

EL PODER NAVAL DE ESPAÑA. APOGEO, DECADENCIA, RUINA Y RENACIMIENTO

(Extraído y adaptado del libro "El problema marítimo de España", obra de 1917, autor Adolfo Navarrete)

Relatamos hoy una síntesis del poder naval en España, pero visto en 1917, y en cuyo contexto debemos de situarnos.

Decía este autor que la historia del poder naval en España, de su poderío marítimo, es la historia de España misma. Más aún, puede decirse, con justicia, que durante algunos siglos el poder naval de España ha ido escribiendo la historia del mundo.

No es hasta el siglo XIII, cinco siglos después de la invasión árabe, cuando apuntan los primeros atisbos del poder naval en los reinos de Aragón y de Castilla, merced al creciente esfuerzo de los marinos cántabros, castellanos, andaluces, valencianos, mallorquines, aragoneses y catalanes. España recorre desde el siglo XIII al XVI un camino glorioso, en el que su poder naval le hace conquistar: primero, las Baleares; a continuación, Sevilla, Tarifa y Ceuta; más tarde, Gibraltar y Almería; después, Sicilia, Córcega, Cerdeña, las Canarias y Nápoles, llegando hasta el Mediterráneo oriental con la influencia de este poder, y terminando luego la dominación árabe con la reconquista de Vélez-Málaga y de Málaga.

Y por si esta epopeya fuera poco, a finales del siglo XV España realizó el esfuerzo marítimo más formidable, descubriendo continentes y extensos territorios en América y Oceanía, dándolos a conocer al mundo, circunnavegándolo por primera vez, y sin que eso dificultara terminar la conquista del reino de Nápoles en Europa, y en África la de Santa Cruz de Mar Pequeña, Melilla, Gélvez, Mazalquivir, los Vélez, Oran, Bugia y Trípoli, y hacer que rindieran vasallaje los reyes de Argel, Túnez y Tremecén, ni que impidiera luchar en Corón contra el turco a principios del siglo XVI, para liberar a Europa de la invasión. Realizó después más descubrimientos y dominios en Cuba, Méjico, Colombia, Guatemala, Honduras, Chile, Perú, Filipinas, etc., y aún le quedaron arrestos para dominar Flandes con un esfuerzo naval considerable, y para realizarlo aún mayor en Lepanto y Navarino, decidiendo en favor del cristianismo la suerte de Europa, y ocupando más tarde Portugal y las Azores.

En este momento del reinado de Felipe II llegó a su supremacía el poder naval de España. Pero, posteriormente, cuando el ideal nacional vaciló, cuando la fuerza del Estado se quebrantó y cuando el poder naval flaqueó por su base, falto de organización, esta decadencia produjo el desastre de la mal llamada Armada Invencible, el quebranto en los Países Bajos y la pérdida de Mesina; y aunque se hicieron nuevas conquistas en Larache y Mármora y descubrimientos en California, Nuevas Hébridas y Nueva Guinea, se llegó al final del siglo XVII, con Carlos II, después de la Paz de Nimega, en un estado nacional precario y casi sin armada.

Se perdió después Gibraltar, se consumó la pérdida total de Flandes y del Reino de Nápoles, lo mismo que la de Cerdeña y Orán, aunque más tarde sean objeto de efímeras reconquistas, e hizo falta todo el esfuerzo de Patiño y de Ensenada, en el siglo XVIII, secundados por Felipe V, Fernando VI y Carlos III, para contener un poco el desmoronamiento nacional, mediante la reconstitución del poder naval que Ensenada comprendió y restauró en toda su complejidad.

Pero estos esfuerzos no apoyados con perseverancia, efecto de la decadencia general del país y de la inepticia de sus gobernantes, no nos permitieron impedir la pérdida transitoria de la Habana y Cavite, y la definitiva de la Florida, no compensadas con la adquisición de las islas africanas de Fernando Poo y Annobon. Y aunque todavía nos quedaron alientos para realizar viajes científicos de exploraciones alrededor del mundo, como el de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, siguió la pérdida de nuestros dominios en África, perdimos en Europa Córcega y otros

territorios y, después de la paz de Amiens, llegamos tristemente a los comienzos del siglo XIX al combate de Trafalgar, cuyas consecuencias fueron funestas para España en todos sus órdenes y, muy especialmente, en el marítimo.

Por lo ominoso, sería preferible pasar en silencio todo lo acontecido a la Marina en los primeros lustros del siglo XIX. A la situación precaria de ésta y al desorden político nacional, corresponde la revolución de las colonias americanas, iniciada en Caracas y seguida por toda Venezuela, Nueva Granada y Nueva España, y que, favorecida por los Estados Unidos y por Inglaterra, y no pudiendo ser dominada por nosotros, por falta de fuerza naval y de acierto político, da lugar a la pérdida sucesiva de todos aquellos virreinos, lo mismo en el Atlántico que en el Pacífico. Méjico, Chile, Perú, Guatemala, Honduras, Nicaragua, etc., privan a España de la dominación en el Continente americano. En el Congreso de Viena de 1820 queda excluida España de las potencias de primer orden. Ella, "la nación cuyo imperio se extendía del Ocaso al Oriente"

En la segunda mitad del siglo XIX, con el empleo de las construcciones metálicas, del vapor y de los blindajes en la arquitectura y en la locomoción naval, se inicia en España una reconstitución de nuestro poder naval que nos permitió concurrir a la guerra de África en 1860, a la expedición de Méjico en 1862 y realizar la campaña del Pacífico en 1866, volviendo a circunnavegar el mundo con un buque blindado: la *Numancia*.

Pero, el poder naval era atendido cada vez con menos perseverancia tanto en su rama militar como en la comercial. Nuestro país se encaminó a la pérdida de lo poco que nos quedaba en América y Oceanía, como sucedió en 1898 en Cavite y Santiago de Cuba.

Fue D. Antonio Maura, presidente del Consejo de Ministros con Alfonso XIII, quien tuvo una actuación destacada en el renacimiento de nuestra Marina. Maura, como Ensenada, tuvo clara y perfecta visión, desde el comienzo de su vida política, del problema marítimo nacional, y dedicó una de sus más insistentes gestiones a que ese problema tuviera solución satisfactoria.

Siendo presidente del Consejo, obtuvo, la aprobación de tres leyes fundamentales para el resurgir de este poder. Estas leyes fueron la de protección a la producción nacional, la de organizaciones marítimas y armamentos navales y la del fomento de las industrias y comunicaciones marítimas. Las cuales completó con la creación, por Real decreto, de la Junta de Defensa Nacional.

Finalizamos este artículo con una pregunta y su respuesta: ¿por qué la constante preocupación de Antonio Maura por el mar? Él mismo responde a este interrogante al vincular indisolublemente su origen isleño, mallorquín, con su preocupación por las cosas del mar, diciendo: "pues soy isleño y desde niño me he hecho a la idea de que necesitamos la fuerza naval como aire el pulmón."

Capitán de Navío Eduardo Bernal González-Villegas, IHCN, Radio 5 Todo noticias

Resumen.

La historia del poder naval en España, de su poderío marítimo, con sus luces y sus sombras, es la historia de España misma. Más aún, puede decirse, con justicia, que durante algunos siglos el poder naval de España ha ido escribiendo la historia del mundo.