

# ¿QUÉ QUEDA DEL MODELO HISPÁNICO DE ESTRATEGIA Y PODER NAVAL?

Manuel VILA GONZÁLEZ  
Ingeniero industrial  
Capitán de yate

## Introducción



ASTILLA y Portugal, pioneros al adentrarse en el océano, idearon novedosos modelos para la conquista de lejanos mundos a través de las nuevas rutas marítimas. Los lusos, estableciendo colonias de carácter comercial a lo largo y ancho del planeta; los hispanos, expandiendo sus dominios territoriales allende los mares. Se empezaba a configurar así el moderno poder marítimo.

Como reacción a ese nuevo poder, otras naciones les intentaron imitar o decidieron elaborar modelos alternativos de menor ambición para horadar la solidez de las crecientes talasocracias y erosionar su riqueza (apropiándose cuando fuera posible), a veces simplemente para defenderse de esa expansión. El moderno poder naval surgió entonces como respuesta al acoso de esas terceras naciones, siendo posterior a la creación del nuevo poder marítimo renacentista y tiene un origen genuinamente ibérico (1).

Si bien los «modelos» no son sino una mera aproximación a la realidad basada en etiquetar determinados comportamientos para su mejor comprensión, pretendemos describir con cierto detalle el que denominamos «hispánico», con la idea de establecer una base sólida sobre la que poder edificar una teoría de guerra naval universal (partiendo pues del caso más completo) que

---

(1) VILA GONZÁLEZ, Manuel (2020): «La génesis ibérica del moderno poder naval». *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 6, núm. pp. 235-252.

explique el pasado mediante las simplificaciones propias de cada caso histórico, y alumbre el futuro con objeto de poder adelantarnos a los acontecimientos y así poder prepararnos para protegernos mejor.

Baste decir que en esta modesta aportación al debate naval entenderemos «español» como relativo al actual devenir de nuestra patria, e «hispánico» referido a nuestra historia y en particular al período de lo que muchos historiadores denominan Monarquía Hispánica, que englobaba aquellos rincones del reino que acabaron con el tiempo conformando países diferentes (a comienzos del siglo XVIII en Europa y ya en el XIX en América), con todos los cuales compartimos historia, avatares marítimos y enseñanzas navales en los tiempos en los que «España rigió el Imperio de los Mares».

### **Las fases de la construcción hispana del dominio de los océanos**

Se pueden describir varias épocas durante el prolongado período en el que en España no se ponía el sol, si bien se distinguen en lo fundamental dos etapas claras:

- El ciclo expansivo en el que se creó el Imperio a lo largo y ancho del mundo a través de los océanos, que se extiende desde 1492 hasta la unión ibérica bajo la Corona de Felipe II en 1580.
- El de la conservación del mismo, en el que se mantuvieron los territorios bajo el control de la Corona gracias al dominio relativo del mar (y absoluto de las costas propias) y a la lograda arquitectura de las comunicaciones vitales.

Esta última época se extiende a lo largo de diversas fases hasta la ocupación napoleónica de 1808, la guerra contra el francés y el derrumbamiento del imperio americano, que no fue causado pues por la intervención directa de otras potencias en esas latitudes (esfuerzo del todo infructuoso durante trescientos años), sino por la guerra civil en los diversos virreinos entre los leales realistas, huérfanos de apoyo patrio por incomparecencia de una marina que en aquellos años llegó a ser casi inexistente, y los criollos ambiciosos que supieron aprovechar la oportunidad del desastre en la metrópoli, carente entonces de un rey digno de tal título.

### **¿Es posible identificar un modelo hispánico de estrategia y poder naval?**

Cuesta creer que, pese a la marcada diferencia entre ambas etapas, la acción de España en la mar siguiera siempre pautas semejantes y se basara en los mismos pilares a lo largo de tres largos siglos. Parecería más bien que el

mantenimiento de la integridad del Imperio gracias a su sistema talasocrático (Atlántico, Pacífico y aún Mediterráneo, además del Índico durante la Unión Ibérica) refleja simplemente la extraordinaria flexibilidad y polivalencia de la estrategia de Madrid a través de los diversos reinados, cada uno de ellos, por otro lado, rehén de la situación económica, de la política internacional e incluso de las circunstancias dinásticas de su tiempo.

Sin embargo, hay varios hechos que nos permiten entender que la forma de abordar la política naval se mantuviera fiel a los mismos principios. En primer lugar, el ámbito geográfico de nuestros intereses fue en la práctica el mismo en los siglos XVI y XVII; en el XVIII, además, «solo» decayó la involucración naval directa en el mar del Norte, pero se mantuvo en el norte de África, el Mediterráneo Occidental, América en su totalidad, el océano Atlántico y el Pacífico.

La segunda razón es que la tecnología marítima no varió gran cosa durante ese período, en el que en lo esencial se mantuvo la propulsión a vela, la construcción en madera, la artillería de avancarga, los instrumentos de navegación...

Finalmente, aunque hacia 1650 se impone la «guerra galana» sobre la tradicional táctica naval por los españoles preferida (convirtiendo en indecisa una mayor proporción de contiendas en la mar), los buenos resultados que la organización naval de la Monarquía Hispánica había cosechado gracias a su peculiar «mentalidad naval territorial» permitieron confiar en ella para que, modernizándola (transformando, entre otras, la Armada del Mar Océano en Marina Real, por ejemplo), siguiera garantizando la integridad territorial del enorme reino.

Es decir, con la conservación tanto del imperativo geográfico (aunque no del condicionado geopolítico, pues aliados y adversarios fueron cambiando sus papeles a lo largo del tiempo) como de la tecnología básica, los dirigentes españoles mantuvieron en lo esencial la forma de enfrentarse exitosamente al reto del dominio naval gracias a su sensibilidad hacia lo naval, preservando (casi eternizando) el sistema de protección a las rutas comerciales, retocando instituciones, organización, industria o Infantería de Marina y juramentándose para seguir conservando el patrimonio heredado de sus mayores, verdadera razón de ser de gran parte del esfuerzo naval de los Austrias primero y de los Borbones más tarde, incluyendo a los «pacifistas» Felipe III y Fernando VI, cuyo empeño siguió siendo custodiar el legado que recibieron. De hecho, se da la circunstancia de que incluso los reyes en apariencia más belicistas solo quisieron recuperar lo que en su día habían sido dominios de sus antecesores en el trono.

Fue ese ánimo por mantener incólume el inmenso reino lo que definió la política de Estado (la gran estrategia, a decir de los anglosajones) y lo que condicionó, pues, la estrategia naval de la Monarquía Hispánica, debido a sus particulares características geográficas y a las peculiaridades de sus enemigos.

Por otro lado, fue la situación económica, así como la tecnología bélica y marítima al alcance de la época, lo que dictó la estructura y el tamaño de sus armadas, que sirviendo al propósito real acabaron por configurar lo que siglos después se dio en llamar «poder naval».

### Los tres pilares de la estrategia naval de la Monarquía Hispánica

Enfrentados los españoles por primera vez en la historia a retos exagerados, no es de extrañar que se adoptaran nuevas soluciones, ante lo que no había precedente ni libro de instrucciones. Respondieron en forma de increíble epopeya, a la que aún no han hecho una mínima justicia los libros escolares de historia (ni siquiera los propios), hurtando a los jóvenes el incentivador relato de la plasmación a la realidad de sueños imposibles y odiseas hasta entonces solo literarias o mitológicas.

Sin ánimo (ni capacidad) de ser exhaustivos, es conveniente caracterizar con más detalle lo que estamos denominando «modelo hispánico de estrategia y poder naval»: entre 1492 y 1580 (durante esa primera fase del período que estamos considerando), se establecieron las líneas de actuación que en la mar fue consolidando España y que se mantuvieron patentes hasta ya finalizado el siglo XVIII. Los Austrias no cesaron (en la medida de sus disponibilidades económicas, todo hay que decirlo...) en su empeño por disponer de escuadras acordes con las necesidades. La Marina Real supo replicar más tarde un comportamiento cuyas pautas en casi todos los ámbitos eran herederas del espíritu naval de la anterior dinastía. Destacaban tres pilares en esa tan característica forma hispánica de entender el poder naval:

- El blindaje del territorio nacional para mantenerlo a salvo de la guerra y la defensa de los nodos fortificados del sistema marítimo del reino.
- La protección del tráfico marítimo con uñas y dientes, que en determinadas circunstancias históricas tuvo el reverso del ataque inveterado al del enemigo.
- La proyección del poder militar sobre tierra desde la mar, que en su versión «blanda» consistía en procurar socorro a las plazas propias, y en la más «dura», en la conquista de nuevos territorios, en una graduación que pasaba por la ocupación temporal de determinadas islas o plazas estratégicas aisladas (lo que ahora llamaríamos operaciones expedicionarias) con un fin determinado.

Se construye así la componente naval de una estrategia nacional que Cristina Borreguero concibe como la combinación, por tierra y mar, de la conversión de España e Italia «en una especie de *santuarios*», con «mantener la guerra a distancia y hacerla preferentemente en país enemigo», «conservar el

dominio de las líneas de comunicación básicas», «disponer de una fuerza de intervención de gran calidad» y «contar con un cuerpo diplomático y servicios de información eficaces» (2).

### **Primero, asegurar el bastión nacional**

La primera obligación de la fuerza naval era, en la mentalidad hispana de la época (ya desde el obispo Gelmírez), la defensa a ultranza de la costa, para lo que se tuvo a bien:

- Distribuir geográficamente las escuadras y armadas para la defensa del territorio y del comercio de cabotaje, tanto en el Mediterráneo (escuadras de galeras en España, Génova, Sicilia y Nápoles, además de otras menores, ocasionalmente) como en el Atlántico (escuadras del Cantábrico, de Portugal en un momento dado y de Andalucía, así como la Armada de Flandes) e incluso en América (Armada de Barlovento en el Caribe y del Mar del Sur en el Pacífico americano) y Filipinas.
- Procurar la inexpugnabilidad de las defensas fortificadas de los puertos estratégicos europeos o americanos mediante su construcción con traza italiana y abundantes baterías artilladas, así como gracias a la combinación de destacamentos militares regulares y milicias locales. La existencia de pequeñas flotillas locales guardacostas servía para adelantarse a los movimientos del enemigo, enfrentarse a él y avisar del peligro a los puertos más próximos.
- Combatir el contrabando, la piratería o la obtención ilegal de recursos en aguas de soberanía hispana (un buen ejemplo es la derrota en Araya del «príncipe de las Salinas» a manos de Luis de Fajardo en 1605) o expulsar a holandeses, franceses e ingleses de sus asentamientos en las islas de Barlovento, como hicieron Fadrique de Toledo en San Cristóbal y Nieves en 1629, o el marqués de Cadereyta y Lope de Hoces en San Martín en 1633.

### **Segundo, asegurar la protección de las rutas marítimas**

En un reino diseminado a lo largo y ancho del globo enlazado por el vínculo oceánico, entre cuyas tierras tenían que transportarse víveres, mercancías

---

(2) BORREGUERO BELTRÁN, Cristina (2010): «Logros del Imperio Español: el poder militar y diplomático», en GARCÍA HERNÁN, David (ed.): *La Historia sin complejos. La nueva visión del Imperio Español*, Madrid: Actas Editorial, pp. 99-135.



*Batalla de Rande, 23 de octubre de 1702, por Ludolf Backhuysen.  
(Fuente: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))*

de todo tipo, ciudadanos, ejércitos o caudales, la prioridad de establecer un tráfico marítimo seguro salta a la vista. Para conseguirlo, España tuvo que:

- Convertir el tráfico transoceánico en inviolable, para lo que se estableció el sistema de flotas de la Carrera de Indias (en cuya concepción intervinieron marinos emblemáticos, entre los que destacó Menéndez de Avilés), pronto complementado en el Pacífico por el Galeón de Manila a partir del descubrimiento del tornaviaje por Urdaneta. Ambas rutas se convirtieron en gigantescos alardes de dominio positivo del mar sin parangón en la historia.
- Priorizar la salvación de la carga frente al combate naval ante un ataque enemigo. Esa premisa salvó el tesoro ante el ataque de Brézé en Cádiz (1640), de Blake en Tenerife (1657) o de Rooke en Rande (1702), fue el proceder de Garibay en las Azores ante Essex (1597) y lo que impulsó a Benavides a actuar en Matanzas como lo hizo (1628), tan desordenadamente, por lo demás, en claro contraste con el proceder de Carlos de Ibarra en Cabañas (1638). La carga de valor a proteger bien podía ser, además de la plata de las Indias, un contingente

de refuerzo o vituallas de socorro, de lo que igualmente existen decenas de ejemplos en la historia naval española.

- Mantener unido al reino en todos los mares, mediante el transporte regular de fondos, mercaderías, correo e instrucciones, tropas y armas, socorros, emigrantes y pobladores, azogue, animales, semillas, vituallas, clérigos, funcionarios o gobernantes... De hecho, fue la prolongada falta de contacto provocada por la guerra con el francés lo que hizo germinar el mal que acabó por separarnos de los hermanos de ultramar.

### **Tercero, proyectar la Fuerza en territorio enemigo**

La Monarquía Hispánica se caracterizó singularmente por su notable afición a influir en los asuntos de los reinos aliados, rebeldes o enemigos desde la mar, para lo que no dudó en:

- Aplicar una política de expansión mediante la conquista (y conservación ulterior a ultranza) de nuevas tierras y de sus habitantes, que pasaban a ser súbditos de los reyes hispanos y a los que se les otorgaban derechos (de los que en muchos casos habían carecido anteriormente) mientras se les educaba, cristianizaba y civilizaba cuando hubiera lugar. Se incorporaban así nuevas demarcaciones y se desarrollaban nuevas actividades económicas: agrícolas, mineras, mercantiles e industriales. Los ejemplos más emblemáticos son las increíbles epopeyas de Hernán Cortés y Francisco Pizarro frente a los imperios azteca e inca, respectivamente.
- Alejar la guerra de la metrópoli, convirtiendo el bastión ibérico (separado de Francia por una barrera física relativamente infranqueable) en un santuario, para lo que las armadas tenían un valor incuestionable, tanto para mantener el conflicto en la mar, o todo lo lejos de nuestras costas que se pudiera, como para llevar el combate a las tierras enemigas, consecuencia natural del anterior epígrafe. Es una política que inició el rey Fernando con la conquista de Nápoles por el Gran Capitán y que se consolidó con las expediciones de Pedro Navarro (lugarteniente del anterior en Italia) que el cardenal Cisneros organizó en el norte de África.
- Mostrar el pabellón con grandes despliegues diplomáticos, como hicieron los Reyes Católicos en 1496 para llevar a su hija Juana a Flandes y de los que tanto Carlos I como Felipe II hicieron gala en varias ocasiones, alardeando así con intenciones disuasorias y lisonjeras según el destinatario del mensaje.
- Crear la Infantería de Marina (1537) para refuerzo de los buques y la profesionalización de los desembarcos en zona hostil (cuya moderna



concepción culmina con la conquista de la isla Tercera por Álvaro de Bazán en 1583).

- Ejercer como modernos pioneros de la coordinación entre las escuadras y los tercios de Infantería que vertebraban las fuerzas de tierra, trabajando siempre de forma «conjunta» con lo que Borreguero califica como «fuerza de intervención de gran calidad, con facilidad para trasladarse rápidamente a los probables escenarios de guerra». Aunque en la empresa de Inglaterra no es que se pudiera presumir de gran coordinación, se dan casos paradigmáticos de buen hacer, como la toma de Cascais o la conquista de la Isla Tercera por Álvaro de Bazán (en 1580 y 1583, respectivamente) o la reconquista de Bahía por Fadrique de Toledo en 1625, por no hablar de la perenne colaboración en el Mediterráneo, especialmente destacada en el siglo XVI.

### **Otras características propias de las armadas hispanas**

Son muchos los rasgos que definen un acervo común y constante durante las diversas generaciones de marinos y de flotas que mantuvieron unido y prácticamente intacto el reino durante aquellos tres siglos. Además de los mencionados, y con carácter general, cabe añadir que los españoles fueron expertos en:

- Obtener enormes flotas de combate sin más que unificar las diversas escuadras de galeras bajo la coordinación y el mando del capitán general de la Mar en el Mediterráneo, o las escuadras de naos y galeones a las órdenes del capitán general de la Armada del Mar Océano en el Atlántico. Eran, pues, armadas escalables (concepto aplicado también a las flotas de la Carrera en su tornaviaje), dispuestas por separado para la defensa en cualquier lugar del reino en caso de amenaza inesperada y preparadas para atacar conjuntamente con toda la fuerza posible a la flota enemiga en la mar o en sus bases, para bloquear totalmente su acceso al mar o para reforzar un frente o tomar un territorio hostil a través de un desembarco o de un asalto anfibio.
- Desarrollar el curso «a escala industrial», sobre todo en el siglo XVII, primero desde sus posesiones italianas en la época de Felipe III; en Flandes a continuación, una vez habilitado el acceso a Dunkerque ya iniciado el reinado de Felipe IV, y finalmente en los puertos vascos hasta el final de la dinastía. Con el curso demostró España que se podía llegar a doblegar la voluntad de combate de un país por la presión de «la sociedad civil» (pescadores, comerciantes e inversores), tanto en los Países Bajos como en Inglaterra y en menor escala Francia. Pero cabe señalar que, sin una armada oficial de cierta enjundia



involucrada en política tan cuestionable, hubiese sido imposible, como se demostró en el relativamente pobre resultado estratégico del esfuerzo corsario durante el reinado de Carlos II, en claro contraste con lo acontecido los dos primeros tercios del siglo en muy diversos escenarios.

- Tomar los buques enemigos al abordaje, destruyendo las naves enemigas solo cuando no fuese posible apresarlas. Una captura podía representar un barco menos para el enemigo y uno más para las escuadras propias. Esta táctica se llevó a cabo hasta que la guerra galana se impuso como reacción europea ante el dominio táctico español y tras la secuencia de éxitos del uso de brulotes al filo del año 1640.
- Utilizar todos los medios disponibles, contratando naos, urcas u otros mercantes para la ocasión, usando galeras en el Atlántico cuando se carecía de suficientes naves mancas (recordemos el sorprendente protagonismo de las galeras en la defensa de Lisboa frente a la Contrarmada de Drake, al mando de Alonso de Bazán y de Martín de Padilla), o incluso combinando las escuadras atlánticas con las mediterráneas, especialmente a partir de que Luis de Fajardo introdujera el galeón en el *Mare Nostrum*, que pronto se consolidó en Nápoles gracias al talento táctico de Francisco de Rivera, hasta que se acabó por extender como praxis habitual durante la guerra franco-española en las costas de Cataluña a partir de 1640.
- Alcanzar alianzas navales a largo plazo, como las tejidas con Génova (cuya escuadra acabó por integrarse en la estructura naval hispana a partir de 1529 de la mano de Andrea Doria, antiguo adversario), Malta o Ragusa, pequeños Estados a los que se brindaba protección. Frente a Francia en el caso de Génova (recordemos el socorro a la ciudad por parte del segundo marqués de Santa Cruz en 1625), frente a los turcos en el caso de Malta (como el socorro durante el gran asedio de 1565) o frente a los venecianos, incluso en el caso de Ragusa (aunque la propia batalla homónima en 1617 tuviese más que ver con nuestros propios intereses).
- Formar a pilotos y oficiales, así como integrar las diversas funciones de a bordo en un mando único, el capitán de Mar y Guerra. A escala de escuadra, el capitán general asumía asimismo toda la responsabilidad. Todo ello permitió incrementar la eficiencia en la toma de decisiones en todos los niveles.

### **El carácter defensivo de la estrategia naval hispana**

La Monarquía Hispánica adoptó fundamentalmente (incluso durante la primera etapa de expansión, excepción hecha de las conquistas de Nápoles y

de las Indias) una política de Estado defensiva, aunque para ello tuviera que llevar a cabo grandes operaciones de carácter ofensivo, como lo fueron la conquista de plazas norteafricanas en el siglo XVI (para eliminar la actividad pirática o para contener el ímpetu musulmán de la época), la guerra contra la Sublime Puerta (con Lepanto a la cabeza), la empresa de Inglaterra (muerto el perro, se acabó la rabia) y todas cuantas campañas tuvieron lugar en los Países Bajos, en Francia, en Italia, en toda América una vez incorporada al reino o en cualquier otro sitio alejado de la Península, con el protagonismo, o al menos el apoyo logístico, de las armadas del rey... Su objetivo era mantener intacto el Imperio y asegurar el transporte de todo tipo de mercancías y recursos entre las diversas partes del mismo, así como la inviolabilidad de sus aguas y sus costas.

Fue España además especialista en el acoso a gran escala a la actividad marítima enemiga como parte de su política defensiva (para así asfixiar el músculo económico del oponente aliviando su presión), que en cualquier caso se basaba en la impenetrabilidad de sus puertos, en la distribución geográfica de sus muchas armadas o en la actuación combinada con escuadras de diversos aliados. Y es que dimensionado ya el ámbito territorial durante el reinado de Felipe II, cualquier conflicto que pudiera surgir hasta ya acabado el siglo XVIII sería en lo básico una reacción defensiva para la protección de las fronteras o para la recuperación de los territorios perdidos.

Así pues, la estrategia naval española impuesta por la Corona fue por lo general defensiva, si bien tanto operativa como tácticamente la Armada actuó ofensivamente en muchos de los casos.

La Monarquía Hispánica miraba siempre a largo plazo, a la conservación íntegra de sus territorios y de sus gentes, verdadera «gran estrategia» de la Corona. Para un rey católico lo más importante era siempre la victoria estratégica, por encima de cualquier victoria táctica u operacional (con cuya eventual secuencia estaban hechas las otras, en cualquier caso), meras veleidades a corto plazo si no aseguraban una renuncia del adversario a sus objetivos bélicos: por eso era capaz de prolongar indefinidamente las guerras, aun limitadas en su ámbito geográfico o estratégico, hasta asegurar su meta, que en muchos de los casos consistía simplemente en el mantenimiento del *statu quo* previo a la declaración de guerra (normalmente por la otra parte).

Quizá esa mentalidad explique que a los ojos regios casi todo conflicto se ganara. Viendo la permanencia trisecular del sistema atlántico hispánico, es muy posible que tuvieran razón.

## Los factores del poder naval hispánico

Se puede considerar que el poder naval de España dependía de tres factores. El primero era la geografía física del reino. No descubrimos gran cosa.

España (como metrópoli) está en la península ibérica, lo que permite bloquear desde el océano el acceso tanto al canal de la Mancha como al mar Mediterráneo, en cuya zona occidental se diseminaban sus tierras a modo insular (Balears, Cerdeña, Sicilia, casi podríamos decir que las plazas norteafricanas, Nápoles... ¡y aun Génova y Milán!), mientras se extendían también por todo América, por innumerables islas del Pacífico hasta las Filipinas, por Flandes... No es posible encontrar un mejor ejemplo de lo que se puede entender como «condición marítima» de un reino, por ser el mar el vínculo más seguro, si no el único, entre muchas de las partes del Estado, que durante la época de los tres Felipes llegaron a abarcar el globo entero sin excepción notable.

Pero la geografía es también humana, y se han de considerar los diversos grados de desarrollo de las muchas regiones que abarcaba la Corona, lo que está directamente relacionado con los recursos financieros de los que disponía la corte para poder poner en marcha los medios navales, los planes de fortificación o los ejércitos que requerían las circunstancias o sus propias políticas.

El segundo factor se deriva de esa geografía humana, de ese poder económico y de la tecnología que atesoraban los pueblos de España. Se trata de la fuerza naval en sí, del tamaño y la calidad de sus armadas, de su grado de instrucción, del número de barcos y de sus características.

Finalmente, el tercer factor del poder naval hispano era la habilidad estratégica, compuesta tanto por conocimiento como por la voluntad de uso de la fuerza disponible. Sin dicha voluntad (por miedo a perder la flota, a desencadenar la ira de terceros Estados, a ser derrotados o a lo que sea), la propia disuasión se difumina a los ojos atentos de los rivales internacionales (3).

El poder naval no es la suma, sino el producto de esos tres factores. España, protegida por su configuración marítima (insular, americana y gracias a los Alpes y los Pirineos solo mayormente accesible por mar en sus territorios europeos del sur), podía disponer de un poder naval directamente proporcional a la entidad de su Marina de Guerra, siempre y cuando sus gobernantes tuvieran una idea diáfana de cómo usar dicha fuerza para ejercer su política exterior y una clara voluntad de hacerlo, pues en caso contrario la mejor de las escuadras se hubiese convertido en un gasto perfectamente inútil, en un blanco goloso al alcance de potencias navales con más criterio.

---

(3) Podemos considerar el factor geográfico una simplificación, por mera agrupación, de varios de los elementos de los que nos hablaba Alfred T. Mahan en su *The influence of sea power upon history, 1660-1783* para explicar la posibilidad de que una nación pudiese alcanzar cierto poder naval; a saber: la situación geográfica, la configuración física, la extensión territorial y el número de habitantes. La voluntad estaría relacionada con el carácter nacional y la clase de gobierno.

## Vigencia del modelo que nos legó la Monarquía Hispánica

¿Queda algo de aquella grandeza en la estrategia naval española dos siglos después de que se disolviera como un azucarillo en el océano de nuestras querellas fratricidas?

Queda la historia, olvidada pero viva, a la espera de ser redescubierta y difundida entre las mentes inquietas de quienes no quieren dejarse llevar por la ideología, cualquiera que sea, generadora de «pensamiento» prefabricado.

Queda el ramalazo anfibio de nuestra Fuerza Naval, al servicio de una Infantería de Marina que con el tiempo se ha vuelto expedicionaria y que sigue representando la influencia del poder naval sobre la tierra.

Queda la obsesión por disponer de las mejores monturas, a expensas incluso del número de barcos o de otros medios, para poder contar con la ventaja marginal de la calidad en el momento crítico del combate.

Queda el espíritu de sacrificio, la profesionalidad, la entrega y el afán de superación de los marinos de guerra, pese a cierta indiferencia del pueblo al que protegen.

La tecnología es ahora cambiante y casi efímera (el esfuerzo por mantenerse en la cresta de la ola ha de compensar esas dificultades), la geografía mantiene como antaño su importancia, pero la mentalidad naval de los españoles (y en consecuencia de sus gobernantes) ha decaído mucho, lo que complica establecer una estrategia naval seria y coherente con la que poder ejercer de forma clara la voluntad de uso de la Armada.

No hacerlo disminuye el efecto disuasorio, y por lo tanto la credibilidad internacional de España, debilitando así un poder naval que bien podría engrandecerse (dado que la situación geográfica nos sigue favoreciendo, como siempre) con solo disponer de una Marina más grande, algo bien factible por capacidad nacional (humana, tecnológica y económica).

## El problema fundamental de poder naval español en los años 20 del siglo XXI

Tenemos, por lo tanto, mimbres de todo tipo para poder incrementar sustancialmente nuestra presencia en el mundo haciendo crecer la Fuerza Naval sin más que dedicar a Defensa el 2 por 100 del PIB tan largamente comprometido por un lado, y equilibrar por otro, como sería lógico, el reparto de fondos entre los dos Ejércitos y la Armada (como hacen en Portugal en el medio-largo plazo, pues no han olvidado las enseñanzas de su glorioso pasado).

Sin embargo, todo incremento presupuestario sería un esfuerzo estéril si quienes han de tomar las decisiones de uso de las herramientas de gestión de crisis internacionales no saben utilizar eficazmente la Armada o carecen de amplios conocimientos o de criterios estratégicos. Y es que, si la voluntad

es nula, el producto de esta con la Fuerza Naval y con la situación geográfica (cuyo resultado es la medida del poder naval) es ¡cero! Es por tanto preciso que nuestros dirigentes políticos sean capaces de demostrar una excelencia geopolítica a la hora de enfrentarse a las diversas crisis internacionales que inevitablemente surgen.

A pesar de lo que antecede, un representante público no puede evitar ser el reflejo de sus votantes, y la ciudadanía española parece estar lejos tanto del acontecer internacional (que no entiende que le afecte directamente) como del orgullo que todo español sentía en otros tiempos por el mero hecho de serlo, algo que está inevitablemente relacionado con la voluntad de defender lo que es nuestro. Lo paradójico del asunto consiste en que esa apática actitud popular que condiciona el quehacer de los poderes públicos proviene en gran medida, a su vez, de la declinante educación humanística de la sociedad en las últimas décadas.

### **Soluciones para reconstruir el modelo**

En estas circunstancias y siendo el ciclo completo de construcción de una flota de tres décadas, se impone un amplio consenso entre las principales fuerzas parlamentarias como única solución para poder disponer de un mínimo poder naval.

Se ha de pactar, primero, una ley de financiación de la defensa con vocación de permanencia y de acuerdo con los compromisos internacionales y el reparto equitativo de los recursos entre los tres principales ámbitos de actuación. De esa manera no habrá que recurrir más a los programas especiales y podrán desarrollarse otros multianuales con normalidad desde los propios presupuestos.

Además, se ha de elaborar una ley de educación verdaderamente consensuada que evite algunos de los desajustes mencionados. Colateralmente, se ha de promover la cultura naval (y por extensión la de defensa) en toda la sociedad. Ya vamos tarde para que la presión de una sociedad mejor formada fuerce a sus representantes a mejorar la dotación presupuestaria de su defensa y, casi al unísono, de su seguridad y de su política exterior.

En tercer lugar, es imprescindible integrar la defensa en la estructura del Estado en tiempos de paz, tanto en su acción interior, definiendo con tiralíneas su ámbito de actuación en la seguridad (en el caso de la Armada, en la seguridad marítima, donde tendrá que compartir protagonismo, algún día, con un Servicio Guardacostas) como en relación a los asuntos exteriores, para que el despliegue de la diplomacia patria no deje de tener nunca en cuenta a la Armada como una de sus más eficaces herramientas al servicio de la defensa de los intereses españoles globales. Ni que decir tiene que ambas políticas (en especial la exterior) son cuestión de Estado y por lo tanto deberían estar plenamente consensuadas.

Finalmente, debe acordarse la instrucción específica de los dirigentes nacionales que ocupen o estén destinados a ocupar puestos de responsabilidad relacionados con la defensa para que sean capaces de tomar (con pleno conocimiento de causa) decisiones estratégicas con la lógica adecuada y manteniendo siempre en mente la finalidad superior que se desea alcanzar. Las Fuerzas Armadas disponen de centros a tal efecto (el CESEDEN o la Escuela de Guerra Naval son dos ejemplos) que ya realizan parcialmente esa labor en algunos casos.

## **El modelo español de estrategia y poder naval del siglo XXI**

Llegados a este punto, nada nuevo hay bajo el sol, y la fórmula de «Poder Naval = Geografía x Fuerza Naval x Mando» sigue siendo aplicable en el futuro.

Tenemos una situación geográfica que con las adecuadas herramientas nos permitiría controlar y bloquear la costa noroccidental africana, el paso de todo tipo de tráfico marítimo por el estrecho de Gibraltar, los accesos W y SW al canal de la Mancha, el Mediterráneo Occidental...

El cumplimiento del compromiso presupuestario de 2014 con nuestros aliados de la OTAN nos permitiría disponer a largo plazo de medios suficientes para lograr esos objetivos y para desplegar habitualmente unidades por determinadas regiones del mundo de nuestro particular interés.

Y en cuanto al factor que nos ha dado algunos quebraderos de cabeza en estas últimas décadas, un acuerdo de plena colaboración entre las principales fuerzas políticas permitiría reforzar la imagen exterior de España.

En esas condiciones, aun con menos pretensiones que nuestros ancestros, podemos seguir convirtiendo nuestra tierra en un bastión, garantizando nuestra pesca o el tráfico mercante que nos es crítico (e impidiendo el de los enemigos) y disuadiendo a nuestros potenciales adversarios en la proximidad de sus costas, dispuestos a poner pie a tierra si hace falta.

## **Conclusiones**

La génesis del poder naval moderno es ibérica. La praxis del mismo es creada al alimón por España y Portugal con dos modelos alternativos, sin embargo, más territorial el primero (incorporando las conquistas al reino con sus gentes) y más colonial el luso (promocionando el comercio desde plazas geoestratégicamente seleccionadas), que luego imitarían (y hasta usurparían) los Países Bajos e Inglaterra.

La estrategia naval de la Monarquía Hispánica responde primero a la necesidad de monopolizar la conquista del mundo nuevo que va descubriendo y

explorando y a la de proteger el comercio a que da lugar en consecuencia. Posteriormente se centra en mantener a salvo y conservar tan extensos dominios.

Frente a los muchos Estados que desafían su poder, España libraba sus batallas lo más lejos posible de sus propias fronteras (de la península ibérica o de sus posesiones italianas, particularmente).

La España imperial desplegaba una estrategia defensiva, con la que buscaba siempre la victoria estratégica que suponía mantener sus territorios a salvo, y no importa el tiempo que le llevase llegar a una posición que al menos le permitiera mantener el *statu quo* previo al inicio de la guerra, su verdadero objetivo una vez en la cumbre.

Para hacerlo, dedicaba un gran esfuerzo a la defensa, tanto de sus rutas marítimas (y con ellas de su integridad económica y territorial) como de sus propias costas (y en especial de sus puertos). Completaba su tríada de prioridades con su visión anfibia, debido a la aparentemente paradójica concepción territorial de su imperio marítimo.

Su poder naval era el producto de la peculiar geografía de su Imperio, del volumen de su Fuerza Naval y de la habilidad estratégica con la que se utilizaba, así como de la voluntad real de hacerlo.

En la actualidad, pese a la conservación del espíritu en la Armada y la posibilidad económica de disponer a largo plazo de una flota más acorde con el volumen que nos corresponde, nuestro poder naval depende de la voluntad de usar las herramientas navales del Estado para acompañar nuestra política exterior.

Esa voluntad se ve constreñida por la deficiente cultura naval del pueblo español, ante lo que solo el consenso parlamentario de los principales grupos permitirá abordar los diversos retos para revertir la actual situación en el plazo de una generación.

Los principales pactos de Estado deben abordar la financiación de la Defensa (2 por 100 del PIB y su equilibrio), la educación, la seguridad nacional, las líneas maestras de nuestra diplomacia y la propia estrategia en caso de necesidad.





Reflejo después de la tormenta. Helicóptero de la Décima Escuadrilla de Aeronaves repostando combustible. (Foto: Andrés Díaz-Ripoll Marzol)

