LA MAR Y ESPAÑA EN UN MUNDO «GLOBALIZADO» (II)

José Ángel SANDE CORTIZO

(RR)

EN la Parte I, publicada en el número de julio, tras una breve introducción, se expusieron algunos datos, observaciones y sugerencias realizadas con ánimo de que ustedes, amables lectores, reflexionen sobre ellas y alcancen, en tanto que ciudadanos formados y libres, sus propias conclusiones, sobre:

— *La Mar*. A modo de puesta en situación, algunos de sus datos y características.

— *La Mar y el Hombre*. Exponiendo cómo ella, la «globalizadora» por excelencia, ha influido en el devenir de este.

— *Poder Naval*. Indicando en qué consiste y qué supone,

En esta Parte II del «doblete» con que la REVISTA GENERAL DE MARINA «desconsideradamente» permite que les flagele, veremos qué factores, según Mahan, permiten alcanzar ese Poder Naval y lo que para nuestra España supuso cuando lo ejerció.

Poder Naval. Factores

Mahan, amén de los elementos que lo constituyen, nos describe los factores que hacen posible el Poder Naval

Pero, dado que este se despliega en un medio hostil para la actividad humana, quizá en el interior del Hombre podamos ver lo que a desafiar a la mar le incita.

Llamé anteriormente su atención, en la estela de Toynbee, sobre lo peculiar del estímulo que la mar supone en el desarrollo de las civilizaciones.

Consideren ahora las palabras de Sócrates a los atenienses que le condenaron a muerte:

«Una vida sin examen no es una vida digna para el hombre.»

El examen de la propia vida es el primer paso para elevarla sobre el estrato base que la mera biología proporciona… primero de los escalones que al hombre colocan sobre las demás criaturas. Como símbolo de ese escalón hay que entender el viejo aserto encontrado en la amura de una trirreme griega, esgrimido en arenga por Pompeyo el Grande, lema de la Liga Hanseática, y que seguro en todas las Escuelas Navales campea:

«Vivir no es necesario, navegar sí.»

Un poeta de ayer lo hace suyo y escribe:

> «Navegantes antiguos tenían una frase gloriosa:
> "Navegar es preciso; vivir no es preciso".
> Quiero para mí el espíritu de esta frase, transformada
> la forma para casarla con lo que yo soy: "Vivir no
> es necesario; lo que es necesario es crear".»
>
> (Pessoa. *Navegar é preciso*).

Navegar… Crear… Ir más allá del horizonte conocido; exigir de uno mismo todo lo que uno pueda dar… ¡y más aún!

Veamos, pues, esos *factores*.

Y vayamos a ello dando alas y rastreras, más con escotas de trinquete y velachos lascadas un punto, para que no azorre la proa.

Factores físicos

La situación geográfica, obviamente. Dos apuntes al respecto:

— Neutral el uno: *si una Nación está situada de tal manera que no se ve obligada a defenderse por tierra ni puede extender su territorio de igual forma, al tener que dirigir todos sus esfuerzos hacia la mar, lleva ventaja sobre pueblos que tengan frontera continental.*
— Activo el otro: *si la Naturaleza ha colocado a un país en expansión, en circunstancias tales que, además de facilidades para atacar, cuenta*

con acceso al mar libre y al mismo tiempo domina uno de los grandes pasos de tráfico del mundo, es evidente que la importancia estratégica de su situación es grandísima.

Veremos, una vez expuesto el conjunto de factores, los ejemplos más conspicuos, incluidos Portugal y España, de ambas.

La configuración física

Costa y puertos. La costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil resulte atravesar una frontera, tanto mayor será la tendencia del pueblo a comunicarse con el resto del mundo. Tal es el caso con la mar. Los puertos numerosos y profundos, y más si están en la desembocadura de ríos navegables a los cuales afluye el comercio interior son una bendición… y una debilidad, si no están bien defendidos, en tiempo de guerra.

Tenemos el ejemplo de la costa occidental de Europa cuando las invasiones normandas, los Estados del Sur en la Guerra de Secesión estadounidense…

Otras circunstancias físicas impulsan o desvían a los pueblos de la mar: la *fertilidad,* o capacidad del país para sostener con sus productos a sus habitantes, y el *clima*. A escaso estímulo físico, débil respuesta, opinaría Toynbee.

Como ejemplo, Mahan escribe: «Francia, país de muy buen clima, que produce más de lo que necesita...». No tuvieron los franceses necesidad de salir. Por el contrario, «Inglaterra debe poco a la Naturaleza; sus habitantes se vieron impulsados a buscar fuera comarcas más agradables y ricas, lo que les hizo mercaderes y colonizadores, y así, el lazo de unión metrópoli-colonias, la flota mercante, creció y se desarrolló su Poder Naval».

Algo similar dice de Holanda, y afirma que: «Si Inglaterra fue impulsada hacia la mar, Holanda se vio arrojada a ella».

Sin la mar, Inglaterra hubiese decaído, pero Holanda habría muerto.

La extensión territorial

No la total, sino la de su costa y el carácter de sus puertos. En iguales condiciones geográficas y físicas, es un elemento *que puede ser de fuerza o de debilidad según sea grande o pequeño el número de habitantes;* ¡la guarnición ha de ser proporcionada al perímetro a defender!

Un destello de factores físicos de quienes fueron grandes en la mar:

Portugal y España, Iberia. Ubicadas entre el mar conocido y la mar sin fin; sin presiones por tierra (península Ibérica, avanzada europea al océano, con los Pirineos a modo de muralla defensiva frente al norte) y con el impulso

expansivo, en el pueblo y los dirigentes, fruto de la Reconquista, fueron grandes en la mar desde el XV al XVIII.

Situación, esta de avanzada sobre el océano, reconocida desde bien pronto, incluso por quienes solamente de guerrear en las grandes llanuras europeas sabían, como se desprende de la arenga atribuida al godo Ataulfo, en el año 414, y en Barcelona, cuando se disponía para la guerra contra los vándalos que ocupaban el interior de esa Península:

«...de ninguna parte mejor que desde Hispania podéis aspirar al dominio universal; porque su situación la hace cabeza de la tierra, habiéndole dado la Naturaleza por muros a los Pirineos y por fosos al uno y otro mar Océano y Mediterráneo, con puertos capaces de grandes armadas para salir a las empresas.»

Pero, si bien su situación geográfica podría llevar a suponer una profunda conciencia marítima en nuestra nación, dos circunstancias, estimo, han dificultado que esta cuajase:

— Física la una: dos altas y aisladas mesetas, con una estrecha faja litoral ampliada únicamnete en la desembocadura de dos valles, aislados también de la meseta, periféricos, el del Ebro al NE, al SSW el del Guadalquivir.
— De carácter la otra: forjada en un interminable guerrear en tierra para recuperar, de norte a sur, el territorio perdido, cuando el tiempo de hacerse a la mar llegó, sus gentes de mar pusieron en sus manos inmensos territorios, y así, en tanto esas gentes de mar seguían alumbrando mares, las fuerzas de la nación se volcaban en colonizar las tierras que con ese alumbramiento se abrían; nada menos, pero nada más.

Y sin embargo, desde siempre, en esta estrecha faja litoral la gente de mar supo que por ella llega el futuro, que en ella es donde el Hombre, a sus únicas fuerzas librado, puede alcanzar… cuanto soñar sueñe. No, nunca faltaron grandes navegantes y guerreros por mar en nuestra España; a ellos, y a la Mar, debió España su grandeza, y la conciencia de que el Mundo estaba al alcance del Hombre, la Humanidad.

Antes he dicho que las dos mesetas, núcleo geográfico de Iberia, no propician el que nuestra España haya visto la Mar como su camino, y quizá pequé de injusto con la orografía al hacerlo sin matizar: altas y aisladas, cierto, mas ambas inclinadas suavemente hacia el oeste, diríase que buscando con las flechas de sus grandes ríos (Duero, Tajo y Guadiana), la mar, ríos que «cruzan el corazón de roble / de Iberia y de Castilla» (A. Machado) y, cuando la mar alcanzan, lo son de Iberia y Portugal. Portugal… el rostro, a decir de Pessoa, con el que Europa «Con mirada de esfinge, fatal, mira / a Occidente [la mar] futuro del pasado».

Más ¿rostro etéreo, sin soporte o intradós alguno, aislado de la Iberia que tantos avatares fertilizaron? ¿No llevarán esos ríos hasta él un ansia oculta e inadvertida de alternativa a las azorinianas «llamada de las mieses, largura monótona de los surcos en los bancales»?

Y a la machadiana pregunta: «¿Acaso como tú y por siempre, Duero, / irá corriendo hacia la mar Castilla?»

No ha de responder el Duero, ni lo harían Guadiana o Tajo… ¡misterios son del agua y de la tierra, de los pueblos y de la Historia!

Inglaterra. En situación geobloqueante sobre Francia, Holanda y aun sobre todos los que en el mar del Norte o el Báltico tuviesen sus costas y soñasen con el océano, esa situación le sirvió en el XVII para prevalecer sobre las dos primeras, y se reveló vital (junto a su empeño en el *two powers standard*) cuando, en la primera mitad del siglo XX, estallaron los conflictos con las potencias continentales.

Estados Unidos. A caballo entre Atlántico y Pacífico y sin obstáculos en ninguna de sus costas, dotadas de excelentes puertos naturales y con población y recursos abundantes, fronteras seguras y comercio ampliamente extendido y productivo; a raíz de los conflictos del siglo XX mencionados, agotada la economía británica en tanto la suya florece y su política exterior abandona el aislacionismo, releva a la Gran Bretaña en la mar y se transforma en el Hegemón del mundo de hoy.

¿Y la *China*? ¿Será mañana una potencia marítima?

Cuenta con numerosos y magníficos puertos, muchos en la desembocadura de sus grandes ríos, más tiene a Japón en su flanco norte, y en su salida al océano dos cadenas de islas que podían transformarse en barrera, las Ryu-Kyu (o Nansei-Shotö) hasta Formosa en primer lugar, el Nanpö-Shotö, las Marianas (¡Guam!) y las Palaos en segundo plano, cerrando ambas cadenas las Filipinas. ¿Tendrá asegurado su acceso al mar libre?

En lo que a sus fronteras terrestres atañe, estas son inmensas, y si bien son fáciles de defender en parte de su mitad meridional, en otras demoras no lo son tanto, y en todas ellas hay naciones, fuertes algunas, que han tenido o tienen contenciosos con ella. ¿Qué esfuerzo requerirá mantener esas fronteras seguras?

Recursos notables y población numerosísima le colocan en muy buen lugar, más esa población, con irregular distribución (un superpoblado sudeste y un noroeste bien disperso) y descriptible nivel económico y de liberta, ¿se mantendrá estable y tranquila?

Como sea, lo cierto es que hoy China está haciendo grandes esfuerzos (vean su construcción naval, la magnitud de su comercio marítimo, etc.) por convertirse en una gran potencia marítima. ¿Querrá tomar el testigo del Hegemón?

Excúsenme, pero no puedo resistirme aquí, con respecto a China y a su ascenso como potencia marítima y su posible papel en el relevo del actual Hegemón, los Estados Unidos, a una breve digresión geopolítica.

China, civilización que bien pronto llegó al estadio, en la nomenclatura de Toynbee, de Estado Universal, siendo la primera en alcanzar las necesarias centralización y potencia para convertirse en un imperio (o en la aproximación de Spengler, la cultura sínica que alcanzó el nivel de «civilización», antes que la cultura-civilización occidental) a finales del siglo XV, fruto de su dinámica y organización internas y las amenazas fronterizas, se retiró de la mar que en aquel momento y lugar era suya, pues sus enormes flotas controlaban el entero mar de la China actual y llegaban desde Indonesia hasta el oriente africano, Ormuz y aun el mar Rojo, cayendo en un prolongado letargo o interregno.

Al preferir las seguras lecciones de la experiencia sobre los posibles logros de la experimentación, se fue retrasando en lo material y orgánico con respecto a la cultura o civilización occidental, siglo tras siglo, hasta hoy.

Pasando sobre lo que la cultura sínica haya podido tomar de la occidental (1) en su devenir para un hipotético relevo de esta última, la China de hoy, además de unir a los seguros logros de la experiencia los posibles avances que la experimentación produce, ha abierto sus ojos a la mar, y quizá los obstáculos que de ella le separan no resulten, hoy y para ella, tan formidables como para otros países (Alemania, la URSS) lo fueron en el pasado reciente. A su favor tiene la potencia demográfica y económica.

Y esa cultura, tan propia, ¿es exportable a otras áreas?, ¿tiene atractivo y fuerza para que a ella se rindan, metafóricamente hablando, otros pueblos?

La cultura, el factor humano, el *elán,* el paso de *minoría creadora* a *minoría dominante*… ¡Siempre el hombre y el Hombre!

Concluiré la digresión con tres preguntas:

— ¿Son las cinco culturas-civilizaciones que hoy cuentan (sínica, occidental, eslava, islámica e india), en estadios de desarrollo técnico o material bien diferentes, igual de compatibles con la universalidad y la libertad que la mar, hasta hoy, propicia?
— ¿Serían miscibles, aunque tan solo como vía para la supervivencia fuese, las culturas occidental y eslava?
— ¿Lo serían, en la búsqueda de la hegemonía, las culturas eslava y sínica?

---

(1) Las civilizaciones o culturas, según ambos autores, que hoy parecen repartirse el mundo son la occidental, la sínica, la eslava, la índica (¿tiene esta suficiente entidad o impulso hoy?) y la islámica (las tres primeras con un claro y mayor componente marítimo); las tres últimas han tomado de la primera, la más tecnificada de todas por el momento, no pocos instrumentos, modos, organizaciones, etc. ¿Hasta qué punto se han «occidentalizado» con ello?

Pero de esto quizá ustedes puedan, ampliando datos y reflexionando como ciudadanos que son, y en un entorno sin tiempo, alcanzar sus propias conclusiones.

Factores humanos

Cargando velas altas y con aparejo a ceñir, abordaremos tan espinoso apartado**.**

El Hombre… Hemos señalado los factores físicos propiciatorios, pero es el Hombre quien un día y desde cualquier costa, impulsado por su *insatisfacción* y su *curiosidad*, se da a la mar en frágil leño, y a fuerza de brazos y voluntad… persiguiendo un sueño, cruza el umbral del océano inmenso, y:

«El monstruo que está al final del mar
dijo "¿Quién ha osado entrar?

¿Quién va a poder lo que yo puedo,
que vivo donde nadie vivió nunca
y los miedos del mar sin fondo vierto?"

Y el hombre al timón tembló y le dijo:
"Aquí al timón soy más de lo que soy.

Soy un Pueblo que quiere el mar que es tuyo
y más que el monstruo al que teme mi alma
y rueda en las tinieblas donde se acaba el mundo,
manda la voluntad que al timón me ata…
de mi Rey D. Juan Segundo!"»

(Pessoa. *Mensagem).*

Siempre en Pessoa la mar y Portugal… ¡el primer imperio marítimo! Le siguieron España, Gran Bretaña y los Estados Unidos. En las Azores, hace poco más de una década y por vez primera en la Historia, se reunieron ¡los cuatro imperios marítimos que esa Historia cuenta!, acaecimiento único e ilusionante, opacado por razones del momento, perecederas.

Factores humanos también tres estudia:

Número de habitantes

Más que el total de sus habitantes, importa la parte de estos que se dedica a profesiones marítimas o que… puedan adiestrarse… para servir a bordo y manejar el material naval.

Carácter nacional

Dos vertientes: inclinación al comercio. Esencial, pues, como muestra la Historia, *las Naciones… poderosas en la mar, se han distinguido, con la única excepción de Roma, por una gran aptitud comercial… Poder Naval simboliza comercio pacífico y extenso.*

Tras algunas consideraciones sobre sus gobiernos observa:

Orgullo en España, vanidad en Francia, alejaron a los nobles del comercio… y con ellos al gobierno y al pueblo...

En Holanda e Inglaterra, con gobiernos representativos, no era posible olvidar el poder que tenía la riqueza: hacendados y comerciantes, y nobles, presentes siempre en ambos campos.

Modos de entender la colonización*: el colono inglés se establece pronto y no se impacienta por volver, se identifica con* su nueva tierra, *la colonia, y desarrolla sus recursos y amplía su territorio…* haciendo de ella su país…

Los holandeses, al no buscar ampliar el territorio de las colonias… las convirtieron en simples dependencias comerciales.

No menciona ni a portugueses ni a españoles… y sin embargo: el espíritu que les animaba al finalizar la Reconquista hizo que *la mar conocida y la mar sin fin* fueran portuguesas y españolas.

Su esfuerzo y dedicación lograron que sus imperios hasta el XIX (el español, el mayor del mundo) y el XX durasen, y en los cuales, según Toynbee, se mostró ya el alma del Occidente Ilustrado:

- Las Leyes de Burgos, 1512, que al hacer a los indígenas súbditos del Rey garantizan su protección.
- Al dominio comercial y político se superpone la irradiación cultural, transida del espíritu cristiano de la España de aquellos siglos.

Cierto, perseguíamos el oro, sí, mas sembrando cristiandad al hacerlo.

El resto de los europeos se limitaron, en sus colonias, al dominio político y comercial, sin buscar la integración ni la extensión cultural.

Apuntes de la visión o actitud. Sobre ellas le sugería, en la Parte I, reflexionar: España había alcanzado su desarrollo dentro de su propio territorio europeo, sin procurarse nada de ningún otro reino cristiano por conquista, como lo prueba la actitud/decisión de Carlos I de no marchar sobre París después de Pavía, y tuvo la oportunidad de expandirse por el Nuevo Mundo, «tierra de nadie» a ella adjudicada por bula papal.

Inglaterra vio reducirse su territorio en el continente hasta desaparecer allí; cuando estaba saliendo de sus luchas intestinas vivió bajo el temor a España (a decir de Hobbes, que afirmaba: «el miedo y yo nacimos mellizos») y contra ella, por temor, peleó hasta lograr el único poder con el que podía disipar ese temor, el Poder Naval, aunque ese nombre no recibiera aún; y entendió perfectamente el uso de este, pues, como bien resume Spengler, para ella «los puertos o bases estaban al servicio de las naves y no al contrario»; en nuestra España en todos los puertos, tanto en los del N de África (por cierto, si la noble cesión de Malta a la Orden de San Juan aseguró un eficiente aliado en la lucha contra el Imperio Otomano en la mar, también neutralizó tan importante enclave ante posibles conflictos con otros reinos cristianos) como en los de América, las naves estaban al servicio de los puertos; estos, con pura mentalidad terrestre, servían de base para conquistas por tierra.

Clases de gobierno

La función del Gobierno, como la voluntad de los individuos, si es *inteligente, enérgica y perseverante,* obviamente *solo traerá éxitos a su nación. Si un Gobierno encauza las inclinaciones naturales de su pueblo, logrará darle el máximo desarrollo bajo todos los conceptos*, Poder Naval incluido.

Así pues, identificación gobierno-pueblo y constancia en los objetivos y el esfuerzo: motores del Poder Naval. Ejemplos de ello, aun cuando con distinto énfasis en lo que a la actuación del gobierno se refiere (según el carácter de este y de su pueblo), nos los ofrece la Historia en todas las latitudes.

El mundo Ibérico, siglos XV y XVI:

El Portugal del siglo XV, cara atlántica de la península Ibérica, que con este espíritu se lanzaba a la mar:

«Grande el ánimo es, pequeño el hombre.
Yo Diego Cao (2), navegante…
Y al océano inmenso, aunque posible,
enseñan estas Quinas (3) que aquí ves,
que el mar con fin será griego o romano,
pero que el mar sin fin es portugués».

(Pessoa. *Mensagem)*.

La España del XVI, sin una conciencia marítima clara, pero en la que los hombres decían a su rey «de a uno tanto como vos, todos juntos, mucho más que vos», o para quienes a ese rey «tan solo hacienda y vida se han de dar»; y por ello eran capaces de aventurar, en tanto suyas fueran, hacienda y vidas persiguiendo, por la mar, sueños o quimeras… sí, de oro aderezadas.

Con esos hombres y el impulso de sus reyes, la España de Aragón y Castilla fue la primera en alcanzar lo que llamamos Poder Naval, pues, quién no recuerda que:

— Aragón, que no cabía en Aragón, desbordándose por el Mediterráneo hizo que en él *ni los peces osaban asomar sin llevar grabadas en la cola las barras de Aragón*.
— Castilla, en el Atlántico, donde las naos «mancas», hizo ondear sus pendones, con Sánchez de Tovar (1373-1380) y Pero Niño (1405) señoreando el Cantábrico y la Mancha.

Y cuando ya el *Non Plus Ultra* había perdido el NON, quién no recuerda, repito, que:

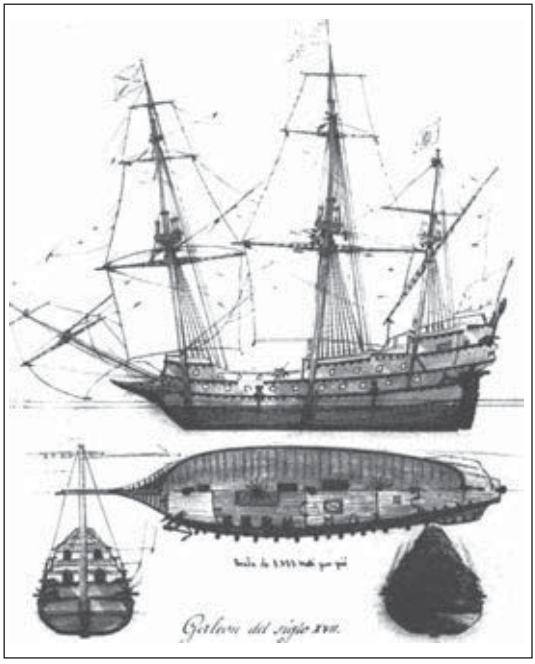
— El turco en Lepanto, en la Tercera el francés y en todo el mar el inglés tuvieron de verle espanto.
— La Gran Armada, 1588, no por los hombres vencida, por más que algunos quisieran magnificar los efectos, y atribuírselo, de su fracaso.
— La Contra Armada, 1589, esta sí por hombres, por hispanos, vencida, con nulo eco, pese a su realidad notable, allende y aquende.
— Diego Brochero y Pedro de Zubiaur (fallecido este a resultas de su último combate, en 1605) no siempre en armonía, pero que mostraron que hasta bien entrado el XVII, la Mar aún tenía fuerte color español.

---

(2) Uno de los más destacados navegantes portugueses del XV; notables sus dos grandes viajes de descubrimiento al África occidental, hasta la actual Namibia, descubriendo y entrando en el río Congo.

(3) Los cinco escudos azules que, aún hoy, figuran en el escudo de Portugal.

Poder que España sostuvo, a duras penas a veces, a lo largo del XVII y con más desahogo en el XVIII:



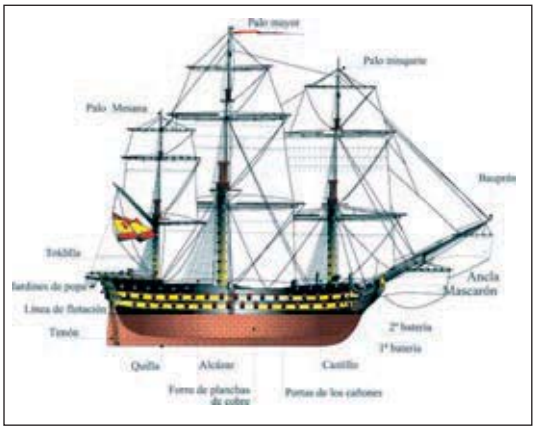
Desde el esplendor (exponente y reflejo de todas las artes del siglo) y eficacia de los galeones primeros de la Flota de Indias (capturada solamente tres veces, una por holandeses y dos por ingleses, en tres siglos) y el Galeón de Acapulco y Manila, que mantenían el Atlántico y el Pacífico abiertos para España... Hasta los navíos construidos con el sistema Jorge Juan-Landa, que en 1785 estaban considerados en toda Europa, y desde todos los puntos de vista, como los mejores de la época.

¿Y cómo creen ustedes que a esto se llegó? ¿Cómo piensan que las navegaciones de descubrimiento llegaron a buen puerto? ¿No será que a la literatura, la de nuestro Siglo de Oro, no le iba a la zaga nuestra ciencia aplicada a la náutica, fruto toda ella, toda la ciencia, de un desarrollo o labor que desde siglos atrás en nuestra patria venía medrando?

Y no escaseó el arte en ninguna de las facetas relativas a la mar, y a las que ella, excesiva e inmensa, da su particular tinte.

Holanda XVI-XVII. La primera en avivar la fuente de ese poder, pues en un tiempo marcado por el *mercantilismo* abogó por el *liberalismo* en todos los campos, libertad en el comercio y libertad de los mares, y al practicarlo alcanzó su época dorada. Aquí es obligado señalar un punto de sonrojo para nuestra España: si desde el XV la mar conocida y la mar sin fin fueron portuguesas y españolas, en el XVII casi todo el tráfico marítimo español se hacía con navíos holandeses. ¡Tal era la escasez barcos y marineros en nuestra España! Y así, en la paz la flota holandesa crecía con el comercio español, dificultándolo o aun impidiéndolo en tiempo, frecuente tiempo, de guerra.

Inglaterra-Gran Bretaña XVII-XVIII. Consciente de la verdad o principio descubierta por Holanda, la llevó a la práctica desde óptica exclusivista o



proteccionista… ¿que únicamente desde la situación insular se puede mantener?

Cromwell, 1651. El Acta de Navegación declaraba que todas las importaciones de Inglaterra y colonias deberían ser conducidas exclusivamente en sus barcos o en los del país exportador, poniendo las bases para el crecimiento de su marina mercante.

Almirante Monck, 1666. Afirmando que «la nación que quiere dominar en la mar, debe atacar siempre», estableció una de las claves de la política naval de Inglaterra y, posteriormente, la Gran Bretaña, y que nunca se abandonó.

Aun a costa de pérdidas y reveses, tal política trajo los réditos conocidos, muy al contrario de la sostenida, olvidados Richelieu y Colbert que propugnaban algo similar, por Francia: en aras de conservar los buques se daban órdenes a comandantes y almirantes de «actuar con prudencia». Décadas de tal política mermaron capacidad y espíritu de las dotaciones, con el epílogo de Aboukir y (¿«contagiada», quizá, de tal doctrina España?) Trafalgar.

Guillermo III (rey de Inglaterra y estatúter de Holanda, 1689-1702) en guerra con Luis XIV, la condujo de modo en la mar la dirigía y actuaba Inglaterra, y en tierra el peso lo llevaba Holanda, a resultas de lo cual la presencia de esta en la mar disminuyó notablemente.

Francia 1769. Racionaliza su obtención por combate en la mar. En esa fecha el capitán de navío Morogues escribió un tratado de táctica naval muy acabado; y ya en el XVII su compatriota Paul Hoste había escrito otro de menor alcance. Hasta veinte años después no se publicó en la Gran Bretaña un limitado estudio de táctica naval.

Hasta aquí, y salpicado de digresiones en cuanto (¡ay!) la ocasión lo ha permitido, los factores, físicos y humanos, que propician alcanzar lo que Mahan definía como Poder Naval; lo previsto para la Parte II.

En la Parte III, si a ella aún llega su paciencia, intentaré llevarles por los mares no solamente azules de la «globalización», y veré cómo arribamos a puerto con algunas (sí, y no creo que ello les sorprenda) *digresiones fuera del tiempo*.