

# LA ESTRATEGIA MARITIMA ESPAÑOLA BAJO ISABEL II Y ALFONSO XII 1820 - 1885

Jesús SALGADO ALBA  
Contralmirante

## Introducción

El siglo XIX español ha sido, quizá, el más antiespañol de nuestra historia y eso debido a que en los noventa y tres años que transcurren desde el inútil sacrificio de Trafalgar hasta el calamitoso desastre de Cuba y Filipinas, España se va deshaciendo a sí misma, se va autodestruyendo a causa de un fenómeno esterilizador, de un proceso patológico que tiene, como raíz más dolorosa y profunda nuestro *aislamiento internacional*.

Y simultáneamente, el siglo XIX español es el más doloroso, el más anodino, para la marina española. Una marina que durante el siglo XVIII el de la Ilustración, el de las luces, había conseguido ocupar un rango de primera magnitud en el mundo, junto a las de Inglaterra y Francia.

Es una constante histórica siempre repetida. Cuando la marina es potente en España, la nación, en su conjunto, es igualmente poderosa; y viceversa, los mínimos de nuestro poderío naval coinciden matemáticamente con los momentos de depresión en todos los sentidos, lo que constituye una prueba más del carácter eminentemente marítimo de nuestra Patria.

A finales del siglo XVIII, el siglo del tenaz y previsor Patiño, fabuloso Marqués de la Ensenada, del genial Jorge Juan, el siglo de los tres primeros grandes Borbones, la marina pesa mucho en el orden internacional europeo, aunque un tanto debilitada por las guerras contra la Francia revolucionaria en 1795, en la que fuimos aliados de Inglaterra y Holanda y en las que destacaron por su heroísmo nuestros almirantes Galiano y Gravina.

En ese momento reina en España el débil, el incapaz Carlos IV y gobierna o, mejor des gobierna, el omnipotente, el vorgonzoso, el vergonzante valido, Godoy.

En este momento, 1796, todavía la marina española cuenta con 46 navíos, 52 fragatas, 25 corbetas, 20 bergantines y unas 140 unidades menores; pero esta fuerza que, numéricamente, representa una no despreciable potencia es, en realidad, cualitativamente muy débil, ya que carece de dotaciones adecuadas, se encuentra mal abastecida, los buques son viejos y están mal pertrechados y la moral de la gente es baja, pues se les paga muy

poco y mal. A veces están las dotaciones sin cobrar varios meses. Recordemos la famosa y doliente carta del entonces joven oficial Churruca a su padre dándole cuenta de su calamitosa situación económica porque la no menos calamitosa Hacienda Española le debía seis pagas mensuales.

En estas circunstancias España se encuentra en guerra con Inglaterra y aliada con Francia. Manda la Escuadra Española el Almirante Mazarredo, el cual señala a Godoy el verdadero estado de los buques. Godoy reacciona destituyendo y desterrando a Mazarredo y relevándolo por el pusilánime don José de Córdoba, quien, derrotado en la batalla del cabo San Vicente, en la que se enfrenta a Jervis y a Nelson, es a su vez destituido y desterrado por un Consejo de Guerra, y Godoy llama de nuevo a Mazarredo.

Pero aún así, España, en un alarde de furiosa reacción, es capaz de inflingir una pequeña, pero brillante derrota al entonces dueño de todos los mares: al invencible Nelson, el cual, al mando de cuatro navíos y tres fragatas, ataca a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, siendo violentamente rechazado por tres veces, el 20 y el 24 de julio de 1797, y perdiendo 120 hombres y su brazo derecho.

Hay un breve período de paz, y Godoy, verdadero lacayo de Napoleón, vuelve a aliarse con Francia contra Inglaterra. Tras diversas correrías por el Atlántico, la flota franco-española se enfrenta con la inglesa frente al cabo Finisterre, empeñándose en combate de acuerdo con la táctica clásica de la lucha entre navíos cañoneó en líneas paralelas y ataques concentrados contra los barcos que se salen de la línea por averías o falsas maniobras.

El combate, desventajoso para la coalición franco-española, es el preludio de Trafalgar, donde se produce el gran choque entre la bien adiestrada y bien mantenida escuadra de Nelson y la franco-española, débil en su organización y adiestramiento, al mando del almirante francés Villeneuve, que es derrotado, arrastrando en la derrota a nuestra fuerza que manda el almirante Gravina. Nelson y Gravina mueren en el combate. Alcalá Galiano, Churruca y Alsedo resultaron heridos. Trafalgar señala la conquista del dominio de los mares para Inglaterra y la anulación marítima de España.

Tras el desastre de Trafalgar, nuestra fuerza naval quedó menguada en sus efectivos humanos y materiales, pero aún quedaban suficientes barcos, suficientes hombres de mar y suficientes recursos potenciales para, al menos, intentar una reacción positiva rehaciendo lo perdido, pero, desgraciadamente, no se produjo tal reacción, sino que, muy al contrario, se hundió con los barcos el poco espíritu marítimo que aún quedaba en nuestro pueblo que, volviendo sus espaldas al mar, y olvidándose del mandato de la geografía, se refugió en una mentalidad continental encerrándose en sí mismo, actitud que propició el peor de los males que ha sufrido nuestra Patria: el aislamiento.

En Trafalgar, ciertamente, se inicia nuestra decadencia marítima, pero no se consuma, ya que tres años después de la derrota, en 1808, contábamos en total con 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas y más de 130 barcos auxiliares. Estaban intactas cuatro bases navales bien pertrechadas: El Ferrol, La

Carraca, Cartagena y La Habana, y un plantel de jefes y oficiales altamente cualificados. Pero esa Marina, todavía valiosa, aunque debilitada, muere lentamente de abandono y de hambre. De hambre murieron, literalmente, biológicamente, pero muy dignamente, algunos oficiales de Marina de esa época.

En el año clave de 1834, la Armada española ya no existe. Tres navíos inútiles, cinco viejas fragatas y menos de veinte unidades auxiliares. Y en ese fatídico año de 1834 se produce el cerrojazo definitivo de nuestro aislamiento, víctima de la alianza entre Francia e Inglaterra contra Alemania, anulando por completo a España, que desaparece políticamente del mapa europeo.

Así, España se deja encerrar, de costas adentro, tras un dogal que le impide asomarse al exterior y una losa, la del aislamiento, que pesa sobre nuestro pueblo.

El aislamiento, esa maldición que hemos padecido durante más de un siglo, ha sido la consecuencia más grave de nuestra pérdida del poder naval.

El profesor Rumeu de Armas, nuestro muy querido amigo y maestro, emite su autorizado juicio sobre el nefasto aislamiento español del siglo XIX con estas palabras:

“España vive al margen de los acontecimientos políticos del mundo, encerrada en un aislamiento internacional absoluto. Salimos de la guerra de la Independencia ligados a Inglaterra por una imperceptible alianza en 1814. Ensayamos luego un estéril acercamiento a Rusia, para encerrarnos por último, como acorralados en un rincón de Europa sin más horizonte que la conservación del ‘statu quo’, es decir, de los últimos vestigios de nuestro imperio ultramarino”.

Este luminoso y certero juicio del Profesor Rumeu de Armas nos va a servir para trazar, más adelante de las líneas de acción de la política y la estrategia naval de España en el siglo XIX.

Y la gran pregunta, la gran cuestión, la gran incógnita que conviene despejar y aclarar desde el principio, si queremos extraer consecuencias positivas de nuestros errores históricos para evitar a toda costa volver a caer en ellos es ésta: ¿Por qué cayó España, a principios del siglo XIX, en el pozo tenebroso del aislamiento internacional y por qué no pudimos salir de él durante más de un siglo?

La contestación a esta pregunta crucial es, para mí, una sola y total: por haber adoptado una mentalidad, una filosofía política y un sentimiento nacional contrarios a los inexorables dictados de la geopolítica, ya que siendo España una nación de carácter geopolítico esencialmente marítimo, adoptó, durante todo el calamitoso siglo XIX y primera mitad del XX, una mentalidad política y estratégica erróneamente continental.

Detengámonos unos minutos, pues merece la pena, a reflexionar sobre este hecho.

Sabido es que, en la llamada “geopolítica del poder” de raíz anglosajona,

diferente por completo de la viciada geopolítica de la fuerza, de raíz germana, el planteamiento se realiza sobre dos ideas fuerza, una tesis y una antítesis: la tesis del “Poder Naval” frente a la antítesis del “Poder Continental”.

El concepto de “Poder Naval”, traducción de la expresión “Sea Power”, aparece en la historia del pensamiento geopolítico occidental a finales del siglo XIX por obra y gracia de un iluminado y afortunado capitán de navío norteamericano, Alfredo Mahan, en su libro “The Influence of the Sea Power upon History” (“La influencia del Poder Naval sobre la Historia”).

En este libro, que fue quizá el más formidable “best-seller” en su época, Mahan lanza una idea-fuerza asombrosamente sencilla y particularmente atractiva para los políticos de aquel momento y que, como es bien sabido, se condensaba en dos postulados:

“La nación que consiga dominar el mar, en paz y en guerra, dominará la tierra y alcanzará la hegemonía universal.”

“Para dominar el mar es preciso poseer y utilizar un instrumento adecuado, que es el ‘Sea Power’, el ‘Poder Naval’ que consiste en poseer una poderosa marina mercante para dominar el comercio marítimo, una adecuada marina de guerra, para proteger esa marina mercante y una industria capaz de crear y sostener ambas marinas.”

Mahan, al alumbrar su avasalladora teoría del Poder Naval, asimilada por todas las naciones marítimas del mundo, menos por España, ya veremos por qué, no hizo más que encender la mecha de un proceso de pensamiento que marcó, marca y marcará, mientras no surjan nuevos factores revolucionarios en la configuración del mundo, el rumbo de la geopolítica y de la geoestratégica.

Mahan planteó la tesis, pero, como es natural, surgió enseguida la antítesis, y nació, sorprendentemente, de la cabeza de un inglés: Halford Mackinder, quien, en 1904, publica su obra “Geographical pivot of History” (“El eje geográfico de la Historia”), portadora de una idea-fuerza opuesta a la de Mahan y concebida en estos tajantes términos: “Quien domine la Europa oriental controlará la isla mundial. Y quien domine la isla mundial controlará el mundo”. La isla mundial, para Mackinder, era Eurasia, es decir, el hoy imperio soviético.

De este modo, al “Sea Power” de Mahan, Mackinder opone el “Continental Power”.

Tenemos ya la tesis y la antítesis. Nos falta para completar este apasionante proceso, la síntesis. Y una vez más en la historia del pensamiento político universal es un francés, Henri Pirenne, quien cierra, con singular agudeza, el proceso. En su trascendental obra “Les grands courants de l’histoire universelle”, (“Las grandes corrientes de la historia universal”), lanza su teoría de la existencia de dos tipos básicos de sociedades en el mundo: la marítima y la continental. Dos tipos de civilización, dos estilos de vida, y sobre todo, dos clases de mentalidad humana y política.

Y el mismo Pirenne nos describe los rasgos fundamentales de esas dos concepciones vitales de la humanidad.

“Los pueblos de condición marítima —dice Pirenne— se orientan hacia el exterior, hacia el intercambio comercial y cultural con otros pueblos. Son tolerantes, liberales y cosmopolitas. Sus cualidades más sobresalientes son la iniciativa y el individualismo, tanto en el plano social como en el intelectual. Su supervivencia está en el mar, en las comunicaciones marítimas y en la explotación de sus recursos.”

Y en elocuente contraste, Pirenne nos dibuja así a los pueblos de condición continental:

“Un grupo social cerrado, que vive reflejado en sí mismo en una estrecha solidaridad política y religiosa exclusivamente nacional y basada en la intolerancia. El individuo se subordina al grupo, sus cualidades son la confianza y la seguridad en sí mismos, el culto al prestigio nacional y los deseos de superioridad racial. Su riqueza natural es la tierra, que se debe aumentar por la conquista. No necesitan del mar ni para vivir ni para combatir.”

Y tras un detenido y cautivador análisis de la historia universal a la luz de estos principios, Pirenne enuncia su dictamen final que es el siguiente:

*“El tipo más evolucionado de civilización corresponde a los pueblos marítimos —y atención al condicionante—, siempre que el mar sea para ellos una puerta abierta a los otros pueblos y no una frontera que les aisle del mundo exterior.”*

La primera, y más importante, y más trascendente decisión que un pueblo ha de asumir, es tomar clara conciencia de su condición geopolítica, o marítima o continental, pues de esa primera actitud vital dependerá su éxito o su fracaso como nación.

Y eso fue lo que se le ocurrió al pueblo español a principios del siglo XIX, que tomó la decisión errónea del camino geopolítico continental, abandonando la conciencia marítima y cayendo en el nefasto aislamiento.

He dicho muchas veces y no me cansaré de repetirlo que el aislamiento, esa maldición que hemos padecido, con mayor o menor virulencia los españoles durante más de un siglo, desde la cuádruple alianza de 1834 hasta los tratados hispano-americanos de 1953, ha sido, *a mi juicio*, la causa desencadenante de todos nuestros males sociales, políticos, económicos y culturales en este periodo de tiempo. Un pensador alemán, Karl Smidt, definió a la España del aislamiento como una ballena moribunda varada en las costas de Europa.

Un pueblo difícil, indómito, bronco, radical y digno como el nuestro, que había vivido durante siglos desfogando su inmensa vitalidad allende los mares, se encontró de repente aislado, encerrado, atrapado entre un dogal y una losa. El resultado no podría ser otro que la ruina física y moral de la nación.

La España del aislamiento es una España deprimida y neurótica ensimismada y autodestructiva. En ella nacen nuestras castizas calamidades

nacionales: las guerras civiles, los cuartelazos, las algaradas, la intolerancia, la envidia, la lucha fratricida. Como no hay enemigo exterior porque el exterior no existe, hay que buscar el enemigo dentro.

España ya no lanza al mundo ni descubridores, ni conquistadores, ni colonizadores, ni misioneros; lo que sale de la España del aislamiento, huyendo de tanta desolación, son dos nuevas y tristes figuras típicamente españolas: los emigrantes y los exiliados.

Para la España del siglo XIX el mar es el morir y a morir van nuestros pocos, viejos y desvencijados barcos en Cavite y en Santiago. Pero no fue eso lo peor, porque el aislamiento del exterior provocó, como reflejo, un aislamiento interior mucho más grave. El aislamiento interior adquiere aspectos aun más dolorosos, en ocasiones que el que nos separa del mundo. Y así nace el aislamiento geográfico e histórico entre las regiones, el aislamiento social entre las clases, el aislamiento ideológico entre los políticos y el aislamiento cultural entre los pensadores. Todavía estamos sufriendo las penosas consecuencias de los muros del aislamiento interior, y alguna de ellas, la regional, la estamos pagando con sangre.

Pero volvamos a coger el hilo de nuestra Historia en el año 1817, marcado por la consumación de la pérdida de nuestro poder naval y el inicio grave de nuestro aislamiento.

Era tal la postración de la Armada que, en el año 1817, se produjo un caso de increíble insensatez naval: el escándalo de los buques rusos. A espaldas del Ministro de Marina, Vázquez de Figueroa, un intrigante de la Corte, Ugarte, favorito del desastroso Fernando VII, urdió un bochornoso negocio con el embajador ruso en Madrid, Tatischeff. Se trataba de la compra de una "poderosa" escuadra rusa compuesta por cinco "soberbios" navíos y tres "magníficas" fragatas. Cuando la flamante escuadra llegó a Cádiz, resultó que los buques estaban en tal mal estado, con los cascos podridos y la arboladura inservible, que tuvieron que ser dados de baja y desguazados.

La muerte de Fernando VII trajo a España la guerra civil entre carlistas y liberales. La marina se escindió, como todo el país, en dos bandos. Los liberales organizaron las denominadas Fuerzas Navales del Cantábrico, que contaron con los primeros buques de vapor de la Armada Española: el "Isabel II", el "Reina Gobernadora" y el "Mazzepe", que fueron comprados en Francia y destinados al bloqueo de los puertos carlistas de las Vascongadas para impedir el contrabando de armas.

Muerto Fernando VII se le presenta a España la ocasión de plantearse unos objetivos políticos que no podían ser otros que la salida de nuestro aislamiento, la conservación de los restos de nuestro casi perdido imperio hispanoamericano y la recuperación de nuestro papel en Europa.

Para alcanzar estos tres grandes objetivos políticos que prácticamente estuvieron vigentes, de manera más o menos consciente, en la mente de nuestros políticos del siglo XIX era preciso adoptar una "estrategia de con-

servación” que, en su aspecto marítimo, que es el que pretendemos analizar, se concretizan en tres claras líneas de acción:

- 1.º Crear y mantener un “poder naval” moderno.
- 2.º Establecer una defensa marítima de nuestros intereses en América.
- 3.º Recobrar el prestigio de potencia marítima europea que nos permitiese entrar en el juego internacional del momento.

Veamos, a grandes rasgos, como se intentaron desarrollar estas tres líneas de acción de nuestra estrategia marítima decimonónica a través de los reinados de Isabel II y de Alfonso XII hasta llegar, tras una serie de ocasionales aciertos y lamentables errores, hasta el preludeo, gravemente amenazador, de los desastres, esencialmente marítimos, de 1898 que cerraron tan funesto siglo.

## LA ESTRATEGIA NAVAL DURANTE EL REINADO DE ISABEL II

Isabel II, una antítesis casi total de nuestra Isabel I La Católica, comienza su azaroso reinado el día 29 de septiembre de 1833, fecha de la muerte de Fernando VII, hace ahora ciento cincuenta y siete años, teniendo ella tres años de edad, por lo que se instauró una regencia ejercida por su madre doña María Cristina de Borbón-Sicilia, estallando en ese momento la primera guerra carlista, primera también en el negro rosario de guerras civiles fratricidas que va a sucederse durante todo el siglo XIX.

En esta primera guerra carlista la estrategia naval del bando liberal-isabelino, que ostenta el poder central, la legitimidad internacional y la supremacía marítima, consistió en una estrategia de bloqueo centrada en el Cantábrico frente a los puertos vascos en poder del bando carlista-absolutista. La guerra, como es sabido termina con la victoria isabelina en 1839 con el famoso convenio de Vergara.

Restablecida la paz civil, siempre precaria, los gobiernos de Isabel inician, con cierto éxito, una modernización de la Marina española en un momento de espectacular y transcendental importancia en el mundo de la técnica naval: el paso de la vela al vapor, hecho revolucionario que marcó el fin de una época de la historia naval universal y el comienzo de otra.

En España los primeros pasos del tránsito de la propulsión velera a la propulsión mecánica se había dado en 1820, en el cual las cortes decretaron la construcción de un buque de vapor proyectado en España, pero tal decreto no se llevó a efecto. Los primeros barcos de propulsión a vapor fueron adquiridos en el extranjero. El tránsito de la vela al vapor produjo verdadera conmoción en los medios navales de todo el mundo y también en España. Los viejos almirantes y jefes más antiguos se resistían a la innovación que cambiaba todos los supuestos tácticos basados en la maniobra

velera. Los primeros buques fueron mixtos, es decir, de vapor y vela, pero pronto se abandonó definitivamente la vela para quedar como único sistema de propulsión la fuerza motriz de las calderas de vapor que movían máquinas alternativas, y estas, a su vez, ruedas de paletas que estaban adosadas a los costados.

Hacia la mitad del siglo se produce un noble intento de resurgimiento en la Armada como consecuencia de los éxitos obtenidos por los leales en las guerras carlistas y en la guerra de Africa. En 1853 se construye en el Ferrol el primer buque de guerra español movido por hélice, el "Santa Teresa". Con anterioridad, en 1849 se había construido en el arsenal de La Habana el primer buque de vapor movido por ruedas de palas, el "Don Juan de Austria".

Los intentos de resurgimiento de la marina que se producen en el reinado de Isabel II cobran singular impulso gracias al marqués de Molins, ministro de marina en dos etapas, de 1848 a 1851 y de 1853 a 1855. Formuló un Plan de Escuadra que, aunque no se cumplió en su totalidad, consiguió movilizar la conciencia nacional en sentido marítimo y revitalizar nuestros arsenales.

En 1860, la ley de "Incremento de las Fuerzas Navales" permitió la creación de una modesta, pero moderna, "Escuadra Blindada" de buques de vapor, en su mayor parte con casco de madera, integrada por ocho fragatas: "Tetuán", "Almansa", "Gerona", "Numancia" (de hierro), "Vitoria", "Zaragoza", "Arapiles" y "Sagunto". Más tarde se construyeron los primeros cruceros, todos con casco de hierro: "Fernando el Católico", "Sánchez Barcaiztegui" y "Jorge Juan".

En resumen, podemos admitir que durante el reinado de Isabel II, se hizo un discreto esfuerzo en el desarrollo de la primera línea de acción estratégica formulada, de crear y mantener un "poder naval" moderno.

Veamos cómo se desarrolló la segunda línea de acción naval estratégica: la protección de nuestros intereses marítimos en América cuya expresión más genuina, espectacular y románticamente absurda, fue la Campaña del Pacífico.

## La Campaña del Pacífico

La acción naval de mayor importancia durante el reinado de Isabel II fue, sin duda, la Campaña del Pacífico que estuvo precedida por dos expediciones en las que la Armada prestó notables servicios a nuestra política exterior. La primera fue la expedición de 1858 a Fernando Poo, al mando del Capitán de Fragata Chacón, quien en la corbeta "Vasco Núñez de Balboa", el bergantín "Gravina" y las goletas "Cartagenera" y "Santa María", se hizo cargo de la colonia como gobernador, haciendo realidad nuestros derechos sobre la isla. La segunda expedición fue la de Cochinchina, de 1858 a 1863 provocada por los asesinatos de misioneros españoles y franceses en aque-

llas lejanas tierras. La expedición de castigo salió de Manila con un convoy de tropas escoltado por los cañoneros “Elcano y Jorge Juan”. Las tropas franco-españolas asaltaron Saigón y consiguieron pacificar el territorio.

La Campaña del Pacífico, que dio renombre mundial al almirante Méndez Núñez, fue un caso típico de actitudes románticas y caballerescas propias de la época. En 1863, el Gobierno español se sintió dolido por ciertas actitudes hostiles a nuestros intereses por parte de las recientemente emancipadas repúblicas de Chile y Perú. Para “exigir una reparación” nuestro Gobierno envió al Pacífico una escuadra compuesta por las fragatas “Resolución” y “Triunfo” y las corbetas “Vencedora” y “Covadonga” al mando de Pinzón, relevado, ya en aguas de Chile, por Pareja, quien perdió, en combate con la fragata chilena “Esmeralda”, la corbeta “Covadonga” y, sintiéndose deshonrado, se suicidó. La escuadra española fue reforzada con el buque más famoso de nuestra Armada en aquel momento: la fragata acorazada “Numancia” que traía a bordo al nuevo jefe de la escuadra, el brigadier don Casto Méndez Núñez, con orden de bloquear la extensísima costa de Chile y exigir que los barcos de aquella república rindiesen honores a nuestra bandera en señal de reparación. Chile se negó a ello, y Méndez Núñez, en arrogante gesto, bombardeó con su escuadra el puerto de Valparaíso, que por ser civil no está defentido. La opinión pública mundial afeó la conducta de nuestra Escuadra, pues el “duelo de honor” no había estado equilibrado. Méndez Núñez, para demostrar que “más vale honra sin barcos que barcos sin honra”, se dirigió a El Callao, la plaza fuerte más y mejor artillada de toda América. El día dos de mayo de 1866, toda la Escuadra española, al mando del bizarro Méndez Núñez, se presentó ante el Callao y entabló combate bombardeando la plaza que se defendió heroicamente hasta ver acalladas sus poderosas baterías. Así acabó la guerra más romántica, más caballerisca y más inútil de todo el siglo XIX.

La fragata “Numancia”, primer buque acorazado que había atravesado el Atlántico, se portó heroicamente y con total eficacia en El Callao, continuó viaje atravesando el Pacífico, siguió por el Indico, dobló el cabo de Buena Esperanza y cuando rindió viaje en España, era el primer buque acorazado que había dado la vuelta al mundo, lo que fue celebrado como una proeza no sólo en España sino en todos los medios navales de Europa y América que se decidieron por la construcción de fragatas de vapor con casco blindado, antecedente de lo que pronto iba a ser el nuevo rey de los mares: el acorazado.

La Campaña del Pacífico, a pesar de su inutilidad estratégica, tuvo cierto valor político, pues en ella España demostró un atisbo de capacidad naval en la que apoyar nuestra presencia en América.

Los barcos, aunque en pequeña cantidad, eran buenos, los mandos eficientes y las dotaciones adiestradas. Se había iniciado, una vez más el buen camino; pero un nuevo quebranto político vino a sumir a España en una grave inestabilidad con la inevitable consecuencia de volvernos a hundir en nuestro aislamiento siendo la Armada la primera víctima.

Esta nueva calamidad política nacional fue la Revolución de 1868, seguida del breve y ridículo reinado de don Amadeo de Saboya que desembocó en una situación de absoluto desorden y desgobierno que sufrió España durante la primera República. La marina, afectada por todas estas calamidades nacionales, participó en ellas de forma marginal, y en ellas se desgastó hasta casi su extinción.

En la revolución de septiembre de 1868, la marina tomó parte activa a favor de Prim. En este “pronunciamiento”, único en el que participó la marina, el almirante Topete se sublevó con la escuadra de Cádiz, y tras el triunfo de Prim, Topete fue nombrado Ministro de Marina.

En 1870, en la estronización de don Amadeo de Saboya, tomó también parte la marina, ya que una pequeña Escuadra compuesta por la “Numancia”, la “Villa de Madrid” y la “Victoria”, al mando del almirante Beranger, trasladó al nuevo rey de Italia a España.

La abdicación, dos años más tarde, de don Amadeo trajo a España la primera República en un ambiente descaradamente revolucionario que se contagió a la marina. Se alzaron algunas capitales, y en Cartagena, los cantonales sublevaron a las dotaciones de los buques allí estacionados izaron bandera roja en la “Numancia” y otros buques. Se creó una “flota pirata” que bombardeó Alicante y Almería, intentando hacer lo mismo en Málaga, pero una división de buques franceses, alemanes e ingleses obligó a la sublevada flota española a fondear en Gibraltar, donde se entregó al gobierno legal.

En este desastroso ambiente político español, fruto de nuestro aislamiento y falta de dirección en todos los órdenes de la vida nacional, subió al trono don Alfonso XII, quien, tras su proclamación, vino de Marsella a Barcelona en la fragata “Navas de Tolosa”.

### **La armada durante el reinado de Alfonso XII: nuevos intentos de recuperación... y nuevos fracasos**

Don Alfonso XII fue un rey bien intencionado que con gran espíritu patriótico intentó encauzar el gobierno de la nación por rumbos de recuperación. Durante sus diez años de reinado (1875-1885), la marina inicia, una vez más, un nuevo intento de renovación bajo la sabia y entusiasta dirección de un gran ministro: el almirante Antequera, marino de extraordinario prestigio que había sido segundo comandante de la “Numancia” a las órdenes directas de Méndez Núñez en el combate de El Callao y comandante del barco durante su famoso viaje de la vuelta al mundo.

El “Programa naval de Antequera”, de 1884, realista y bien estructurado, no prosperó por el fallecimiento del rey Alfonso XII, pero, tras dos intentos de resucitarlo en 1885 por el almirante Beranger y Pezuela, fue al fin aprobado por las Cortes con algunas modificaciones por la “Ley de Escuadra de 12 de enero de 1887”. La ley preveía la construcción de once cruceros, diez

torpederos pesados, ciento veinte torpederos ligeros y otras unidades menores. Se preveía también la conclusión de las obras del acorazado "Pelayo" y otros buques en construcción. El presupuesto total ascendía a 225 millones de pesetas en diez anualidades.

La primera unidad que se terminó fue el acorazado "Pelayo", construido en Francia; fue el primer buque de este tipo que tuvo la marina. Con el "Pelayo" entraban en servicio, en 1885, los cruceros "Elcano", "Magallanes" y "Lezo", construidos los dos primeros en Cádiz y el último en Cartagena. Otros barcos del programa de 1885 fueron el "Infanta Isabel", primer buque totalmente de hierro construido en España, cabeza de una serie de seis unidades: "Ulloa", "Colón", "Juan de Austria", "Conde del Venadito" y el "Isabel II". Casi todos iban a tener trágico fin en la guerra hispano-norteamericana.

Posteriormente se construyó otra serie de cruceros, mayores y más potentes que los anteriores: el "Alfonso XII", el "Reina Cristina" y el "Reina Mercedes". De diseño completamente español, los dos primeros fueron construidos en El Ferrol y el último en Cartagena. También fueron sacrificados en Cuba y Cavite.

El último buque financiado con cargo al "Programa Antequera" fue el célebre "Reina Regente", construido en Inglaterra. Su trágico final conmocionó al mundo marítimo de la época. El día 10 de marzo de 1895 salió de Tánger, en travesía normal hacia Cádiz. Al rebasar el cabo Espartel, encontró un fuerte temporal del suroeste que lo hizo desaparecer totalmente sin dejar rastro. De los cuatrocientos doce hombres de su dotación, ninguno se salvó y ni siquiera se recuperó ningún cadáver. A pesar de los varios y profundos estudios que se han hecho, no se sabe con certeza cuál fue la causa de tan trágico final.

El programa naval de 1887, continuación del de Antequera, tuvo consecuencias bastante positivas, animando la construida naval en España.

Los primeros buques del Plan de Escuadra de 1887 fueron los cruceros acorazados "Infanta Martía Teresa", "Almirante Oquendo" y "Vizcaya", construidos en Bilbao; "Princesa de Asturias", construido en La Carraca; "Cardenal Cisneros", en el Ferrol; y "Cataluña", en Cartagena. Por último el "Carlos V" fue construido en Cádiz por la industria privada. Los tres primeros se perdieron en Santiago de Cuba; los tres últimos estaban en construcción cuando estalló la guerra, y el "Carlos V" se salvó por el mismo motivo y duró hasta 1930.

En el año 1896, cuando se preveía como inevitable un enfrentamiento armado con los Estados Unidos por la situación en Cuba, el entonces ministro de marina, almirante Beranger, consiguió del Gobierno, tras ímprobos esfuerzos, obtener los créditos necesarios para comprar en Italia el crucero-acorazado "Cristóbal Colón", que fue el barco más potente de la desventurada escuadra del almirante Cervera. Fue hundido en el combate de Santiago de Cuba.

El último desesperado esfuerzo del almirante Beranger para reforzar

nuestras fuerzas navales ante el gravísimo e inminente peligro de guerra con los Estados Unidos, fue conseguir un presupuesto extraordinario de 23 millones de pesetas para construir un acorazado de 11.000 toneladas, tres cruceros de 6.000 toneladas y dos destructores.

Ninguno de estos barcos llegó a tiempo para entrar en combate, y sólo uno, el nuevo "Reina Regente", llegó a navegar.

En el año crucial de 1896, España estaba, a pesar de las enormes dificultades políticas, sociales y económicas por las que atravesaba la nación, intentando crear una modesta, pero apreciable fuerza naval que le permitiese abordar el nuevo siglo, el XX, con esperanzas de recuperación.

Pero quiso el destino que, en ese momento se cruzasen en nuestro rumbo histórico, los poderosos intereses de una nación, ya entonces poderosa, que llegaría a ser, medio siglo más tarde la nación que ostentaría y sigue ostentando, la hegemonía marítima mundial con un Poder Naval sin precedentes en la historia: los Estados Unidos.

El choque armado entre España y los EE.UU. de 1898 no debió producirse nunca. Pudo y debió ser evitado y si no lo fue la causa, en mi opinión, se debió a nuestro irracional, profundo y nefasto aislamiento de la realidad internacional que mantenía a España sumida en una increíble ignorancia, una ignorancia suicida, de lo que ocurría más allá de nuestras fronteras.

Si en aquellos momentos España hubiese contado con un elemental servicio de información exterior, por mínimo que fuera, como tenían ya todos los países del mundo civilizado. Si en España, alguien con alguna autoridad política o informativa se hubiese preocupado por analizar las intenciones, los objetivos y las capacidades del adversario que claramente se percibían en el horizonte, jamás nos habríamos embarcado en la infantil, absurda y suicida política de aceptar un enfrentamiento armado con una potencia inmensamente superior a nosotros animada de un entonces desahogado espíritu de expansión imperialista de signo marcadamente marítimo.

Más aún. Si en España, entonces, en los años 1895 al 98, alguien, con un rigor analítico, aunque fuese elemental, hubiese leído el libro que entonces hacía furor en todos los ámbitos políticos y estratégicos del mundo y se hubiese preocupado por las intenciones de su autor, el hombre más conocido en todos los círculos navales de todos los países del mundo, se hubiera dado perfecta cuenta del feroz huracán que se aproximaba a nuestras posesiones ultramarinas y España hubiera podido, con un mínimo de habilidad política, un mínimo de conciencia estratégica marítima, y un mínimo de prudencia histórica, capear ese inevitable y furioso huracán que acabó por arrasarse, con violencia inusitada, los restos últimos de nuestro imperio y lo que fue peor, sumirnos en un desconcierto desolador. Ese libro y ese hombre, merecen un análisis, aunque sea esquemático para que aquella triste historia nos sirva al menos de lección y de escarmiento.

## Los prolegómenos político-estratégicos del desastre español de 1898

El libro al que nos acabamos de referir y en el que se contenían, con clarísima definición, las intenciones político-estratégicas de los EE.UU. contra España, no es otro que el ya mencionado al principio de esta exposición, titulado: "The Influence of Sea Power upon History", "La Influencia del Poder Naval en la Historia" y su autor era nada menos que el creador, el profeta y el gran pontífice de la Teoría del Poder Naval: el almirante norteamericano Alfred Tailer Mahan. Analicemos el libro y conozcamos al hombre que, con fanática, brillante y persuasiva tenacidad creó una casi inmortal escuela geopolítica y, de paso, preparó el camino para arrebatarse a España sus posesiones ultramarinas.

Como es bien sabido la ingente obra de Mahan llega a su culminación al presentar su teoría de "Sea Power", el "Poder Naval", como expresión del poder político, militar y económico que el mar encierra para aquellos pueblos que sepan adquirir y explotar su dominio. Con envidiable claridad de conceptos y certera exposición de ideas comenta Mahan en este primer capítulo de su obra más importante, los seis factores o elementos condicionantes del Poder Naval de una nación por este orden: La situación geográfica, la configuración física de las costas, la extensión territorial, el número de habitantes, el carácter de la población y la forma de gobierno.

A lo largo del detenido y trascendental análisis que Mahan hace de cada uno de estos seis elementos constitutivos del Poder Naval, la argumentación gira en torno a tres ejemplos, a tres constantes históricas, que vienen a ser como los acordes centrales de la gran sinfonía conceptual orquestada por Mahan en lo más grande de su obra.

Estos tres ejemplos son: el de Inglaterra como nación excelsa, en la que se dan, en forma totalmente positiva, todos y cada uno de los seis factores del Sea Power. El de los Estados Unidos, su patria, como país llamado a buscar su expansión por los caminos del mar. Y el de España como pueblo totalmente negado para las empresas marítimas, a pesar de las maravillosas condiciones de su privilegiada situación geográfica.

Parece como si Mahan hubiera escrito su obra bajo una triple obsesión. Adular sin el menor recato a Inglaterra, azuzar a su país hacia el expansionismo marítimo y herir a España sin la menor piedad.

¿Qué razones ocultas impulsaron a Mahan a obrar en contra de España de esta manera?

El mismo nos lo dice textualmente cuando se refiere a los Estados Unidos en estos dos párrafos escritos —¡atención a la fecha!— en el año 1890:

"Si llegamos a contar con una preparación militar adecuada, para lo cual poseemos todos los elementos necesarios, obtendrían los Estados Unidos en la zona del Caribe, con matemática certeza, la preponderancia que le confiere a su situación geográfica y su poderío."

Ya está clara, clara como la luz del sol, la razón que impulsaba a Mahan

para presentar a España en el año 1890 como una nación débil e inoperante en el mar: el Caribe, Cuba y Puerto Rico, los obstáculos que, según él, se oponían entonces al natural expansionismo norteamericano.

Pero si hemos de ser ecuanímenes y honestos debemos admitir que Mahan fue un profeta que acertó plenamente en la formulación de su teoría del Poder Naval. Exageró quizá, en su admiración por Inglaterra, lo que es comprensible, pues el amor entre primos a veces no conoce fronteras; hizo un gran servicio a su patria al señalar a su pueblo y a sus políticos el camino que debían seguir para alcanzar sus objetivos de expansión; pero no actuó con demasiada honestidad, o al menos con no excesiva elegancia, al introducir en sus libros, que pretendían ser únicamente científicos y filosóficos, esa escoria de la propaganda difamatoria con fines belicistas.

El daño que hizo Mahan a España fue muchísimo mayor de lo que él mismo se pudo imaginar, y ello por dos razones: por la enorme resonancia que alcanzaron sus escritos en todo el mundo y por la negativa respuesta de España a su obra en el momento más crítico de nuestra historia contemporánea.

El éxito de Mahan en su país fue impresionante. Se convirtió en un verdadero oráculo, consejero personal y amigo íntimo de Teodoro Roosevelt. Durante más de treinta años la política exterior norteamericana siguió, al pie de la letra, los dictados del Sea Power, es decir: Contar con una poderosa marina de guerra para dominar el mar, con una potente marina mercante para explotar ese dominio, y ambas, respaldadas por una industria nacional adecuada, para crear y mantener esas dos marinas y también la pesca con sus bases y sus puertos.

En Inglaterra el impacto de la obra de Mahan fue aún mayor, si cabe, que en los Estados Unidos. Sus libros, esperados con avidez, alcanzaban tiradas increíbles. En 1893 fue invitado oficialmente por la Corona británica. Aclamado y agasajado en todas partes, se le nombró doctor "Honoris Causa" de Oxford y Cambridge y miembro del "Royal Navy Club", primer extranjero que recibió tal distinción.

La regla de oro de la política naval inglesa en esa época, el famoso principio de "Two Power Standard" estuvo inspirado en las doctrinas del afortunado capitán de navío yanqui.

Pero, quizá, fue en Alemania donde la obra de Mahan tuvo mayor efecto popular y político. El mismo Kaiser se dejó fascinar por el triunfante tratadista. "Estoy ahora no solamente leyendo, sino devorando el libro del capitán Mahan", escribía el Kaiser a un amigo, y añadía con inconfundible estilo germano: "tengo que aprenderlo de memoria". El gran almirante Von Tirpiz, creador del Poder Naval alemán, fue enormemente influenciado por Mahan, a quien cita frecuentemente en sus memorias.

En Francia, en cambio, tuvo Mahan menos fortuna, por una sencilla razón: porque también los franceses salieron mal parados en sus libros, pues Francia tenía también colonias en el Caribe y fue objeto de la fobia

antilatina del evangelista del Sea Power. A pesar de todo tuvo en Francia gran divulgación la obra de Mahan, a través de múltiples traducciones.

En fin, tanto en el Japón como en Rusia la obra de Mahan fue recibida con enorme atención. En el Japón se la llegó a considerar como un mensaje de futuras glorias, marcando su línea de expansión por el mar y creando el Poder Naval más potente de Asia.

Y en España. ¿Cómo recibió España el carismático mensaje del gran pontífice del Poder Naval?

Pues de ninguna manera, porque España ni acogió a Mahan con delirante entusiasmo ni le rechazó con indignada repulsa. Sencillamente, le ignoró.

Hasta pasados diez años de su publicación en Norteamérica no fue editado en España "La influencia del Poder Naval en la Historia", único libro de Mahan traducido en nuestro país. Fueron sus traductores dos tenientes de navío: Cervera y Sobrino, y la edición muy restringida. Todavía quedaban ejemplares en la librería de la calle Real ferrolana donde yo lo compré hace unos treinta años. Me costó tres pesetas.

Aparte de sus traductores y del teniente de navío Andújar, prologuista de la obra, fueron solamente dos los escritores españoles que en aquella época se preocuparon de analizar y comentar la obra de Mahan: el insigne político don Joaquín Sánchez de Toca y el infatigable publicista naval don Adolfo Navarrete.

Naturalmente, nadie les hizo el menor caso en España. Mahan quedó recluido en las aulas de nuestra Escuela de Guerra Naval y allí permanece su figura momificada.

¿Por qué fue eso así? Pues porque no podía ser de otra manera. Porque la España de finales del siglo XIX, la España sin pulso del 98, padecía la peor de las enfermedades que pueden destrozar a un pueblo: el cáncer del aislamiento, trágica consecuencia de vivir contra los dictados de la naturaleza, o sea, de la geopolítica.

No es pues extraño que España en los años precedentes a 1898, cuando ya se veía clara la postura de los EE.UU. como potencia expansionista nadie se diese cuenta del enemigo que teníamos enfrente. La ignorancia de los políticos sobre temas internacionales de defensa y seguridad era casi total y aún mayor y más profunda la de los intelectuales, los escritores y los creadores de opinión pública, a cuyo frente se situaban los periodistas.

Los disparatados juicios sobre la capacidad naval de los EE.UU. llegaron a ser tan increíbles que, si no fuera por las trágicas consecuencias que ello nos proporcionó sería motivo de fenomenal carcajada.

Nadie con tanto acierto ni con tanta autoridad como don Manuel Azaña, nada sospechoso de inclinaciones militaristas, ha emitido un juicio tan certero sobre esta descabellada actitud de quienes en los prolegómenos de 1898, nos empujaron, empujaron a la marina española a un certero suicidio que pudo y debió ser evitado.

