dotaciones, lo que según confesaba, equivalía a que «en las peleas tenía que guardarme más de los enemigos que llevaba dentro que de los de fuera».

Semejante estado contrastaba, según Brochero, con lo que sucedía entre ingleses y holandeses, donde la «gente particular estima más ser capitán de mar que de infantería y así se ha visto lo que han hecho con tan escasos y pequeños navíos, poca gente y con tan poca costa, que han divertido a los ejércitos y armadas de V. M. tan costosas».

Esas quejas, expuestas con tan cruda sinceridad en los albores del siglo XVII, cuando el rey de España era todavía considerado como el «señor del mar» y cuando el propio Andre Maurois escribe lo que eran la Inglaterra y España del tiempo y lo que para Jacobo I, el sucesor de Isabel, suponía el tratado firmado en 1604 con España, que para él fue «un tratado sin gloria aunque sin deshonor», dichas quejas, repetimos, ponen de manifiesto las auténticas causas de nuestra decadencia, debida en buena parte, tanto a la general incuria y desorganización de la que adoleció la administración de los Austrias como, incluso, por esa vuelta de espalda de los españoles a la mar.

Según ha podido comprobarse en nuestros días y como antes ya se demostró con Napoléon, el principio del dominio del mar fue y segura-

mente seguirá siendo absolutamente indeclinable, pues todos los ejércitos terrestres que no lo poseyeron se vieron siempre envueltos, por poderosos que fueran, en el desastre, quedando sumergidas e inutilizadas sus concepciones tácticas y estratégicas, aún en los casos en que su objetivo y expansión se dirigieran hacia el interior de los continentes.

Años más tarde, cuando ya se vislumbraba que en Flandes se iba a poner el sol, cuando Portugal se independizaba, en Cataluña se luchaba, se presagiaban los tristes resultados de la conferencia de Westfalia y estaban cercanos los trágicos momentos de la derrota de Rocroi y de las insurrecciones sicilianas, otro enamorado de su Patria y de la mar, Diego Saavedra y Fajardo, plenipotenciario en la conferencia de Munster para la paz en Europa, se resistía a ver desaparecer el Imperio Español, tratando de conjurar las desgracias que nos amenazaban, buscando fórmulas que nos permitieran evitar tal desintegración.

Fue así como apareció su conjunto de cartas, consejos y advertencias al rey, contempladas en su obra «Ideas de un príncipe cristiano» o más conocida como el libro de las «Empresas» que, en número de 100, redactó de una forma clara y sucinta en 1640.

Aunque trató una gran cantidad de materias, entre las que por su importancia descuellan las económicas, consagró a los temas navales y a la política marítima una atención preferente, por entender su gran valor.

En sus consejos parte de una visión geográfica del Imperio, advirtiendo la gran vulnerabilidad que implicaba el disponer de tan extenso y variado litoral «pues si por tierra las armas amenazan y hieren por una parte, en la mar lo hacen por todas», por lo que preconizaba que se otorgara a la mar, «que ciñe y doma la tierra», una atención primordial, afirmando que el poder naval era el único que podía garantizar la cohesión y seguridad de tan amplio Imperio.

Con clara visión geopolítica señaló, por otra parte, que la constitución de un fuerte poder naval no era norma general ni aplicable a todos los países, citando el caso de los asiáticos en los que «han de menester más fuerzas de tierra que de mar», pero que era imprescindible para aquéllos, como España, Venecia o Génova, cuya prosperidad dependía de los caminos del mar. Como se observará, sentía claramente que por nuestra condición marítima España debía ser una potencia naval de primer orden, corroborando dicha afirmación con una frase que lo dice todo, «retirándose nuestra Patria de los Pirineos se arroja al mar y se interna entre el Océano y el Mediterráneo», clara alusión a la nefasta incidencia que tenía nuestra intervención en Europa.

Saavedra y Fajardo tuvo además el mérito de preconizar una política marítima, precisamente, cuando para nuestros gobernantes la mar había pasado a un segundo plano, recordando al monarca Felipe IV el precario estado de nuestras flotas y la necesidad de un amplio plan de construcciones navales «única forma de reafirmar nuestra supremacía en todas las

vías de comunicación y, especialmente, en el Atlántico», mar al que demostró una gran predilección, quizá, por ver asomar en el horizonte una nueva y gran potencia naval: la de Francia.

Igualmente y dada su gran visión de los problemas relacionados con la mar, Saavedra y Fajardo concedió enorme importancia a la Marina Mercante como medio para impulsar nuestro desarrollo, exponiendo como ejemplo digno de imitar el de los Países Bajos, lamentándose que mientras «con inmenso trabajo y peligro traemos a España de las partes más remotas del mundo, los diamantes, perlas, aromas y otras muchas riquezas, como las naves nuestras no continúan la ruta, otros hacen granjería de nuestro trabajo, comunicándolas a las provincias de Europa, Africa y Asia», por lo que animaba al rey a que anulase la peligrosa competencia extranjera embarcando en buques españoles los productos peninsulares y de ultramar, regresando con aquellos que no se producían en nuestras tierras. Con ello «no solamente correrían en ellas las riquezas sino que florecerían las armas navales, permitiendo disponer para el comercio y la guerra de una fuerza formidable».

Sin embargo, tales advertencias, lamentos y consideraciones no servirían para nada, puesto que los españoles del siglo XVII y posteriores continuarían siendo sordos a cuantas voces provinieran de la mar, sin pensar en el día en que las grandes nacionalidades se cristalizarán en su forma y extensión definitivas y que las fronteras adquirieran su fijeza, como llegó a suceder con los Pirineos, pues entonces, los Ejércitos, por fuertes que fueran, no tendrían objeto por ser prácticamente inaplicables si no era en función de las circunstancias de la vida interna de la nación.

A cambio y como lo demostró Inglaterra casi hasta estos mismos días, una Marina bien organizada, adiestrada, nutrida y alimentada hubiera contenido nuestra disolución, contribuido a soldar y unificar muchas partes y tierras que se nos fueron, evitando saqueos, atentados y arrebatos que debilitaron nuestra economía y, por fin, hubieran guardado para España aquel valor que Dios y la naturaleza le dieron, valor eminentemente estratégico-marítimo que seguramente hubiera subsistido hasta el propio siglo XX.

Lo curioso es comprobar que a partir del siglo XVII nuestros desastres y desdías se cargaron y se cargan, en exclusiva, sobre la mar, olvidando los españoles que esa responsabilidad es totalmente colectiva y producto de su mentalidad continental, pues pasivamente asistieron a la paulatina entrega de la mar a Inglaterra, quizá, por suponer que aquello no iba con ellos.

Lo sucedido más tarde con los ministros de Felipe V y Fernando VI, Alberoni, Patiño y el marqués de la Ensenada, que iniciaron la resurrección de nuestras flotas y arsenales, lo demuestra de nuevo, pues como lo enseña la carta de Keene, embajador inglés cerca de Fernando VI, escrita a su soberano en 1754, en la que le anunciaba que los proyectos de Ense-

nada sobre la Marina se habían desvanecido para siempre, todos ellos cayeron víctimas de los temores e intransigencias británicas y francesas; pero, también, del poco apoyo que les prestaron sus compatriotas.

Más tarde, con Carlos III, aunque todavía España continuaba siendo la segunda potencia naval de la época, con 67 navíos y 87 fragatas, la voluntad real y los esfuerzos del almirante Valdés y de Mazarredo tampoco lograrían animar a los españoles, asistiéndose a la paulatina degradación de nuestro poderío en la mar y hundiéndose la Marina en el más completo de los abandonos, apenas aureolada por algunas acciones, comúnmente ignoradas, que nos conduciría en 1805 al desastre de Trafalgar.

Está fuera de toda duda que la batalla de Trafalgar fue uno de los factores decisivos que más definitivamente influyeron en nuestro porvenir, al incidir de modo negativo no solamente sobre la política general de España durante el siglo XIX sino sobre el futuro de la Armada, puesto que desde entonces desaparecerían los últimos cauces que habían intentado elevarla, iniciándose un nuevo y doloroso calvario cuyos ecos han llegado todavía a alcanzarnos.

Era natural que esas fuerzas nuestras se acabaran cuando, como sucedió ya en los finales del siglo XVIII, nuestros recursos económicos e, incluso, humanos, no fueran suficientes para sostener, a la vez, la preponderancia marítima y nuestra hegemonía militar, dualismo que era quimérico mantener.

A partir de la Guerra de la Independencia, sus tristes secuelas no solamente nos iban a privar de participar en la revolución industrial, atrayendo a la nación en más de cien años con respecto a Europa e impidiéndonos, de paso, toda posibilidad de entrar en el reparto colonial de África, sino que terminó por agotarnos, al volver a esterilizarnos en luchas fratricidas en las que el Ejército acrecentó su preponderancia y poder, hasta convencerse el país de que era la única fuerza estabilizadora, con lo que se desvirtuó su función y misión.

Cuando a finales del siglo XIX los EE.UU. nos arrebatan lo último que nos quedaba del Imperio más grande de la historia, gracias a una excelente comprensión del significado de la mar, la pérdida de Cuba y Filipinas influyó, una vez más, en nuestra conciencia colectiva, sumergiendo al país en el más negro de los pesimismos, cuando lo lógico hubiera sido ponerse a meditar sobre las causas profundas que nos habían llevado al desastre de 1898, idénticas que las que nos condujeron a Trafalgar.

Pero nadie reflexionó, como tampoco se advirtió que seguíamos siendo una nación rodeada de agua en su mayor parte; por el contrario, continuamos estimando, como hoy sucede, que éramos un país continental, considerando, a lo más a la mar, como una frontera geográfica que nada tenía que ver con nosotros como pueblo y nación.

Desgraciadamente ese panorama no ha cambiado en nuestros días, pues basta advertir cómo se difunde y se proclama en letras mayúsculas

cuanto acaece en la tierra, silenciándose cuanto sucede en la mar. Tampoco aparecen historiadores o tratadistas serios y documentados que, de una vez para siempre, aclaren los enigmas de nuestra historia naval; que despierten una conciencia marítima; que hagan saber la necesidad de conceder a la mar, a nuestras dilatadas costas y a nuestra providencial situación geográfica, lo que esto significa y exige, si se desea corregir defectos y rectificar lamentables e inconsecuentes errores, dado que somos el único país occidental que en ningún momento nos hemos detenido a extraer conclusiones de los acaecimientos del pasado, como forma de conocer lo que fue y realmente sucedió, poniendo remedio a todo aquello que nos llevó a nuestro derrumbamiento y decadencia.

No cabe duda que la mar, que está ahí, bañándonos y configurando nuestra propia presencia física como país, se encuentra aún lejos del cariño e interés de los españoles, dando la impresión de ser inútiles todas las campañas que se hagan para despertar en el compatriota medio, no ya su afición, sino su comprensión hacia los temas marineros; ese español que suele a veces etiquetar de mar a un simple pantano de nuestra meseta y que en las últimas décadas sólo ha sabido asomarse al litoral para destrozar su paisaje y ensuciar, con todo tipo de desechos, nuestro limpio Mar Territorial.

Es preciso hacer un esfuerzo colectivo, poner en orden nuestras ideas, volver a hacer marítima a la terrícola España y dejar atrás esas décadas de olvido, mirando con ilusión al nítido horizonte azul, como lo hicieron nuestros navegantes y descubridores; potenciando nuestra Marina Mercante, de Pesca y de Recreo; estimulando la creación de industrias derivadas de la mar; atendiendo a las gentes que viven y trabajan en sus aguas; vigorizando nuestros astilleros, esto es, siguiendo la misma política que primero impulsaron Inglaterra, Holanda y Francia, y más tarde los EE.UU., luego el Japón y actualmente la Unión Soviética, naciones que terminaron por comprender que la mar es el camino de quienes aspiran, no solamente a la grandeza, sino a proseguir en su grandeza. Si miramos lo que parece anunciar el porvenir y en tanto se den en el mundo las presentes circunstancias, la mar será la base absolutamente necesaria, ineludible y más eficaz de nuestro desarrollo y seguridad.

Que esa evidencia se abra paso en la conciencia de los españoles para evitar regresar a las tristes y humillantes condiciones en las que, desde el siglo XVII, vivió España y languideció su Marina.