



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

ÍNDICE

Págs.

Presentación

Tomás Bolívar Piñeiro Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	3
---	---

De la piratería moderna y el empleo de la fuerza (pensamientos en voz alta)

Marcelino González Fernández Capitán de navío (R)	5
--	---

El mar Negro en su entorno geoestratégico

Ricardo Álvarez-Maldonado Muela Vicealmirante (R)	15
--	----

El factor clave: el personal

José M. Gutiérrez de la Cámara Señán Capitán de navío (R)	37
--	----

La enseñanza de perfeccionamiento de oficiales: una asignatura pendiente

Jesús A. Perdices Mañas Teniente coronel de Intendencia de la Armada	79
---	----

Cuanto más frondoso sea el árbol, más firmes han de ser sus raíces

Enrique Rupilanchas Molina Coronel de Infantería de Marina (R)	113
---	-----

NOTA: Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. Su publicación en este Cuaderno de Pensamiento Naval no debe entenderse como identificación de este Cuaderno ni de ningún organismo oficial con el pensamiento de sus autores.



Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-09-014-4 (edición en papel)

NIPO: 076-09-015-X (edición en línea)

Imprime: Imprenta Cuartel General de la Armada

PRESENTACIÓN

Tomás BOLÍBAR PIÑEIRO

La previsible actuación de las unidades de la Armada en el futuro próximo está marcada por el incremento de su participación internacional en operaciones de carácter limitado, en cuanto al empleo de la fuerza se refiere, y para colaborar en misiones de seguridad marítima y expansión de la paz en escenarios en los que esté en riesgo la libertad de navegación o el orden necesario para el progreso de las sociedades como garantía de su desarrollo económico y social.

Este marco de actuación se refleja en el primer artículo presentado, «De la piratería moderna y el empleo de la fuerza», con el que su autor, no sin cierto aire irónico y desenfadado, nos hace reflexionar sobre un tema de gran actualidad.

Por otra parte, los efectos de la globalización hacen que los posibles escenarios de actuación de las fuerzas navales se diversifiquen y sea preciso estar preparados para actuar en todos los teatros marítimos. Por todo ello, el conocimiento de los mares y sus entornos estratégicos son materia de necesaria presencia en estos *Cuadernos de Pensamiento Naval* y, en este caso, el artículo «El mar Negro en su entorno geoestratégico» es una buena contribución que permite al lector realizar una singladura por uno de los mares más sugestivos de Eurasia al haber sido escenario de un intenso intercambio cultural entre los pueblos asentados en sus riberas, en ocasiones también de enfrentamientos, todo ello con notable influencia en el desarrollo de nuestra civilización.

En el convencimiento de que el elemento de mayor importancia para el desarrollo de la Armada es su personal, se han incluido los artículos «El factor clave: el personal» y «La enseñanza de perfeccionamiento de oficiales: una asignatura pendiente»; en el primero, mediante un interesante repaso histórico, se destaca el crucial papel que tuvo en el reclutamiento de la marinería algo tan importante como fue en su momento la «matrícula naval», y en segundo se hace una reflexión sobre la enseñanza de oficiales.

Nuestro periplo marinerero en relación con el pensamiento naval se completa con el artículo «Cuanto más frondoso sea el árbol, más firmes han de ser sus raíces», en el que su autor nos recuerda las consecuencias de la falta de concienciación ante la importancia del carácter eminentemente marítimo de España.

PRESENTACIÓN

No quisiera terminar esta breve presentación sin expresar mi agradecimiento por la generosa respuesta que ha tenido la convocatoria que hice a un grupo de compañeros para participar en unas tertulias con el fin de estudiar y analizar temas de interés para la Armada y estimular así la publicación de artículos y trabajos sobre asuntos marítimos de interés general. Con la activa participación de los asistentes, espero que pronto se empiecen a recoger los frutos de esta iniciativa, que se unirán al esfuerzo e interés de los componentes del grupo de estudios y de los colaboradores habituales para hacer posible la mejor realidad de estos *Cuadernos de Pensamiento Naval*.

A todos expreso de nuevo mi agradecimiento y reitero, una vez más, consciente de la importancia que ello tiene, la invitación de participación a nuevos colaboradores.

Madrid, a 23 de junio de 2009, víspera de la festividad de San Juan.

DE LA PIRATERÍA MODERNA Y EL EMPLEO DE LA FUERZA (PENSAMIENTOS EN VOZ ALTA)

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (R)

Con cierta perplejidad, algo de sorpresa y la tranquilidad que da ver los toros desde una grada alta (lo de la barrera que se decía antes no me sirve, porque a veces los toros la saltan), sigo en los medios de comunicación lo que está ocurriendo en el Índico con la piratería aposentada en Somalia. La perplejidad se debe a las reacciones de los países afectados y a la situación legal del «delito de piratería». La sorpresa es por la osadía de los piratas. Y la tranquilidad, además de lo dicho de la grada alta, es porque espero que sus acciones no lleguen a afectarme más que a cualquier otro marino varado en tierra.

Ya sé que lo que dice la prensa debe de ser tomado con cierto resguardo, porque normalmente prima la rapidez sobre el rigor a la hora de dar las noticias, y con frecuencia el coeficiente de veracidad suele quedar entre el 60 y el 75 por 100 de lo dicho. Pero con todo, teniendo en cuenta que las noticias se repiten y se ponen al día con mucha frecuencia, hay que pensar que mucho de lo que dice la prensa, la radio o la televisión se aproxima bastante a la realidad. Lo malo es que si alguna vez he tenido que rescribir, cambiar, modificar o corregir un artículo, ha sido éste. Es el problema de escribir sobre algo que está ocurriendo en estos momentos, ya que a veces aparece una noticia en los medios de comunicación o sale algún dato nuevo en la tertulia de turno que obligan a modificar lo tecleado, unas veces sólo en la forma y otras en el fondo.

Para empezar, a la vista de las opiniones contradictorias que he leído sobre los piratas y la piratería, y ante la posibilidad de no tener los conceptos claros, me fui a Internet para ver sus definiciones en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua, y esto fue lo que encontré: *Pirata: Persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar* (en su tercera acepción). *Piratería: Ejercicio de pirata* (en su primera acepción); *Robo o presa que hace el pirata* (en su segunda acepción). Una vez estudiadas estas definiciones, he llegado a la conclusión de que los conceptos no han cambiado en los últimos tiempos.



Fragata *Méndez Núñez* (F 104).

Entrando de lleno en el problema de los piratas en la zona de Somalia, un buen día de abril de 2008 nos enteramos que dichos piratas, que ya llevaban tiempo haciendo de las suyas, habían apresado a un pesquero español que atendía por el nombre de *Playa de Bakio* y pedían por él un rescate. Al poco tiempo, representantes del Gobierno aparecieron sonrientes en los medios diciendo que el problema se había solucionado de forma pacífica y el susodicho *Playa de Bakio* estaba libre. ¿Y cómo se había solucionado de forma pacífica? ¡Pues pagando el rescate! ¡Menudo negocio!, pensé yo. Vas allí, atrapas un barco, cobras el rescate, lo sueltas y a por otro. Y puede que muchos piratas hayan llegado a la conclusión de que España primero paga y después negocia, lo que no viene nada mal a los esforzados ladrones del Índico y a los sufridos negociadores e intermediarios británicos encargados de tramitar los pagos de rescates. Porque, como casi todo el mundo sabe, pagar un rescate es el mejor estímulo para que haya más secuestros.

Aunque me parece que la cosa no puede ser tan fácil porque poco antes los franceses habían hecho lo mismo con el yate *Le Ponant*. Pagaron el rescate y el yate fue liberado, pero después persiguieron a los piratas, capturaron a algunos y recuperaron parte del botín.

La verdad es que conforme avanzaba el 2008 la cosa se ponía más difícil. Según diferentes fuentes (*Expansión*, 24/11/2008, entre otras), en los once

primeros meses del año se habían contabilizado un total de 219 actos de piratería en todo el mundo, de los que 81 (más de un tercio) fueron en aguas de Somalia. Y según fuentes de Naciones Unidas, en dicho año los piratas han obtenido más de 300 millones de dólares en rescates. Fue entonces cuando los países reaccionaron ante lo que era un claro atentado contra la seguridad y el bolsillo, y decidieron mandar a la zona barcos de guerra llenos de misiles, cañones, armas portátiles, geos, helicópteros y demás parafernalia, España incluida.

En 2008, el Consejo de Seguridad de la ONU había emitido la Resolución 1814, que exhortaba a los Estados y organizaciones regionales a tomar medidas para proteger la navegación para el transporte y suministro de asistencia humanitaria a Somalia. En el mismo año emitió la Resolución 1816, en la que instaba a los Estados miembros a actuar contra la piratería y el robo a mano armada, bajo el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas, y teniendo en cuenta la falta de capacidad del Gobierno de Somalia para interceptar a los piratas, o patrullar y mantener abiertas las rutas marítimas internacionales. Y posteriormente emitió la Resolución 1846, que ampliaba hasta diciembre de 2009 las autorizaciones contempladas en la Resolución 1816. En este estado de cosas y dentro del marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), la Unión Europea ordenó el 8 de diciembre de 2008 la puesta en práctica de la Operación ATALANTA para contribuir a la «protección de los



buques del Programa Mundial de Alimentos que suministran ayuda alimentaria a las poblaciones desplazadas de Somalia», y para contribuir «a la protección de buques vulnerables que navegan frente a las costas de Somalia, así como a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada realizados en aguas somalíes».

Pero entonces saltaron a la palestra nuevos aspectos de lo que estaba ocurriendo en la mar y de cómo se le podía hacer frente. ¡España no reconoce la piratería en la mar! No la tiene tipificada en sus códigos de los últimos tiempos, no la tiene incluida en el Código Penal, y por tanto la citada piratería no es delito. ¡Vaya!, pienso yo, ¿entonces a qué van nuestros barcos allá? A esta pregunta contesta el Gobierno diciendo que los barcos españoles van al Índico a proteger el tráfico y disuadir a los piratas. ¿Disuadir?, pregunto yo, ¿cómo se puede disuadir si no hay voluntad de emplear la fuerza?, ¿y cómo se podría emplear la fuerza contra una acción que no es delito? Después aparecieron en escena los Estados Unidos, que no se pierden una fiesta, y ante un caso de piratería a mediados de abril de 2009 reaccionaron de una forma curiosa: mataron a los piratas, liberaron a los rehenes y punto en boca. Sin olvidar que antes un buque de guerra de la India había hundido un barco nodriza de los piratas, hecho que fue recordado por Mingote en uno de sus geniales chistes (*ABC*, 21/11/2008): en una sala llena de planos y gente con muchos galones entra un ordenanza y dice: *Los indios han hundido un barco pirata*, y los almirantes y generales allí reunidos dicen a coro: *Qué idea*.

Más tarde me enteré de que la Unión Europea, de la que España forma parte, tenía un acuerdo con Kenia para dejarles a ellos los piratas que fueran cayendo prisioneros. Y entonces ocurrió lo del *Marqués de la Ensenada*. Mientras en España el Gobierno (supongo que sobre todo los ministerios de Asuntos Exteriores, Defensa y Justicia), los jueces y la fiscalía se pasaban la pelota y daban órdenes y contraórdenes, el *Marqués* se dedicó a pasear por el Índico a los piratas (al principio sólo presuntos piratas) en régimen de pensión completa.

Para documentarme con el fin de profundizar en este artículo, he seguido de cerca lo que fue apareciendo en los medios de comunicación (que como dije antes, me obligó a continuos replanteamientos de este artículo), y he leído los muy interesantes trabajos que bajo el título genérico *La piratería en el siglo XXI*, fueron publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA de marzo de 2009, en los que me enteré del estado de las cosas en cuanto a piratería en la mar se refiere. A la vista de lo ya escrito, y teniendo en cuenta que la situación irá cambiando con el tiempo, me voy a limitar a hacer unas cuantas reflexiones sobre el tema, unos pensamientos en voz alta, como digo en el título. Por otra parte, seguramente cuando este artículo salga a la luz —si es que llega a salir— la situación habrá cambiado lo suficiente como para que mucho de lo que aquí dicho se haya quedado obsoleto (cerré este artículo el 27 de mayo de 2009). Por esta razón procuraré no bajar al detalle si no es

imprescindible, y trataré de mantenerme todo lo que pueda en un plano más o menos estratégico.

Una de las cosas que hice después de darle muchas vueltas al tema fue ver lo que yo había escrito sobre la piratería en otros tiempos, y de mis artículos he extraído el siguiente texto que habla de la piratería en el Atlántico como amenaza a los barcos de la «Carrera de Indias», y la forma en que España le hacía frente («La Carrera de Indias». REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo, 2000), que explica el hecho de que la piratería no es nada nuevo y la España de otros tiempos sabía defenderse de ella:

«En 1513 se empezaron a utilizar carabelas armadas para proteger a los mercantes. En 1521 se prohibió que los buques navegaran sueltos, y comenzaron a funcionar escuadras navales que los acompañaban durante parte de la navegación. En 1526 se prohibió que los mercantes navegaran sin protección, y en 1543 se establecieron convoyes permanentemente escoltados cada dos años. A partir de 1564 el tráfico fue organizado en dos Flotas anuales independientes que salían de Sevilla; la Flota de Nueva España salía en abril y se dirigía a Veracruz (Méjico), Honduras y Grandes Antillas, y la Flota de Tierra Firme, salía en agosto rumbo a Cartagena de Indias (Colombia) y Nombre de Dios (Panamá). Al regreso ambas Flotas se reunían en La Habana, de donde hacían juntas el viaje a España. Entre el principio y final de cada viaje podían transcurrir hasta dos años. Las Flotas estuvieron protegidas por fuerzas de cobertura denominadas Armadas, con un sistema que se resume así: la Armada del Mar Océano operaba en las costas españolas del Atlántico y del Cantábrico; la Armada de Guardia de la Carrera de Indias escoltaba las Flotas de Tierra Firme y Nueva España; y la Armada de Barlovento operaba en el Caribe. Este sistema de protección de las líneas de comunicaciones marítimas, con navegaciones en conserva, empleo de buques de escolta, establecimiento de convoyes, patrullas, vigilancia de zonas focales, etc., tuvo un gran éxito, gracias al que las pérdidas por ataques de piratas y corsarios fueron mínimas. Dichas líneas permanecieron abiertas mucho tiempo, a pesar de los altos y bajos debidos a las guerras y a los vaivenes de la política, y en su mantenimiento destacaron actuaciones de grandes marinos.»

Y si echamos otro vistazo a la historia, veremos que España también sostuvo una dura lucha contra la piratería en el Mediterráneo, en la que al empuje de piratas procedentes de Turquía, Argelia o Túnez, nuestro país siempre le puso freno con las acciones de fuertes escuadras e intrépidos marinos.

Y es que durante siglos España supo hacer frente a los ladrones del mar, y lo hizo de forma enérgica, porque sabía que tenía que mantener abiertas las vías de comunicaciones marítimas para proteger sus intereses y mantener el comercio con sus tierras de ultramar, y no dudaba en actuar con contundencia si esos intereses estaban en juego. Y lo hacía porque le asistía la ley, la razón



El Marqués de la Ensenada escoltando a un trasatlántico.

y la fuerza. Me pregunto qué harían Álvaro de Bazán o Barceló si hoy levantarán la cabeza. Supongo que no lo entenderían, y se volverían a sus tumbas sin abrir la boca.

Volviendo al asunto de la piratería en el Índico, cuando la prensa publicaba a mediados de noviembre de 2008 que los ministros de Exteriores y Defensa de la Unión Europea daban luz verde a la Operación ATALANTA, empecé a creer que las cosas iban por buen camino, sobre todo cuando la prensa dijo que: «...los militares estarán autorizados a emplear los medios necesarios, incluido el uso de la fuerza», y apuntaba que iban a participar, o ya estaban participando, Alemania, Bélgica, Chipre, España, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Lituania y Suecia (*ABC*, 11/11/2008). También aparecieron noticias de que otros países iban a enviar barcos o ya los tenían en la zona: unos pertenecientes a la OTAN y otros de forma independiente: Estados Unidos, Grecia, India, Japón, Rusia y Turquía.

Pero mientras tanto las cosas no iban bien. Los secuestros y peticiones de rescates estaban al orden del día, y se daban las correspondientes voces de alarma. Ante la escalada de la piratería frente a las costas de Somalia, Noel Choong, responsable de la Oficina Marítima Internacional, decía desde su

sede en Kuala Lumpur: «La situación está fuera de control. La Organización de Naciones Unidas y la comunidad internacional deben cambiar de estrategia y acabar con esta amenaza, ya que, sin medidas disuasorias, los ataques de los piratas continuarán por el bajo riesgo al que se enfrentan y los altos beneficios que obtienen» (varios medios, 21/11/2008).

Los demás países aligeraron diligencia para enviar unidades a la zona y, por fin, en febrero del año 2009, la fragata española *Victoria* estaba operando en el golfo de Adén junto con barcos de otros países, con lo que daba la impresión de que las actividades de la piratería en la zona tenían los días contados.

Pero como ocurre siempre o casi siempre, la gente se amolda a lo que hay, y los piratas, ante la presión militar en el golfo de Adén, principal caladero de atún de la zona y donde hay muchos pesqueros, desplazaron su área de actuación hacia el sur, con lo que pasaron a operar lejos de la zona protegida por el despliegue militar. Dicho de esta manera, parece que esto no nos afecta, pero no es así, porque los atuneros españoles que faenan en Adén (34 según los medios de comunicación) tienen su base en las islas Seychelles, al sureste de



Fragata *Victoria*.

Somalia, y para faenar tienen que navegar al norte hacia el golfo, con lo que corren el riesgo de ser asaltados a mitad de camino. Por otra parte, la presencia de los piratas en la zona de Adén hace que muchos barcos adopten rutas más largas pero seguras doblando el cabo de Buena Esperanza, lo que supone más tiempo de navegación y aumento de precio de los fletes, que se traduce en un encarecimiento del mercado (aunque hoy por hoy el aumento de precio de los fletes es mínimo o no existe, porque dada la mala situación de la economía mundial, al parecer, en algunos casos los fletes están por los suelos), al tiempo que disminuye de forma considerable el tráfico por el canal de Suez, lo que supone un duro golpe para la economía de los países ribereños, sobre todo de Egipto (*El Mundo*, 01/02/2009).

La movilidad de los piratas, los medios y armas de que disponen y el aumento del área de su actuación hacen que la fuerza multinacional desplegada en el Índico no sea suficiente para llevar a cabo su misión (*El Mundo*, 19/04/2009). Para dar una idea de esta insuficiencia, basta decir que las costas de Somalia superan las 3.200 millas náuticas de longitud, y que los piratas han llevado a cabo acciones hasta unas 500 millas de la costa.

A todo ello hay que unir la situación caótica de Somalia, sin gobierno, ni orden ni concierto, con algunas zonas que son o se declaran autónomas, como Puntland o Puntlandia, una región autónoma del noreste de Somalia en el extremo del Cuerno de África, o Somalilandia, que es otra región prácticamente independiente del norte de Somalia, al oeste de Puntlandia y en la orilla sur del golfo de Adén. No es raro ver en los medios declaraciones como que los piratas actúan como «guardacostas somalíes», expresiones como «si todo el mundo roba, ¿por qué nosotros no?», o destapes de negocios sucios «desde la pesca ilegal a los vertidos de desechos tóxicos» (*El Mundo*, 24/12/2008, y otros). Y también se pueden leer acusaciones, como la del presidente de Somalilandia contra el primer mandatario de Somalia, a quien apoya la comunidad internacional, y del que dice que da cobijo a los piratas y a los bandidos de Puntlandia (*El Mundo*, 16/12/2008). Son situaciones que demuestran que en aquel rincón del mundo no hay quien se entienda, ni hay con quien entenderse.

Y para profundizar un poco más en la peculiar mentalidad de los piratas, se pueden leer algunas noticias de los últimos tiempos (mayo de 2009), como las que hablaban del juicio que se ha seguido en Holanda contra cinco piratas somalíes capturados en enero de 2009. Resulta que los piratas han pedido asilo político. Además, se consideraban «afortunados», ya que recibieron buen trato, tuvieron buena alimentación, disfrutaron de unas excelentes condiciones higiénicas y han podido jugar al fútbol y ver la televisión.

Por otra parte, como dije al principio, saltó a la opinión pública el hecho de que en España la piratería no es delito (cosa que de momento es así como quedó dicho en los artículos de la REVISTA GENERAL DE MARINA antes citados), y se empezaron a hacer elucubraciones sobre lo que se podía hacer con

los piratas que los barcos españoles pudieran apresar. El hecho de que la situación no estaba muy clara (mejor dicho, nada clara) quedó en evidencia en la primera mitad de mayo de 2009 con los piratas capturados y a bordo del *Marqués de la Ensenada*. Una situación que fue tildada por la prensa de «surrealista», en la que diversas agencias y entidades gubernamentales españolas no eran capaces de ponerse de acuerdo, con un ridículo a nivel internacional que alcanzó altas cotas, con un barco de la Armada al que le llegaban órdenes contradictorias y con unos piratas de crucero por el Índico.

Me duele pensar que España pueda hacer el ridículo y que uno de los protagonistas de dicho ridículo pueda ser una unidad de la Armada, que cuenta con medios más que suficientes para no hacerlo, siempre que las órdenes que reciba sean claras y coherentes. Nadie pone en duda que las unidades españolas desplegadas en la zona lo están haciendo bien. Las fragatas, buques logísticos, aviones y demás fuerzas y unidades están protegiendo a los buques en la zona, y así lo vemos en los medios de comunicación. Pero también es verdad que cuando se produce algo como lo ocurrido al *Marqués de la Ensenada*, ante la opinión pública todo lo demás pasa a segundo plano o queda eclipsado.

No soy abogado, ni político. Como dije al principio, sólo soy un marino varado en tierra. Pero me gusta saber qué ocurre en el mundo y opinar sobre ello. Y como creo que las opiniones no hacen daño si se dan de forma lógica y racional, ahí van las mías, que sirven tanto para el caso de la piratería en la zona de Somalia como en cualquier otro sitio.

En primer lugar hay que velar por los intereses nacionales, y si esos intereses son barcos que pasan por la zona o pesqueros que faenan en ella, hay que protegerlos.

La Armada, como fuerza armada que es, en principio sabe cómo se pueden proteger esos intereses, y cuenta con los medios y el adiestramiento necesarios para llevarlo a cabo. Otra cosa es cuando aparecen las trabas legales y políticas que atan por corto, y se puede correr el riesgo de no poder hacer nada y caer de nuevo en el ridículo.

En muchas ocasiones oigo decir que los barcos van al Índico a disuadir. ¡Claro que van a disuadir! Pero la mejor forma de disuasión es demostrar la voluntad de emplear la fuerza. Sin esa voluntad no hay disuasión que valga, y corremos el riesgo de que los piratas pierdan el respeto a nuestros barcos.

En algunas altas esferas se confunde la misión de las Fuerzas Armadas con la de las ONG, y hay quien piensa que eso es lo que hacen o deben de hacer las fuerzas desplegadas en la zona de Somalia, lo que a la larga puede ser un terrible error, ya que si en un caso extremo se llega a abrir fuego, nadie se deberá de extrañar si se disparan balas en lugar de chocolatinas. Y los piratas de la costa de Somalia deben de tenerlo muy claro.

En cuanto al delito de piratería, hay que incluirlo en el Código Penal. Leo por ahí que se está trabajando en esta dirección, y creo que hay que hacerlo,

aunque comprendo que es un problema muy difícil, ya que entran en juego conceptos como «alta mar», «mar territorial», «zona económica exclusiva», «aguas interiores», «aguas jurisdiccionales», «aguas adyacentes», «derecho del mar», «paso inocente», «libertad de navegación» y muchos otros que complican la cosa. Pero, repito, hay que hacerlo. Los hechos mandan, y si no se hace, mañana será peor. Reacuérdense lo que pasó con la piratería aérea. Y resulta imprescindible para que las Fuerzas Armadas puedan llevar a cabo sin trabas sus misiones y al mismo tiempo puedan mantenerse dentro del amparo de la legalidad vigente.

Y lo que es de cajón es que dentro de casa hay que tener las cosas claras y actuar como una piña, y no cada uno por su lado, como pasó con el caso del *Marqués de la Ensenada*. Y si de momento hay vacíos legales, soluciones de fortuna, acuerdos más o menos consolidados o simples intercambios de notas, los responsables deben de saberlo. Me da la impresión de que el acuerdo de la Unión Europea con Kenia no había sido convenientemente difundido en España entre los sectores del Gobierno y la sociedad que debían de saberlo.

España es uno de los países grandes del mundo, y tiene que darse a respetar y actuar con seguridad y contundencia donde sea necesario, en lugar de perder el tiempo en disputas inútiles. Y cuando se efectúe el despliegue de unidades fuera de su área de directa responsabilidad, deben acudir con las órdenes claras y precisas, y no con vaguedades que quedan a la improvisación más o menos acertada de los responsables de turno.

A modo de resumen, al recordar que una de las principales misiones de una Marina de Guerra es mantener abiertas las comunicaciones por mar, se puede decir que una buena forma de darle cumplimiento es defendiendo a los barcos que pasan o faenan por las aguas cercanas a Somalia. Y es quizá una de las mejores maneras de mostrar al contribuyente para qué sirve la Armada.

EL MAR NEGRO EN SU ENTORNO GEOESTRATÉGICO

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA
Vicealmirante (R)

El mar Negro es un mar interior comunicado con el Mediterráneo por los estrechos turcos y se encuentra situado al ESE de Europa, separando ésta de Asia, más concretamente de la península turca de Anatolia, ubicada, como es sabido, en este último continente, con el nombre de Asia Menor.

El nombre actual de mar Negro proviene de una mala traducción del francés al turco. En este idioma se conoce como *Kara Deniz*. Fue, en la Edad Antigua, el *Pontus Euxinus* del mundo clásico.

El mar Negro propiamente dicho tiene una superficie de 422.000 km² algo inferior a la de España, pero además presenta un apéndice de 37.000 km² al que se penetra por el estrecho de Kerch: el mar de Azov. Este último, en realidad no es más que un entrante del primero, al que también vamos a incluir en el marco de nuestro estudio, tanto por continuidad geográfica como por razones geoestratégicas.

Al mar Negro se entra o sale por el estrecho del Bósforo, único acceso de aquél al resto del mundo marítimo. Su angostura y situación hacen del Bósforo uno de los puntos focales (*choke point*) más importantes del tráfico mundial. Desde esta entrada, en dirección nordeste, hasta el fondo del saco del mar de Azov hay unas 700 millas. La anchura mínima del mar Negro es tan sólo de 200 millas entre el sur de la península de Crimea y el norte de la de Anatolia. Dadas sus dimensiones, podemos clasificar este mar como espacio marítimo de aguas restringidas en el que la tierra hace sentir sobre el mar su capacidad de acción geotáctica.

La plataforma continental es más aplacerada en la costa de Ucrania y Rumanía, donde se halla el delta del Danubio, que en la opuesta. En esta última existen fosas de más de 2.000 metros frente a las costas de Georgia y oriental de Turquía. El mar de Azov por el contrario, debido a los sedimentos fluviales, es muy poco profundo: tiene de media 13 metros y una profundidad máxima de 15,3 metros.

En el mar Negro desembocan importantes ríos europeos. El Danubio es el principal, el Prut, afluente de éste, marca la frontera entre Rumanía y Ucrania, el Dnieper y el Dniester discurren por esta última y el Don es un caudaloso



Figura 1. Mar Negro.

río ruso que desemboca en el extremo nordeste del mar de Azov. La aportación de agua salada que se inyecta al mar Negro por el Bósforo no compensa suficientemente la de agua dulce de todos estos ríos por lo que la salinidad es baja. Los efectos acumulados de vertidos (principalmente los procedentes del Danubio) han devastado los ecosistemas locales, a lo que se ha añadido una pesca intensiva no controlada.

El mar Negro es en Europa uno de los espacios marítimos donde más se ha alterado el medio ambiente como consecuencia de las actividades humanas.

Todos los estados ribereños pusieron en vigor en diciembre del año 2000 un consensuado régimen regulador para corregir esta situación, lo que parece ir dando sus frutos. Como curiosidad, señalar que en la sustitución de todo el volumen de agua salada del mar Negro se tarda unos 1.000 años.

Odesa, en la costa ucraniana, es el principal puerto del mar Negro. También lo fue de toda la Unión Soviética, aunque tras la implosión de la URSS su actividad es mucho menor. Lo mismo ocurre con el puerto de Niko-

laiv, con importantísimos astilleros tanto de construcción naval como mercante, muchos de los cuales están ahora sin actividad.

En la península de Crimea se encuentra el puerto de Sebastopol que, aunque también comercial, es principalmente militar. De él nos ocuparemos más adelante.

En el mar de Azov se encuentran los puertos de Kerch y el fluvial de Rostov en el río Don. El primero está situado en el estrecho del mismo nombre: paso de dos millas y media de ancho y ocho de largo. El puerto de Kerch es el principal para la salida del carbón y del mineral de hierro de la rica cuenca del Donets, afluente del Don.

El puerto fluvial de Rostov, aguas arriba de su desembocadura, tiene gran importancia tras la construcción del canal Volga-Don. El Volga es la principal arteria del muy desarrollado sistema de comunicaciones fluviales ruso que conecta entre sí los mares Blanco, Báltico, Negro y Caspio.

En la costa rusa abierta al mar Negro se encuentran los puertos de Novorossik, que también es una base naval secundaria y Sochi. En la georgiana, Sujumi, Poti y Batuni. Este último es estación terminal del ferrocarril transcaucásico y está unido con el de Bakú en el mar Caspio por un oleoducto. Bakú, en Azerbaiyán, es el mayor puerto petrolero de este mar interior.

En la costa sur del mar Negro se encuentran los puertos turcos de Trabzon (Trebisonda) y Samsun. A caballo del Bósforo se sitúa la populosa ciudad de Estambul, con su concurrido puerto. En la costa búlgara se hallan los de Burgas y Vilma, y en la rumana el de Constanza, al sur del delta del Danubio.

Los estrechos turcos

Aunque los estrechos turcos son dos, el Bósforo y los Dardanelos, separados por el mar de Mármara, vamos a centrar nuestra atención en el Bósforo que directamente conduce al mar Negro y es el primero que hay que pasar para alcanzar desde este el Mediterráneo.

El Bósforo es la única salida al exterior del tráfico marítimo de cuatro países ribereños del mar Negro: Bulgaria, Rumanía, Ucrania y Georgia. Los otros dos, Rusia y Turquía, tienen puertos comerciales de acceso al exterior por otros mares.

Para Rusia ha sido una obsesión histórica la libre salida al mar Mediterráneo desde sus puertos de «aguas calientes» del mar Negro, lo que ha impedido siempre la posición geobloqueante de Turquía, dominadora de los estrechos y antaño, también, de los Balcanes.

El Bósforo tiene una longitud de 16,2 millas, una anchura máxima de 3.700 metros y una mínima de 700. En medio de la canal su profundidad varía entre 36 y 124 metros. Es pues el paso marítimo donde las costas de Europa y



Figura 2. Bósforo.

Así más se aproximan. Dos puentes de algo más de mil metros, el Bogocini construido en 1973 y el Fatih Sultan en 1988, unen sus orillas, y un túnel submarino está en avanzado estado de construcción. Es por consiguiente el *choke point* más angosto de toda la navegación mundial, sin contar los canales artificiales de Suez y Panamá.

Por ambas orillas se extiende la ciudad de Estambul, con diez millones de habitantes, la más populosa de Turquía. El puerto de esta megalópolis se ubica en una ensenada natural: el famoso Cuerno de Oro.

En invierno, el mal tiempo dificulta el tránsito por el Bósforo, habiéndose llegado a producir retrasos de 20 días. Los datos estadísticos

que hemos encontrado señalan que en el año 2002 pasaron por el Bósforo 9.427 petroleros y un total de 47.283 barcos. Ahora podrían ser un 8 por 100 más.

Precisamente el denso tráfico de petroleros indujo ese año al Gobierno turco a implantar restricciones al tránsito de éstos ralentizando su paso por el Bósforo. Dichas medidas incluyen la prohibición de navegar de noche a los de más de 200 metros de eslora cuando llevan a bordo crudo o derivados. El petróleo que transportan proviene, como veremos, de los ricos yacimientos del mar Caspio, donde se encuentra una de las mayores reservas mundiales de hidrocarburos.

Para disminuir en un 50 por 100 el concurrido tráfico petrolero por los estrechos, ya que de no hacerlo en los próximos diez años se estima que pudiera llegar a alcanzar los 250 millones de barriles anuales, se ha construido un oleoducto en territorio turco desde el puerto de Samsun, en la costa sur del mar Negro, al de Ceyhan, en la costa turca del Mediterráneo.

Está proyectada la construcción de otro oleoducto que iría desde el puerto de Burgas en Bulgaria a Alexandropulos en el mar Egeo. Puentearía así los estrechos por el norte. Se pretende empezar su construcción en 2009 y terminarla en 2011.

Más adelante analizaremos con mayor profundidad la salida que se va a dar al petróleo y al gas natural del Caspio, en la que compiten tanto las grandes potencias como las principales compañías petroleras multinacionales.

El paso por los estrechos turcos está regulado por el Tratado de Montreux de 1936 y, pese a algunos intentos anteriores a la Convención de Montego Bay de 1982, no ha sido anulado por ésta. El Tratado de Montreux establece la libertad de paso por los estrechos turcos de buques mercantes de cualquier pabellón, salvo en el caso de que Turquía fuera beligerante en una guerra formalmente declarada.

Para los buques de guerra las normas son más restrictivas en tiempo de paz, especialmente para los de países no ribereños del mar Negro que no pueden permanecer más de 21 días en sus aguas. Esta restricción se aplica incluso a barcos de Fuerzas Navales de la OTAN, de la que Turquía es miembro. Turquía se reserva también el derecho de poder militarizar la zona de los estrechos.

Los Estados ribereños

Como hemos señalado son seis. Geográficamente dos de ellos, Rusia y Turquía, tienen comunicación marítima al exterior por otros mares.

Países ribereños del mar Negro.

ESTADOS	EXTENSIÓN KM ²	POBLACIÓN HABITANTES	RENTA PER CÁPITA PPA	COBERTURA ENERGÉTICA	% DEFENSA	DESARROLLO HUMANO
Rusia	17.075.000	143.202 (m)	14.692\$	173%	3.9%	0.802 67
Ucrania	603.700	46.7 (m)	6.941\$	57.0%	2.6%	0.788 76
Rumanía	237.500	21.7 (m)	11.387\$	74.2%	2.1%	0.813 60
Georgia	69.500	4.6 (m)	4.690\$	50.5%	1.4%	0.754 96
Bulgaria	110.912	7.2 (m)	11.302\$	51.6%	2.3%	0.824 53
Turquía	779.452	74.8 (m)	12.888\$	29.9%	3.9%	0.775 84

En el cuadro se presentan los indicadores de extensión, población, renta, cobertura energética, gastos en Defensa e Índice de Desarrollo Humano de todos estos países que ponen de manifiesto su peso geopolítico comparativo,

aunque el de Rusia y el de Turquía (sobre todo el de la primera) no se proyecte exclusivamente hacia el mar Negro.

Desde el punto de vista de su política exterior podemos dividirlos en dos grupos: Bulgaria, Rumanía y Turquía pertenecen a la OTAN, los dos primeros son también miembros desde 2007 de la EU, y ésta negocia con Turquía las condiciones para llegar a admitirla. Por otro lado Rusia, Ucrania y Georgia fueron Estados de la extinta Unión Soviética y cuando se disolvió esta Federación ingresaron en la CEI (Comunidad de Estados Independientes), una asociación que no ha llegado a consolidarse por la desconfianza que sienten casi todos hacia Rusia, prepotente hermano mayor que pretende mantener a su alrededor una zona de influencia a la que Moscú califica de «extranjero cercano». Sin embargo, no pueden liberarse de él: unos porque reciben energía de Rusia, otros porque es un mercado para sus productos y algunos porque su mano de obra sobrante emigra a ella.

Bulgaria

Es una república parlamentaria unitaria que ingresó en la OTAN en 2004 y en la UE en 2007.

País agrícola de pequeñas dimensiones ubicado en los conflictivos Balcanes, compensa su déficit energético con una central nuclear modernizada que incluso exporta energía a países limítrofes. Su economía se va recuperando del trauma que supuso la privatización de empresas y la reconversión industrial tras la caída del régimen comunista. Su comercio se orienta más hacia los países la UE que hacia los de la CEI.

Aunque la mayoría de la población es de religión ortodoxa, a diferencia de otros Estados de los Balcanes, religiosamente es un país muy tolerante, pese a albergar en su seno una minoría musulmana turca próxima al 10 por 100.

Bulgaria posee una antigua tradición cultural, cuyo timbre identitario es el alfabeto cirílico de origen búlgaro y expandido por Rusia tras su conversión al cristianismo ortodoxo.

Rumanía

Rumanía quiere decir etimológicamente tierra de romanos. Es una república presidencialista parlamentaria que ingresó al mismo tiempo que Bulgaria en la OTAN y en la UE. La originalidad de este país es de orden cultural: la pervivencia de una lengua latina en un entorno eslavo.

Rumanía es uno de los países que más ha alterado sus fronteras el siglo pasado. Tras la Primera Guerra Mundial aumentó su territorio en más de un tercio con la incorporación a él de la Transilvania húngara, la Besarabia y la

Bucovina, aunque estas dos últimas tuvo que devolverlas a la Unión Soviética al final de la Segunda. Parte de estos dos últimos territorios constituyen actualmente la República de Moldavia, sin salida al mar, ya que Ucrania se apropió de la franja costera que se extiende desde la desembocadura del Danubio a la del Dniéster. No quedan aquí los cambios de frontera: parte de la Dobrudja meridional tuvo Rumanía que devolverla a Bulgaria al final de la Segunda Guerra Mundial.

Oficialmente los problemas con la minoría magiar de Transilvania han quedado oficialmente resueltos con un Tratado de Amistad entre Hungría y Rumanía, pero persisten en el interior de ésta, ya que dicha minoría, mayoritaria en Transilvania, constituye el 10 por 100 de la población total del país y se esfuerza en preservar sus costumbres e identidad lingüística. Con respecto a Moldavia, la población de origen rumano de esta República ex soviética descartó, por referendo, su fusión con Rumanía. También ha zanjado con Ucrania el litigio de fronteras mediante un tratado concertado, en 1997, pero ha quedado pendiente un contencioso respecto a una insignificante isla del Danubio y determinados canales de su delta.

Su economía ha seguido un proceso similar a la de Bulgaria. Los préstamos del FMI y del Banco Mundial impusieron una fuerte terapia de choque que soportó con estoicismo una población empobrecida. Los fondos que empieza a recibir de la UE y la posibilidad de emigrar sin trabas a ésta supondrán un alivio para una economía en vías de recuperación. El índice de desempleo por esta última causa es muy bajo. El sector industrial representa el 35 por 100 del PIB y los servicios el 55 por 100, entre ellos el turismo. Sus principales clientes y proveedores son Alemania e Italia.

La existencia de yacimientos de petróleo y gas natural en su suelo y la instalación de plantas de energía nuclear e hidroeléctrica hacen que el índice de cobertura energética de Rumanía alcance el 74,2 por 100. La que le falta la recibe de Rusia.

Su interés en controlar sus aguas territoriales ha hecho que la empresa española INDRA ganara un concurso para implantar el SIVE en las 130 millas de costa al mar Negro que tiene Rumanía, con centro del sistema en Constanza, principal puerto rumano y base naval.

Ucrania

Es llamada por los rusos la «Pequeña Rusia». Éstos recuerdan con añoranza que Kiev fue la primera de todas las ciudades rusas y capital del estado embrionario de su país: el Russ o Principado de Kiev. Históricamente, salvo entre 1918 y 1922, nunca fue un Estado soberano, sino una región del Imperio Ruso o una República Soviética cuando se creó la URSS.

Actualmente es el Estado europeo más extenso después de Rusia. Es una



Figura 3. Ucrania.

república presidencialista, unitaria y parlamentaria con veinticuatro distritos (Oblast) y una república autónoma: la de Krim o Crimea. En Ucrania se manifiesta una marcada diferencia entre el oeste del país, donde existe un arraigado sentimiento nacionalista ucraniano de tendencia prooccidental, y el este, ruso o rusófilo y, todavía, de tendencia ideológica filocomunista.

El oeste, de habla ucraniana, es preponderantemente agrícola. La del este, donde el idioma vernáculo es, mayoritariamente, el ruso, es industrial y está densamente poblada. El análisis de los últimos resultados electorales (2004 y 2006) ha confirmado la bipolarización del país. Aparte de un 25 por 100 de rusos, en Ucrania coexisten otras minorías, entre éstas sobresale la polaca.

En Ucrania la querencia hacia Rusia contrarresta la atracción hacia Occidente. Un equilibrio entre ambas es esencial para evitar el desgarramiento, lo que no parece tener muy en cuenta el presidente Victor Yuchtchenko, que apoya paladinamente la opción occidental y pretende ingresar en la OTAN. También ha sido promotor de reformas económicas que conllevaron un coste social alto. Sin embargo, de una recesión que entre el 2000 y el 2005 era del 1,1 por 100 se llegó a un crecimiento positivo del 7,1 por 100 en 2007.

La península de Crimea fue incorporada arbitrariamente a la República Soviética de Ucrania por Nikita Krushev, que era ucraniano en 1954, pese a que un 67 por 100 de sus habitantes eran rusos y que hasta entonces siempre su territorio había pertenecido a Rusia. No fue un caso aislado. Por razones

políticas coyunturales o por deportaciones masivas de pueblos autóctonos, las fronteras de las repúblicas federadas de la Unión Soviética o de las autónomas dentro de ella se alteraron en el periodo 1921-1980 nada menos que ochenta y seis veces.

La cesión de Crimea a Ucrania ha dado origen a un solapado conflicto que sale a la luz con cierta frecuencia pese a los acuerdos concertados a nivel de Estado entre Rusia y Ucrania. Además, en Crimea se encuentra la principal base naval de la Flota Rusa del mar Negro: Sebastopol.

Cuando se disolvió la URSS la Flota Soviética del mar Negro, cuya principal base naval era Sebastopol, se repartió proporcionalmente entre los tres países ribereños: Georgia, Ucrania y Rusia. Esta última se quedó con la parte del león después de haber enviado los portaaviones estacionados en el Negro al Báltico.

Como Sebastopol era un puerto ucraniano y la base en territorio ruso de Novorossiisk no disponía de instalaciones para apostar en ella a toda la Flota Rusa del mar Negro, Rusia llegó a un acuerdo con Ucrania en virtud del cual ésta alquiló a aquélla en 1997 por veinte años y 93 millones de dólares mensuales la Base de Sebastopol y otras instalaciones militares y bases aéreas en la península de Crimea, donde mantiene Rusia unos 15.000 militares. Hay que resaltar la posición geocéntrica dominante de esta península en el mar Negro.

El acuerdo mencionado, si no se renueva, obligaría a Rusia a abandonarlas en 2017. Ucrania especula con esta posibilidad y Rusia sopesa tanto las implicaciones políticas y estratégicas que esta medida traería consigo como las económicas ante las alternativas que se le ofrecen: aceptar una subida drástica del precio del alquiler o la ampliación y construcción de nuevas instalaciones en Novorossiik u otra base en la costa rusa del Negro. También se contempla otra alternativa: construir una nueva base en territorio de Abjacia, provincia separatista georgiana. La Base Naval de Sebastopol también es utilizada por la Armada ucraniana.

Por un lado Ucrania necesita dinero y por otro Rusia no quiere perder su influencia política y militar en Crimea. Además si Ucrania ingresara en la OTAN, la existencia de bases rusas en su suelo parecería, en principio, un tanto anómala.

Tras la disolución de la URSS también se planteó el problema del armamento nuclear desplegado en Ucrania. Se resolvió trasladándolo a Rusia y aceptando Ucrania la adhesión al Tratado de no Proliferación Nuclear.

Ucrania es un país de importantes recursos: sus feraces tierras negras producen ingentes cosechas de cereales, y la importante zona minera e industrial del Donbass, carbón, hierro y productos siderúrgicos. Pero pese a la existencia de centrales nucleares, su producción energética no cubre más que el 57 por 100 de sus necesidades. El petróleo y el gas los recibe de Rusia. Esta dependencia dio lugar a la crisis del invierno 2005/06, cuando Gazprom. La

compañía gasista estatal rusa cortó el suministro e impuso a Ucrania un importante incremento del precio del gas. El acuerdo alcanzado por las partes no preservaba a Ucrania de subidas importantes a corto plazo, que ya tenía una importante deuda exterior con Rusia, por lo que si no se soluciona su pago ésta podría restringir o cortar el suministro. En la figura tres se puede apreciar la red de gaseoductos que pasan por Ucrania.

De hecho esta situación ha vuelto a repetirse en enero de 2009. Gazprom redujo el suministro a Ucrania, que no aceptaba una subida del precio del gas. Esta medida también afectaba a otros países europeos. La cuerda entre Rusia y Ucrania volvió a tensarse. La primera acusó a ésta de no pagar y además de «robar» parte del gas que a través de territorio ucraniano se envía a Europa. El 7 de enero Rusia interrumpió totalmente el suministro de gas a Europa a través de los gaseoductos de Ucrania y advirtió que no lo reanudaría si Kiev no lo pagaba a precio de mercado. La guerra del gas entre Rusia y Ucrania afectó por consiguiente a Europa, que se vio desabastecida y mantuvo a millones de europeos del Este sin calefacción y a muchas industrias paradas o a bajos niveles de funcionamiento. En envío de observadores de la UE y Rusia a Ucrania y la presión de la primera consiguieron, después de prolongadas negociaciones, que Rusia y Ucrania firmaran los acuerdos de precios que ponían fin a la guerra del gas el 20 de enero de 2009, restableciendo el suministro cortado por la todopoderosa Gazprom. El 22 de enero Bruselas confirmó la vuelta a la normalidad del suministro del gas ruso a Europa, que había estado desabastecida durante 15 días.

Turquía

Es un país mayoritariamente asiático, ya que solamente ocupa en Europa la región de Rumelia, en Tracia, separada de la península de Anatolia por el mar de Mármara y los estrechos turcos. El 97 por 100 del territorio de este extenso país (mayor que cualquiera de la Unión Europea) está en la citada península asiática.

Es turca toda la costa sur del mar Negro, siendo Turquía, de todos los países ribereños, el que tiene mayor longitud costera, con las ventajas que conlleva a efectos de división de aguas jurisdiccionales y ZME.

Turquía es una república democrática y constitucional desde 1923. Es miembro de la ONU desde que se creó esta organización internacional. Perteneció a la OTAN desde 1952, a la OCDE, a la OSCE y al G-20. Es también miembro asociado de la UE desde 1982 y en 2005 inició conversaciones para su ingreso en ella como socio de pleno derecho.

Su Constitución actual data de 1982. Los militares turcos representan un poder fáctico. Los partidos políticos juzgados como antiseculares o separatistas pueden ser declarados ilegales por el poder judicial. Aunque ha habido una



Figura 4.

cierta transigencia con el actualmente en el poder, que es de «tendencia» islamista, los partidos no deben identificarse con religión alguna. La admisión del «velo» en la universidad dio lugar a una querrela judicial, lo que revela la sensibilidad turca en esta cuestión.

En Turquía se han producido varios atentados de islamistas radicales con muchas víctimas y por razones obvias está en el punto de mira de los yihadistas.

El turco es la única lengua oficial. Nominalmente el 99 por 100 de la población es de religión musulmana, pero el Estado, como hemos apuntado, no tiene religión oficial.

En Turquía viven 12,5 millones de kurdos, lo que representa el 55 por 100 de individuos de esta nacionalidad repartidos entre este país, Irak e Irán, y los independentistas aspiran a crear un Estado propio. Existe en la clandestinidad el Partido de los Trabajadores Kurdos (PKK), declarado ilegal, y que ha recurrido a la guerrilla. Su líder fue secuestrado, juzgado y condenado a muerte. Sentencia que ha sido apelada ante el Tribunal Supremo de Justicia Europeo.

Sus diferencias con los Estados Unidos, de los que son fieles aliados y tienen bases en su suelo, se centran precisamente en la actitud de éstos hacia los kurdos en Irak, a los que han necesitado atraer para implicarlos en la reconstrucción política del país. Sin embargo, los Estados Unidos transigieron con la incursión en el norte de Irak de un contingente turco de varios miles de soldados en febrero de 2008 en acciones antiguerrilla.

Turquía empezó a abrirse a la economía de mercado a partir de los años

ochenta. El PIB ha crecido entre 2002 y 2007 un 7,4 por 100, pero con una gran inflación. En 2008 ha disminuido el crecimiento, aunque también la inflación. Turquía ha estrechado sus relaciones comerciales con Asia en general y también políticas con los estados del Asia central postsoviética, con los que comparte patrimonio cultural y lingüístico

La construcción del oleoducto Bakú-Tiflis-Ceyhan, que discurre principalmente por Turquía desde el Caspio al Mediterráneo, forma parte de su política de influencia en la región del Cáucaso. Sobre ésta nos extenderemos más adelante.

Sin embargo su frontera con Armenia continúa cerrada y sus relaciones con ésta siempre han sido tensas desde el recordado «genocidio armenio» por el imperio Otomano.

El proceso de integración en la UE se estima que pudiera tener una duración mínima de quince años debido al tamaño, población y economía de Turquía y a la cuestión de Chipre. Turquía no reconoce la República de Chipre y *de facto* apoya a la comunidad turco-chipriota que forma la llamada República Turca del Norte de Chipre.

Sobre la adhesión plena de Turquía a la UE no están de acuerdo todos los Estados miembros. Algunos se han opuesto abiertamente, tanto por su extensión y debilidad económica (que cada vez va siendo menor) como por su ubicación en Asia y diferencias culturales. Aunque la mayoría de los turcos quieren entrar en la UE, una minoría es opuesta a ella por causas idénticas a las de los europeos, y otros se sienten menospreciados por las reticencias que perciben, sin olvidar la probable solución en su contra del problema de Chipre y el contencioso con Grecia sobre las aguas del Egeo si se les abrieran las puertas de la Unión.

El actual primer ministro Recep Tayyip Erdogan es uno de los principales paladines de la «Alianza de Civilizaciones» lo que, aparte de la filosofía que entraña de comprensión y entendimiento entre el mundo occidental y el musulmán, podría servirle de baza para su pretendido ingreso en la UE.

Rusia

Hacer un análisis geopolítico detallado de este inmenso país, en extensión el mayor del mundo, obligaría a salirnos del marco de este trabajo.

Baste recordar que es Miembro Permanente del Consejo de Seguridad de la ONU con derecho a veto, que es la segunda potencia nuclear del mundo, que por su PIB pertenece al G-8 y que sus recursos naturales de todo orden son inmensos. Sin embargo, su renta *per cápita* es solo ligeramente superior a la de los países más pobres de la UE.

Hay que destacar que es el primer productor mundial de gas natural y el segundo de petróleo tras Arabia Saudí. Se calcula que tiene el 27,8 por 100 de las reservas mundiales de gas. Esta abundancia de hidrocarburos le ha permiti-

do gozar de una posición económica boyante en 2007, con un crecimiento del PIB del 8,7 por 100 y una enorme reserva de divisas. La disminución del precio de los carburantes en 2008, naturalmente, ha ralentizado mucho su crecimiento.

Sus yacimientos de hidrocarburos se encuentran principalmente en los Urales, Siberia y mar Caspio. Su abundancia en estos productos, cubiertas todas sus necesidades, le permite exportarlos por una inmensa red de oleoductos y gaseoductos a Europa central hacia el oeste y a China hacia el este, por diversos medios.

Tras la disolución de la Unión Soviética, como ya hemos dicho, las repúblicas que la constituían, excepto las Bálticas, crearon en 1991 la llamada CEI (Comunidad de Estados Independientes). Georgia se adhirió a ella, prácticamente a la fuerza, en 1993.

Respecto a su naturaleza jurídica, según la declaración fundacional de Alma Ata, la CEI no es ni un estado ni una formación supranacional, lo que complica sus relaciones internacionales como comunidad. No se ha avanzado mucho en un proceso sincero de integración desde su creación, que ha tenido pocas luces y muchas sombras.

El poder de la Federación Rusa es demasiado grande respecto al de los demás, y éstos la miran con recelo. Aunque por otro lado, tanto en el aspecto económico como, a veces, en el militar, dependen de ella. Hay tropas rusas en Ucrania, Georgia, Armenia y Moldavia, pero Rusia no ha conseguido evitar que los Estados Unidos mantengan dos bases aéreas en las repúblicas ex soviéticas de Asia Central de Uzbekistán (K-2) y Kirguizistán (Manás), aunque ambas siguen perteneciendo actualmente a la CEI.

Rusia es una federación de repúblicas autónomas, territorios (Klais) y distritos (Oblast) que constituyen un intrincado mosaico.

El hombre fuerte actual del Klemelin es Vladimir Putin, que se mantiene en el poder desde la dimisión de Yelsin en 1999. Éste fue quien le designó sucesor. Ganó las elecciones legislativas de 2007 y sigue de primer ministro. En las presidenciales de 2008 consiguió que como presidente de la Federación Rusa fuera elegido su candidato, Dimitri Medveded. El cese como presidente de Putin fue debido a que la Constitución vigente le impedía ejercer el cargo tres mandatos consecutivos. Las actuaciones de Putin, tras tantos años de gobierno, no permiten calificarlo de demócrata sincero: es más bien un nacionalista ruso autoritario. Su carrera política la inició en la KGB y la siguió en su heredera, la FSB.

Es obvio que Rusia, por su peso específico, es la potencia regional hegemónica en el espacio del mar Negro, aunque no es la que posee mayor extensión costera. Su presencia militar en la península de Crimea le proporciona una posición geoestratégica central dominante. Hace unos años, se oyó decir a un ex ministro de Defensa ruso que Rusia tenía intereses vitales en el mar Negro y que mantendría la presencia de su Flota allí. No creemos que la

percepción del valor del mar Negro para los actuales dirigentes rusos haya variado.

Georgia

La Unión Soviética creó en los montañosos territorios del Imperio ruso situados al sur de la cordillera del Cáucaso y sus estribaciones la República Soviética Transcaucásica. Después, para separar etnias, religiones y nacionalidades la dividió en los tres Estados: Georgia, Armenia y Azerbaiyán. Este último es musulmán, los dos primeros son cristianos; Georgia, con salida al mar Negro, Azerbaiyán a orillas del Caspio, y Armenia, en el interior, carece de acceso a ninguno de ellos.



Figura 5.

Transcaucasia es una región asolada por las guerras y las limpiezas étnicas, pero en contraste con este negro panorama la riqueza en hidrocarburos de Azerbaiyán a orillas del Caspio hizo que su PIB en 2007 alcanzara el 24 por 100 de crecimiento anual, cifra no superada por ninguna nación del mundo.

De todos los países ribereños del mar Negro, Georgia es el de menor extensión y población; también es el más pobre. Su importancia geoestratégica estriba en estar situada en el corredor transcaucásico que conduce del Negro al Caspio por el camino más corto. Ya hemos citado la importancia del puerto georgiano de Batumi, enlazado directamente con el de Bakú, capital de Azerbaiyán, por ferrocarril y oleoducto.

En Georgia existen tres regiones conflictivas: Abjasia en NW, con el importante puerto de Sujumi, Osetia del Sur y Adzaria, donde se encuentra el tantas veces mencionado puerto de Batumi.

Desde que Georgia se declaró independiente de la Unión Soviética ha tenido muchos conflictos internos. Los separatistas abjasios han llegado a dominar toda la región, y Osetia del Sur ha pretendido separarse de Georgia y unirse a Osetia del Norte, que pertenece a la Federación Rusa, ya que los habitantes de ambas son de la misma etnia y están separados por una frontera arbitraria. Adzaria tampoco ha sido una región tranquila. Hubo enfrentamientos y las Naciones Unidas y la OSCE han mantenido tropas de interposición y observadores.

Precisamente la Flota Rusa del Mar Rojo tuvo que desembarcar una fuerza en Poti en 1993 para asegurar las comunicaciones entre ésta y Tiflis (la capital de Georgia), vía de abastecimiento a Armenia y Azerbaiyán, y contingentes de tropas rusas han ocupado distintas ciudades y territorios georgianos, entre ellas el puerto de Batumi, del que se retiraron a Osetia del Norte en virtud de un acuerdo concertado en 2005.

A todo ello hay que añadir enconadas luchas políticas entre líderes locales y una economía en quiebra. El actual presidente de la República, Mikhael Saakachvile, se ha apuntado el éxito de la recuperación del control de la región de Adzaria y ha conseguido mejorar, en cierta medida, la situación económica con la ayuda del FMI y el Banco Mundial, pese al boicot de que ha sido objeto por parte de Rusia, que incluso ha llegado a cerrar fronteras y a expulsar a emigrantes georgianos de su territorio. La mayor parte de la energía que produce es hidroeléctrica, teniendo que importar gas natural y petróleo.

Cifra sus esperanzas de bonanza económica en el desarrollo de las líneas marítimas entre sus tres puertos: Sujumi, Poti y Batumi con Odesa (Ucrania), Sochi (Rusia) Trabson y Estambul (Turquía), aparte, claro está, del canon que paguen los transportes de hidrocarburos por los gaseoductos y oleoductos tendidos en su territorio.

La visita del presidente Bush a Tiflis en 2005 confirmó el creciente papel

jugado por los Estados Unidos en los ámbitos político y económico, y el entusiasmo provocado por esta visita, el apoyo de la población a la orientación prooccidental del presidente de Georgia.

Atención especial vamos a dedicar al conflicto que ha tenido lugar en el verano de 2008 en Osetia del Sur.

El conflicto de Osetia del Sur

Aunque las relaciones de Georgia con Rusia nunca han sido cordiales, se agravaron cuando la OTAN, en la Cumbre de Bucarest, decidió iniciar conversaciones con Ucrania y Georgia para su posible ingreso en un futuro no determinado y Rusia respondió declarando su apoyo a los separatistas abjasios y de Osetia del Sur, regiones que escapaban al control del Gobierno de Tiflis.

El 6 de agosto de 2008 tropas georgianas entraron en Osetia del Sur para imponer a la fuerza la autoridad del Gobierno georgiano sobre los separatistas. A ello respondió contundentemente Rusia invadiendo con las suyas territorio georgiano y ocupando la capital de Osetia del Sur, expulsando al ejército georgiano y bombardeando varios objetivos y poblaciones en Georgia. Se produjo también un éxodo masivo de la población de Osetia del Sur hacia la del Norte cuando penetraron en esta región las tropas georgianas.

La condena a Rusia por su desproporcionada respuesta se extendió desde los Estados Unidos a todos los países de la OTAN y de la UE. La crisis la resolvió Nicolás Sarkozy, entonces presidente de la Unión Europea, que se puso en contacto con el de Rusia, Medvedev, y consiguió que las partes firmaran un plan de alto el fuego de seis puntos en el que, a cambio de la retirada de ambos ejércitos de Osetia del Sur, parece que admitió que se llevaran a cabo negociaciones para discutir la forma de conceder a Abjasia y a Osetia del Sur la independencia. Esta última concesión hecha de forma unilateral no ha satisfecho a nadie, salvo a Rusia, que ha calificado la independencia de estas regiones irreversible.

Antes del alto el fuego el conflicto armado ya se había cobrado más de 2.000 vidas y las destrucciones en Georgia eran significativas.

El Ministerio de Defensa de Rusia criticó las actividades de las marinas occidentales durante la crisis que según él estaban incrementando la tensión. Éstas en realidad se redujeron a enviar un destructor norteamericano (el USS *MacFaul*) a Batumi con ayuda humanitaria el 23 de agosto y a llevar a cabo unas maniobras navales de la OTAN programadas antes de estallar el conflicto de Osetia del Sur.

El SNMG-1 (Fuerza Naval Permanente de la OTAN), que estaba realizando maniobras con buques de las marinas de Rumanía y Bulgaria y visitando sus puertos, se vio sorprendida por buques rusos que efectuaban contra ellos las maniobras de acoso que solían realizar durante la Guerra Fría. El almirante

ruso de la Base de Novorossisk dijo sentirse preocupado por el aumento de buques de la OTAN en el mar Negro. Hay que puntualizar que estas maniobras habían sido anunciadas ya en junio. Fue entonces cuando se procedió a iniciar los trámites para obtener la autorización turca para cruzar los estrechos y cumplir lo estipulado sobre el máximo de 21 días de presencia en el mar Negro de buques de guerra de Estados no ribereños.

El hidrocarburo de Rusia y del Cáucaso

En ocasiones anteriores ya nos hemos referido tanto a las fuentes de origen como a la extensa red de oleoductos y gaseoductos tendidos por Rusia. Respecto a los gaseoductos con destino a Europa central, existen dos redes: la que atraviesa Ucrania, que es la principal, y otra paralela más al norte que lo hace, principalmente, por Bielorrusia, de menor importancia.

Por el gaseoducto Blue Stream Pipeline construido bajo el mar Negro, Turquía recibe gas ruso. Existen otros proyectos en diferente estado de desarrollo a través de este mar.

Pero lo más trascendente ha sido la construcción y puesta en servicio del oleoducto Bakú (puerto de Azerbaiyán en el Caspio)-Tiflis (capital de Georgia)-Ceyhan (ciudad paramediterránea turca) u oleoducto BTC para dar salida a



Figura 6. Principales gaseoductos de Europa.



Figura 7. Mar Caspio.

las ricas reservas de crudo del mar Caspio sin pasar por territorio ruso. Es un oleoducto de crudo de 1.768 km de largo, el segundo del mundo, capaz de bombear 1.000.000 de barriles diarios. Antes de estar en funcionamiento, el crudo era transportado vía terrestre a los puertos orientales del mar Negro, donde era cargado en petroleros camino de los mercados occidentales tras atravesar los estrechos turcos. Desde la puesta en funcionamiento del BTC fluye directamente desde el mar Caspio por Azerbaiyán, Georgia y Turquía hasta Ceyhan en busca de la costa turca mediterránea situada frente a Chipre.

Como es obvio el apoyo y contribución de Turquía a la construcción del oleoducto BTC forma parte de su política de influencia en el Cáucaso. Con este oleoducto se intenta contrarrestar la pretensión rusa de lograr el predominio en el suministro a Occidente del petróleo del Caspio, lo que debilita su posición política en la frontera SE de Europa. Las intenciones rusas en este sentido propiciaron la acción conjunta de Estados Unidos, la UE, China y Japón. El crudo de los yacimientos del Caspio se estima que constituye la tercera reserva de petróleo del mundo. El oleoducto BTC es propiedad de una internacional en que la British Petroleum tiene el 30 por 100.

Sin embargo hay que señalar que la construcción de este oleoducto sólo ha constituido un contratiempo a las pretensiones rusas, ya que gran parte del petróleo del Caspio sigue transitando a través de territorio ruso desde este mar al puerto de Novorossisk a orillas del Negro.



Figura 8. Oleoducto BTC.

Por otro lado Rusia, Bulgaria y Serbia han llegado a un acuerdo para tender el llamado sistema de gasoductos South Stream, que tiene como finalidad suministrar gas ruso a Europa sin pasar por Ucrania o Turquía. El tendido sería cruzando el mar Negro y atravesando Bulgaria y Serbia. También está en proyecto el gasoducto Nabuco, que pasará por Turquía y no por Rusia.

La cuestión de las vías de exportación desde las fuentes tiene un gran significado geopolítico, por lo que es motivo de rivalidad no sólo de las grandes potencias, sino de compañías internacionales privadas.

En diciembre de 2008 los ministros representantes de los doce principales países exportadores de gas formalizaron en Moscú el Foro de Países Exportadores de Gas (FPEG). El primer ministro Ruso Vladimir Putin anunció en dicha reunión que «la época del gas barato había terminando».

Capacidades militares

Del cuadro que presentamos se deduce que los países ribereños que más invierten en defensa en proporción a su PIB son Rusia y Turquía, con un 3,9 por 100 cada uno, seguidos por Ucrania, con un 2,6 por 100. Todos muy por encima de España, con poco más del 1 por 100.

La potencia militar más importante de todas las ribereñas es Rusia, que aparte de ser una potencia nuclear lo es también en armas convencionales y muy significativamente en tropas aerotransportadas. Ello le confiere una gran capacidad de proyección estratégica. Pese a las reducciones de personal, Rusia mantiene sobre las armas a unos 800.000 soldados.

La Flota Rusa del Mar Negro, aunque muy inferior a la que la Unión

Soviética mantuvo en sus aguas, tiene capacidad de superficie, anfibia, submarina, de guerra de minas, de inteligencia electrónica y de defensa costera con lanchas misileras. Pero sobre todo cuenta con la cobertura aérea de una poderosa aviación naval con cuartel general en Sebastopol y bases en Crimea. Es, por consiguiente, la Fuerza Naval en permanencia más importante en este teatro de operaciones, aunque su material, en general, sea viejo y su grado de informatización, aparentemente, inferior a de las marinas de la OTAN.

Las Fuerzas Armadas turcas son las segundas más numerosas de la OTAN, con cerca de un millón de personas de uniforme (Ejército, Armada, Fuerza Aérea, Gendarmería y Guardia Costera). El servicio militar es por tiempo reducido pero obligatorio. Los homosexuales están exentos de él. Turquía mantiene numerosos efectivos en misiones internacionales y 36.000 hombres destacados en Chipre.

Pero las bazas militares más importantes de Turquía son sus bases aéreas. Pueden ser utilizadas por aviones de la OTAN, y la de Incirlik por éstos y por los de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, con los que Turquía tiene suscrito un convenio militar bilateral.

La base de Incirlik está situada en el SE del país en la provincia de Adaria, ribereña del Mediterráneo. Fue durante la Guerra Fría base de los famosos aviones espías norteamericanos *U 2*, y en el periodo de entre guerras de Irak de los aviones de combate que controlaban la zona de prohibición de vuelo del norte de este país. En la base de Konia, próxima a Ankara, han desplegado en distintas ocasiones aviones *AWCS* de la OTAN. Mención especial merece Izmir (la antigua Esmirna), la tercera ciudad más populosa de Turquía. En ella se encuentra el Cuartel General del Componente Aéreo del Mando Conjunto OTAN de Nápoles (*Allied Air Component Command Naples*) y dispone de una importante base aérea.

En la parte oriental del país está desplegado un gran sistema de radares de vigilancia aérea que cubre el mar Negro y la zona del Cáucaso, y posiblemente se instalará otro de misiles antimisiles para hacer frente a la potencial amenaza que representa la capacidad misilística de Irán, escudo que los Estados Unidos también pretenden desplegar en Europa central y que tanto recelo ha suscitado en Rusia.

Conclusiones

Todo lo expuesto pone de manifiesto la importancia geoestratégica actual de la región del mar Negro. Es vía de salida de los hidrocarburos del Caspio y de penetración hacia el sur de Rusia y corazón de Asia.

Sus dimensiones hacen que sea un espacio marítimo de carácter restringido, lo que acentúa la capacidad de acción geotáctica de medios militares situados en la costa, como son los aviones rusos basados en Crimea o los que

puedan actuar desde las bases aéreas turcas. Submarinos y fuerzas sutiles son elementos navales idóneos para operar en sus aguas.

Rusia considera superada la crisis que sufrió tras la implosión de la Unión Soviética y no se resigna a desempeñar un papel secundario en la política mundial. Como sucesora de la Unión Soviética pretende, prioritariamente, tener la mayor influencia posible en todos los Estados que la constituyeron, principalmente en Ucrania, Georgia y los ribereños del Caspio.

Rusia considera a Ucrania como la amputación de un miembro de su propio cuerpo. Por ello prestará siempre su apoyo a la población rusa o rusofilia de Ucrania y especialmente a la de Crimea, donde entendemos que intentará mantener sus bases no sólo por razones puramente militares, sino también por motivos políticos.

Por su parte, a los dirigentes políticos ucranianos les convendría meditar sobre la conveniencia de mantener una posición equidistante entre Rusia y Occidente para evitar el desgarramiento de un país de independencia relativamente reciente y muy dividido.

En Georgia parece irreversible la separación *de facto* de Abjasia y Osetia del Sur. El reconocimiento *de iure* de estos nuevos estados puede ser mucho más complicado. Cuando se siembran vientos en Kosovo, se recogen tempestades en otras partes del mundo. El separatismo de minorías que pone en peligro la integridad territorial de muchas naciones es una de las mayores fuentes de conflicto que padece actualmente el mundo.

Rusia cuenta con un arma poderosa: la dependencia energética de los europeos de su gas y de su petróleo pero, por otro lado, necesita su venta para su crecimiento económico. Afortunadamente no es, por ahora, el caso de España, que recibe el gas de Argelia. La respuesta de Europa a este riesgo es obvia: diversidad de fuentes de suministro y fomento de energías alternativas, incluyendo la nuclear

Hay que resaltar el afán que se está poniendo en buscar salidas alternativas al gas y al petróleo del Caspio a través del mar Negro y Estados ribereños, lo que demuestra la importancia estratégica que se da a las servidumbres de paso.

De la luna de miel de Rusia con la OTAN tras su inclusión en la Asociación para la Paz (PfP) y la creación en 2002 del Consejo OTAN-Rusia se ha pasado a una situación más tensa, que ha tenido su origen en la ya citada Cumbre de Bucarest en abril de 2006, cuando la OTAN anunció que iniciaría conversaciones con Ucrania y Georgia para sus ingresos en un futuro no determinado.

Rusia ya se opuso a la ampliación de la OTAN a los antiguos países del este de Europa que habían pertenecido al Pacto de Varsovia. Ahora, con mayor motivo y mayor poder —su debilidad no es la de entonces—, se opone con más firmeza a su ampliación a las repúblicas ex soviéticas de su pretendida área de influencia. Ante esta actitud la OTAN no parece muy decidida a

seguir adelante, para lo cual, en todo caso, necesitaría el respaldo de algunos miembros reticentes. Prudencia que compartimos al menos hasta que no se aclare la situación en Irak (que parece ir por buen camino) y la más complicada de Afganistán.

También es motivo de profunda desavenencia el proyecto de los Estados Unidos de desplegar un escudo de misiles antimisiles en Europa central (concretamente en Polonia y Checoslovaquia) para hacer frente a una hipotética amenaza procedente de Irán. Rusia ha amenazado con instalar misiles en la región de Kaliningrado si se llevara a cabo. El lenguaje empleado evoca tiempos pasados que creíamos superados.

Rusia en cambio no percibe tan contraria a sus intereses la ampliación de la UE hacia el este, aunque, evidentemente, no le satisfaga.

Por otro lado, este año se avecinan difíciles negociaciones con Rusia por expirar a finales de 2009 el Tratado de Reducción de Armamentos Estratégicos (START).

En cuanto a Turquía, a la que avalan los Estados Unidos para ingresar en la UE tanto por su aportación a la OTAN como por los servicios prestados, entendemos que debería alcanzarse un tipo preferencial de relación sin llegar a la plena integración. Si se accediera a su ingreso, pese a su diferencia cultural, población, extensión y ubicación geográfica, sería difícil negar la admisión a otros países norteafricanos que también están llamando a nuestra puerta.

EL FACTOR CLAVE: EL PERSONAL

José Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de navío (R)

Han sido muchos los aspectos navales que se han glosado en libros, revistas y diversas publicaciones, tales como estrategia, logística, construcción de buques, batallas, biografías, etc.; sin embargo, en pocas ocasiones se ha tratado el aspecto del reclutamiento de personal de marinería, de manera especial para el servicio a bordo de los buques de la Armada, del cual forma una parte muy importante la institución conocida como Matrícula Naval, que durante siglos ha estado vigente en España y otros países, con mayor o menor grado de eficacia, para proporcionar las dotaciones de los barcos de guerra.

Mi interés por el tema viene de antiguo tras la lectura de un libro escrito por mi difunto padre, general auditor de la Armada, titulado *Reclutamiento forzoso de marinería*, que me llevó a profundizar en los sistemas utilizados en España para completar las dotaciones de nuestras unidades de la Marina de Guerra en las diferentes épocas. Este libro, de 1945, redactado conjuntamente con el coronel de Intendencia de la Armada don Juan Blas Domínguez, aparte de constituir un estudio general del reclutamiento en la Armada, profundiza en el texto de la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de Marinería de la Armada, que se ha mantenido vigente hasta los últimos años del siglo XX, y es en él donde por primera vez encontré una referencia al sistema de matrículas.

Al buscar fuentes bibliográficas la primera que me sirvió como punto de partida fue *Historia de la Matrícula Naval*, del capitán de navío, miembro de la Real Academia de la Historia, don Francisco Javier de Salas, que podríamos decir que es un clásico sobre el tema escrito en la última parte del siglo XIX; sin embargo, no he encontrado muchas más aportaciones hasta que cayó en mis manos un libro más reciente del historiador José Manuel Vázquez Lijó, titulado *La Matrícula de Mar en la España del siglo XVIII* (2006), que me permitió encontrar alguna bibliografía adicional, aunque, como él mismo señala, las aportaciones al tema son escasas, aun cuando el modelo adoptado en Francia, el *systeme des classes*, tiene bastantes similitudes y ha sido materia de investigación histórica desde hace tiempo. La bibliografía citada en el libro de Vázquez Lijó, además del citado texto de Salas, la constituye funda-

mentalmente un artículo de Ángel O'Dogherty (1952) sobre la «Matrícula naval durante el reinado de Carlos III», un volumen del alemán R. Mühlman, *Die Reorganisation der Spanischen Kriegsmarine in 18 Jahrhundert*, Colonia-Viena (1975), con importante documentación de la Secretaría de Marina sobre la reorganización de la Armada en el siglo XVIII, una monografía sobre la Matrícula de Mar en la provincia de Mataró de J. Llovet (1980) y algunas aportaciones puntuales más.

La historia de la Matrícula Naval es en cierto modo la historia de la Armada española, por lo que no podemos dejar de relacionar la evolución del citado sistema de reclutamiento con el de los acontecimientos navales que se han ido desarrollando durante el transcurso de la Historia Naval, para lo cual el método de trabajo ha sido superponer la evolución de la Matrícula con el de los acontecimientos más importantes.

La guerra en la mar durante la Edad Media se hacía valiéndose de las propias embarcaciones que los países en pugna dedicaban a sus comunicaciones marítimas. Naves de paz, normalmente dedicadas al comercio, eran requisadas y tras armarlas convenientemente quedaban convertidas en naves de guerra. El reclutamientos de dotaciones en estas centurias se hacía generalmente contratando a las dotaciones de los propios barcos requisados, que era el menos malo de los sistemas, ya que las naves mercantes estaban compuestas en su mayoría por profesionales de la mar. Otro sistema era el de embarcar a criminales de todo tipo condenados a la pena de galeras.

No es mi intención referirme a las tripulaciones de las galeras, lo que vulgarmente se denominaba la chusma, para referirme a los galeotes, que en la época de los Austrias estaban constituidas en más del 70 por 100 por los sentenciados de las audiencias y chancillerías, el 20 por 100 por esclavos, en su mayoría turcos y berberiscos, y el 10 por 100 restante por reclutados forzosos retenidos a bordo después de acabar su condena, o voluntarios, aunque estos últimos constituían un caso extraño. Las galeras fueron suprimidas en España en 1748 y restablecidas en 1784 para combatir a los corsarios berberiscos, siendo definitivamente suprimidas en 1803.

En los primeros tiempos del Descubrimiento se continuaban manteniendo este tipo de tripulaciones, y así dice don Francisco Javier de Salas en su conocida *Historia de la Matrícula de Mar*:

«Seguían saliendo las expediciones para Indias, formábase en Sevilla la casa de contratación, las mismas galeras con leves diferencias en sus formas exigidas por el tiempo, la misma organización, los mismos forzados con idéntica repugnancia al elemento donde se les obligaba a trabajar, los mismos delincuentes con su denigrante proceder e inicuas ideas, con sus torpes alardes y proverbial cinismo; pero de tal modo, que el solo nombre de galera prevenía á la sociedad, hasta ver un vergonzoso estigma en la frente de sus tripulaciones.

Y era lógico: confundido el galeote con el marinero, y en continuo roce el deudor con el delincuente y criminal, propendían a nuevos delitos, porque la senda del crimen es pendiente y resbaladiza; y exacerbados sus ánimos y deprimida hasta la dignidad de hombre por los crueles y denigrantes castigos con que se pretendía corregir vicios incorregibles, degeneraba el deudor en delincuente, el delincuente en criminal; y de sus delitos, de su condición y de sus crímenes, brotó el nombre de chusma para aplicarlo á las dotaciones de buques donde ondeaba el estandarte de Castilla.»

En fecha 5 de noviembre de 1553, el todavía príncipe don Felipe promulgó unas ordenanzas referentes al embargo de embarcaciones en las que, además de establecerse las bases para sus arqueos y normas para el pago de los armadores a los que embargaba la Corona, se aumentaban los sueldos de los marineros, grumetes y pajes, lo que no dejaba de ser un primer intento de acometer el problema.

Sin embargo, continuaba el sistema de levas, notándose en el Señorío de Vizcaya una manifiesta resistencia a la entrega de la marinería, argumentando que las ventajas de 1553 sólo lo eran de nombre y no se respetaban en la práctica. Ello llevó a ampliar las concesiones en 1587, disponiendo el rey «que no se obligase a ningún hombre al servicio de S. M., sino que todos fueran voluntarios», lo cual era aplicable solamente a esta provincia, no obstante continuaron las dificultades, ya que tanto los vascos como los cántabros eran muy buenos marineros y preferían dedicarse a la pesca del bacalao en Terranova en embarcaciones fletadas por armadores vascos o en países extranjeros, donde percibían sueldos superiores.

Cédula de 1607

No obstante, el permitir una determinación de esta naturaleza equivalía a dejar sin marineros a la flota, lo que hizo rectificar criterio tan generoso, por lo que el duque de Medina Sidonia, capitán general del Mar Océano, propuso al monarca en fecha 26 de junio de 1606 efectuar una milicia de mareantes, al igual que se hacía con la gente de guerra, otorgándoles las mismas consideraciones que se hacía con éstos.

El bailío almirante don Diego Brochero fue requerido por el rey Felipe III a principios del siglo XVII debido a su gran experiencia y fue uno de los primeros que intentó abordar el problema de las dotaciones de los barcos de la Armada. En la actualidad da nombre al Club de Cabos de San Fernando, pero probablemente se merecía que su nombre apareciese en la popa de algún barco de guerra, ya que fue uno de los más brillantes marinos de España.

En su historial aparecen luchas contra los berberiscos, apresamiento de buques corsarios —él mismo fue apresado y pasó años bogando en una galera

turca—, rindió corsarios en La Rochela, atacó un convoy de 24 buques con sólo cuatro galeras, abordando a la capitana y a la almiranta y capturando siete buques, a pesar de que iban muy bien artillados. En la boca del Tajo evitó el desembarco de Charles Howard, que continuó su derrota hacia Cádiz, saqueando la ciudad. Brochero intervino en varias flotas de Indias, tanto de almirante como de capitán general, derrotó a una escuadra angloholandesa, apresando a varios buques y liberando a una flota de Indias que había sido capturada.

Señalamos a modo de resumen lo más importante de su exposición elevada al rey sobre el lamentable estado por el que estaba pasando la Marina de la Corona:

- El rey se encuentra mal servido porque no hay escuela de marinería, y porque los marineros existentes no tienen pundonor ni honra, siendo la gente de menos estimación que hay en España.
- Por contraposición, los ingleses, por dar gran estimación, honras y ventajas a la gente de mar, se han conservado y sujetado a casi toda la Francia, con ser ésta uno de los más poderosos reinos del mundo.
- En España es mucha la estimación que se da al soldado, y ninguna, como queda dicho, al marinero, que suele ser mandado a palos.

Para corregir este estado de cosas y remediar los males que del mismo habían de derivar, propuso:

«Aumento de sueldos para las tripulaciones y ventajas para la gente de mar, fundamentando esta petición en que el marinero aventura más su vida y la arriesga más veces que el soldado.»

Por último y profundizando más en el mal, tras señalar que los tripulantes de los galeones ni son soldados ni marineros, sino gente inútil y mareada que levantaban los aprestadores por la escasez y venían al servicio únicamente por las cinco pagas adelantadas, siendo muy baja su moral, lo que les llevaba a cometer hurtos y otros excesos, Brochero insistió en los desastres a que se exponían las escuadras por navegar con hombres que no eran marineros y con dotaciones incompletas dispuestas a la desertión y a rehusar el trabajo y el peligro.

Esta acerba crítica a nuestro sistema de reclutamiento y su propuesta para remediarlo podemos considerarla como el primer intento de reorganización de nuestra Marina, donde se ponía de manifiesto la necesidad de llamar al servicio a auténticos marineros.

De esta forma surgió la Cédula de 8 de diciembre de 1606, refrendada por Antonio de Arístegui, secretario real para los asuntos marítimos, en la que se establecía una Ordenanza sobre marinería en la que se establecía:

«Que se la gente bien pagada y con puntualidad; que se guarde la invernada, facilitando al personal que no navegue licencia para pasar el invierno en sus casas, abonándoseles dietas a razón de dos reales diarios y además medio sueldo por todo el tiempo que durase la licencia; que se concediera permiso para navegar por su propia cuenta a la marinería cuando no sea necesaria en la Armada; cinco pagas adelantadas al reclutarlos en las levadas; buenas vituallas en las navegaciones y embarque en los buques de las respectivas provincias; que un cosmógrafo resida en la de Guipúzcoa para que enseñe el arte de navegar; que ninguna persona haga mal tratamiento a la gente de mar; exención de cargos concejiles y de alojados a favor de los marineros; prohibición de admitir extranjeros en las flotas cuando se dirijan a las Indias; etcétera...»

Además se establecía una especie de seminario para jóvenes de manera que se educasen en las flotas reales. Es decir, que se iniciaba con la idea de exigir un aprendizaje previo a los que fuesen a constituir las dotaciones de los barcos de guerra. Además se establecía una serie de exenciones y privilegios.

Con este estados de cosas, estábamos a punto de conseguir la Matrícula de Mar, para lo cual no faltaba más que una orden real, y ésta se expidió en fecha 5 de octubre de 1607, debiendo comenzar en los pueblos de la costa de Guipúzcoa: «...se formase una matrícula de todos los marineros efectivos que en ella hubiere, sin exceptuar ninguno, y que no pudiera salir a pescar el que no estuviere matriculado, ni los matriculados a viajes largos sin licencia del Corregidor del Rey en la provincia».

Sin embargo tuvo una duración efímera al ser combatida por las ciudades marítimas de Guipúzcoa y anulada por otra Resolución del 7 de diciembre de ese mismo año.

En realidad esta cédula debería haber sido muy satisfactoria para los pueblos campesinos que estaban ubicados en la zona interior más próxima al litoral, aun cuando fuera mal aceptada por los pueblos y villas marítimas, pues no cabe duda de que su cumplimiento evitaba los abusos que cometían los alcaldes en los pueblos de las jurisdicciones del interior y se cortaban de raíz los males derivados de las emigraciones al extranjero de pescadores del bacalao y la ballena. Sin embargo, argumentaban que esto era saltarse sus fueros y coartar las atribuciones de los municipios. En realidad, las levadas organizadas por las diputaciones les resultaban más cómodas, ya que si un pueblo se negaba a entregar el número de hombres exigido era suficiente con decir que no lo había, y sin inscripción nadie podía demostrar lo contrario.

El seminario que se había creado en San Sebastián en 1606 para la recogida y formación náutica de jóvenes a instancias de Martín de Aróstegui, secretario de Guerra Naval en el Consejo, tuvo bastante éxito. En su primera época ingresaron unos 30 muchachos al año que, una vez instruidos, embarcaban para Terranova. De este modo se aprobó el establecimiento de otros seminarios en Bilbao, La Coruña, Lisboa, Sevilla, Málaga, Valencia y Barcelona,

aunque únicamente se llegó a fundar el de Bilbao, en el cual se formaron huérfanos y vagabundos en una zona que llegaba hasta Vitoria. En esa misma línea Felipe IV ordenó la construcción de nuevos establecimientos similares al de Bilbao en Cartagena, las «Cuatro Villas» y Gibraltar, pero no se construyeron por falta de financiación y a finales de los años 20 ni siquiera el de Sevilla, financiado por la Casa de Contratación, había empezado a funcionar.

Cédula de 1625

Ya en el reinado de Felipe IV y poco después de acceder Olivares al poder se volvió a instituir la Matrícula, ya que era una necesidad reconocida. Por ello, a pesar del fracaso de la anterior se dispuso un régimen de alistamiento con la Cédula de 31 de octubre de 1625, que se basaría en una serie de franquicias a los matriculados, que aumentarían en número con respecto a las concedidas en 1607, pero no en efectividad. Ya en las Ordenanzas para reclutamiento de personal «para las armadas del mar Océano, carrera de Indias y flotas dellas», promulgadas por Felipe III el 4 de noviembre de 1606, se concedió a la marinería la exención de alojar y de servir oficios concejiles mientras sirviesen en los navíos de S. M. Estas dos franquicias serían confirmadas en todos los posteriores textos reguladores de las siguientes matriculaciones. Brochero sería llamado al Consejo como almirante general para emplear su genio organizador.

En esta cédula se dispuso hacer una matrícula general en todos los reinos de Felipe IV, «de toda la gente que usa en ellos el arte y oficio de la marinería». De este modo nadie estaba libre de ser registrado, aunque en caso de reclutamiento no fuesen admitidos los viejos y los inútiles. Pero la idea era formar listas completas, puerto a puerto, sin que nadie estuviese exento del registro, siempre que fuese profesional, detallándose además la distinción de clases. Así se especificaban pilotos y mandadores de navíos, marineros ordinarios y grumetes. En relación con los tripulantes de los pesqueros había que distinguir entre los arráeces (1) y los marineros. En cuanto al personal de maestranza, había que clasificarlos en calafates, carpinteros y toneleros. A la vez había que efectuar otro registro llamado Matrícula particular, en la cual estarían incluidos todos aquellos «que de su voluntad se quisieren asentar por marineros o los oficios que en este ministerio hubieren ejercido». Ambos registros se efectuaron en todo el territorio marítimo peninsular, pues Olivares pretendía la «Unión de Armas» de las Coronas de Castilla y Aragón, aunque no lo consiguió. Tampoco Portugal aportó marinería, salvo para la expedición que con tanto éxito reconquistó Brasil al mando de Fadrique de Toledo.

(1) Capitanes y patrones.

Los ideólogos de esta inscripción, proyectada en la Junta de Armadas, son desconocidos, aunque parece que reflejaron con modificaciones los pensamientos de los antes citados don Diego Brochero y Martín de Aróstegui.

Brochero propuso formar compañías de cien marineros que agrupasen a los del puerto principal y a los del litoral vecino, requiriéndose como mínimo dos años de experiencia en la navegación. Al frente de cada compañía debía haber un capitán que conociera las causas de los inscritos y las de sus familias. Cobrarían seis reales de vellón al mes y tendrían ciertas exenciones, como la de cárcel y de embargo de barcos por deudas. Algunas de ellas serían concedidas sólo a los voluntarios, como la «exoneración del tributo sobre la pesquería que hiciesen por su persona o con sus redes o vareos». Pero parece ser que el plan de Brochero fue desestimado en la Junta de Armadas.

La idea de Aróstegui, basada en aumentar las contraprestaciones no sólo económicas, sino también sociales, así como el reconocimiento de la honorabilidad de los oficios marineros, no cabe duda de que fue plasmada en el capítulo de franquicias de la cédula. El caso es que con el desarrollo de estas ideas y de otras fue elaborada la disposición de 1625. De todas maneras, como se preveía que los matriculados voluntarios no serían mayores que las relaciones de inscritos, las reclutas se seguirían haciendo por la modalidad del reparto obligatorio entre las poblaciones litorales y no por medio del innovador sistema de turnos propuesto por Brochero que, al menos en teoría, garantizaría la rotación anual de las tripulaciones de los barcos del rey.

Se adivinaban los propósitos de la Corona, pues en una de las cláusulas se especificaba que todo matriculado voluntario debía comunicar la causa antes de embarcar o abandonar su lugar de residencia, siempre que su ausencia excediese de 15 días. El escribano del cabildo encargado de dar fe haría el registro correspondiente y daría un certificado al matriculado, que habría de presentarlo al de su distrito, sin que los ausentes sin este certificado se pudiesen acoger a ninguna de las gracias concedidas. Es decir, que los inscritos voluntariamente se veían sometidos a libertad vigilada.

En teoría los matriculados voluntarios tenían una serie de franquicias que aparentemente había aumentado Felipe IV con respecto a sus antepasados, pero que de hecho no eran tales, y muchas de ellas se habían concedido con anterioridad, durante la Edad Media en las Coronas de Castilla y Aragón, tales como la exención de embargos de barcos y redes sin orden expresa del rey, la de el permiso para llevar armas, etcétera.

A los voluntarios se les otorgó la libertad de alojamientos, declarándose que las casas de los matriculados debían quedar exoneradas de alojar huéspedes y soldados. Por otra parte quedaban dispensados de acudir a los llamamientos de carácter militar para servir como soldados.

Hay una de carácter general, tanto para los que constaban en las listas como para los matriculados voluntarios, que merece una especial atención:

«Que todo oficio y servicio de la mar, etc., no sea un impedimento para gozar de todos los actos de nobleza con la misma honra y calidad que los soldados que me sirven en la infantería». Es decir, que equivalía a decir que el soldado de tierra era más distinguido que el soldado de mar, declarándolos con la misma categoría para igualarlos .

Por mucho que las disposiciones reales garantizaran la honorabilidad de los oficios marítimos, los ingresos en las órdenes militares de profesionales marítimos a partir de 1625 fueron muy puntuales y con dispensa del papa en todos los casos en que el candidato a caballero hubiese ocupado al comenzar su carrera las plazas de simple hombre de mar o grumete.

Se buscaba saber el número y calidad de gente y, como hemos dicho, la Cédula tenía dos apartados, el referente a la matrícula general y el de la particular. En lo que se refiere a la primera, la costa quedaba dividida en distritos, nombrándose en cada uno un superintendente que al llegar a cada localidad comunicaría al pleno municipal la razón de su visita. Con dos regidores de los de mayor edad, el justicia y un escribano, se elegiría a dos personas entre los más experimentados en asuntos marítimos, a los que se les exigía bajo juramento informar de todos los individuos que usasen el oficio de marinero o cargos relacionados con la profesión, con la amenaza de pagar una multa de doscientos ducados y dos años de destierro en caso de incumplimiento. En cuanto a los voluntarios, estaban obligados a personarse y «a dar muestra de su residencia» cada cuatro meses.

Hasta hace muy poco la historiografía ha guardado silencio al respecto en cuanto a los resultados obtenidos. Recientemente apareció una colección de legajos de la sección Guerra Antigua del Archivo General de Simancas, —puesta al descubierto por el antes citado Fernández Lijó—, que da algo de luz sobre los resultados de la Matrícula de 1625. Del material encontrado parece que la aplicación de la Matrícula tuvo una duración muy corta, aunque no se puede precisar el tiempo exacto en que se aplicó. Lo que está claro es que el fomento de alistamientos voluntarios por medio de las exenciones fracasó por completo, ya que las garantías de convertirse en carne de bajel hizo retraerse a la mayoría. De hecho este temor de enrolamiento estaba bien fundado, pues, por ejemplo, en el año 1927 faltaban 920 plazas por cubrir en la Armada del Mar Océano. Por otra parte estaba el incumplimiento de las ordenanzas en materia de licencias, sueldos y raciones por escasez de fondos, malas gestiones administrativas y corruptelas.

En Málaga se alistaron de forma obligada en la Matrícula general 269 hombres y sólo seis voluntarios. En Cartagena ni uno solo en la Matrícula particular, aunque la general contaba con 328 alistados. En Cádiz en 1628 no hubo ningún alistado.

El fracaso de la Matrícula de 1625 y su más que probable corta duración se debió a la falta de incentivos y sobre todo al incumplimiento por parte de la Corona de una contraprestación básica, la salarial. A esto se suma la carencia

de una estructura administrativa para atender los asuntos marítimos, lo que obligó a la Corona a depender de las autoridades municipales, que no siempre prestaron la colaboración que se les pedía.

En realidad, si comparamos la Cédula de 1607 con la de 1625, a pesar de que la primera tuvo muy escasa duración, en su fondo era más justa y solamente controlaba para el servicio en la mar a los verdaderos marineros, evitando las trampas que se llevaban a cabo en los concejos. Si bien fue rechazada en el Señorío de Guipúzcoa, que fue el único lugar donde se aplicó, donde se resistían lo mismo a las levas y a las matrículas que a facilitar sus contingentes y a todo lo que tratase de igualar a sus naturales con el resto de la nación. Sin embargo, su resistencia a las matrículas había que buscarla más en los gobiernos que en la propia Guipúzcoa, ya que en la historia de la Marina de Castilla, además de los cántabros, tuvieron mucho que ver los pueblos vascongados, pues a partir del núcleo constituido por la «Hermandad de las Cuatro Villas» (Santoña, Laredo, Castro Urdiales y Santander) en el que luego se integrarían los vascos, llegaron a tener un peso específico considerable, y a veces los propios reyes de Castilla se amoldaban a la política naval de los pueblos cántabros al suponerles importantes beneficios, y de haber sido otro el reconocimiento de este hecho probablemente los vascos hubieran correspondido a las peticiones con un espíritu más conciliador, tal como afirma don Francisco Javier de Salas, «y trocando voluntariamente el exclusivismo por el título honroso de progenitores de la marina española, se hubiesen esmerado en levantarla con leyes hijas de una dilatada y fecunda experiencia».

Este estado de cosas nos hizo mucho daño pues, todavía en el gobierno de Olivares, el fracaso en la aplicación de las matrículas lo sufrimos en nuestras propias carnes, ya que el no haberse analizado detenidamente las causas que llevaron a los escasos resultados que hemos expuesto trajo como consecuencia la carencia de profesionalidad de gran parte de la marinería que iba a constituir las tripulaciones de los grandes armamentos, precisamente cuando más lo necesitábamos.

Tras una tregua de 12 años en la Guerra con Holanda, reanudamos las hostilidades y además nos metimos en la Guerra de los Treinta Años. Las operaciones navales favorecieron a los españoles hasta 1626. En 1621 don Fadrique de Toledo destruyó en aguas del peñón de Gibraltar a la escolta de un convoy que duplicaba a sus fuerzas, cuando éste mandaba la Escuadra de Guarda del Estrecho.

En 1622 la Armada del Mar Océano, al mando de don Fadrique de Toledo, penetró en el canal de la Mancha con 23 galeones, con la finalidad de encerrar al enemigo en sus bases, constituyendo un éxito la operación, ya que las flotas de Indias pudieron navegar sin ser molestadas. En 1624 cayó en poder de los holandeses Bahía de Todos los Santos, en la costa del Brasil, pero al año siguiente fue recuperada la plaza por don Fadrique de Toledo. Más adelante don Fadrique acudió al socorro de la Mámora e islas Terceras para esperar a

los galeones de López de Hoces. Más tarde auxilió a los franceses contra los hugonotes que trataban de tomar la isla de Ré y La Rochela. También fracasó una escuadra angloholandesa en Cádiz, resultando un terrible desastre para los aliados, que tuvieron que reembarcar y retirarse al Canal, siendo dispersados por un temporal. Otra escuadra sitiada en Génova por franceses y saboyanos fue auxiliada por el marqués de Santa Cruz. La rendición de Breda de 1625 parecía el final de la caída de Holanda.

Pero a partir de entonces empezaron a complicársele las cosas a España cuando el cardenal Richelieu, sin contar con el católico monarca Luis XIII, instó al rey Christian IV de Dinamarca ante las importantes victorias españolas. Evidentemente esto nos hizo recurrir a los grandes armamentos, y en tiempos de Olivares se lanzaron a la mar setenta y ocho navíos. Sin embargo, aun cuando aparentábamos ser una potencia marítima de grandes recursos, la realidad es que el comercio no existía, la Marina mercante agonizaba; tan sólo los galeones de la Carrera de Indias desempeñaban su cometido y los moradores del litoral emigraban a ultramar o al interior temerosos de las agresiones de los piratas berberiscos, con lo cual, si ya la población de España era muy escasa, ¿de dónde podíamos obtener las dotaciones para los barcos de guerra? Ya hemos visto el fracaso de la Matrícula por una mala aplicación. En la particular no se apuntaba casi nadie. Así pues la única solución era recurrir a las levas y, si seguía faltando gente, como era el caso, a los presidios.

Así llegamos a 1639 en que España, aliada del emperador de Alemania, se encontraba en guerra con Holanda, Francia y Suecia. El hermano de Felipe IV, el cardenal infante don Fernando, combatía por una parte contra los franceses en el sur de Flandes y en el norte contra los holandeses. El «camino español» que abastecía al Ejército español en Flandes estaba cortado por franceses y suecos, por lo cual para aprovisionar a las tropas se decidió enviar una Armada potente; pero veamos cómo estaba la situación en la mar.

La Armada holandesa bloqueaba estrechamente los puertos de las provincias leales, a la vez que había establecido una línea de vigilancia entre el cabo de La Hogue y la ciudad inglesa de Portland, bloqueo difícil de mantener debido a las condiciones meteorológicas y que tenía por objeto evitar que llegasen pertrechos a los tercios. Más abajo, en el golfo de Vizcaya, se encontraba la Armada francesa para bloquear los puertos del Cantábrico.

En los holandeses estaban listos para hacerse a la mar cien barcos, y aproximadamente la mitad en los puertos de Francia, todos ellos bien pertrechados de víveres y municiones, mientras que los barcos españoles iban a tener unas dificultades de aprovisionamiento muy serias en aguas de Dunkerque, pues el calado de los galeones de más de 500 toneladas no les permitía la entrada en los puertos de Flandes, haciendo imprescindible el barqueo.

Eran muchas las tareas que tenía encomendadas la Marina española, ya que además de las misiones habituales de protección del Estrecho y del tráfico

de Indias que desempeñaban la Armada de Guarda del Estrecho y la de la Carrera de Indias había una gran actividad en la escuadra de galeras del Mediterráneo. La Armada del Mar Océano, que mandaba Antonio de Oquendo, se encontraba fondeada en Cádiz con 23 galeones, dispuesta a hacerse a la mar, pues se esperaba con ansiedad a una importante flota de Indias, mientras otra armada al mando de Fernando de Mascareñas navegaba hacia las costas de Brasil con un cuerpo expedicionario de 5.000 hombres para reforzar la guarnición. La Escuadra del Norte se encontraba en el puerto de Pasajes para mantener vigilados los movimientos del cardenal almirante que mandaba la escuadra francesa.

Una vez llegó a Cádiz la esperada flota de Indias, que traía una gran parte de los caudales que había que enviar a Flandes, se ordenó a Antonio de Oquendo dirigirse a La Coruña y tomar el mando de las agrupaciones allí concentradas. Ahora bien, ¿se trataba de enviar a Flandes un refuerzo de tropas y caudales o se pretendía algo más? En otras ocasiones se habían enviado refuerzos similares a Flandes y no se había organizado una concentración naval de ese calibre, sino que había bastado con armadas mucho más reducidas con la colaboración de los barcos hispanoflamencos de Dunkerque que habían culminado con éxito la misión encomendada.

En la Junta de Armadas convocada el 7 de agosto de 1639, presidida por el propio conde-duque de Olivares, se trató este asunto de capital importancia. Al parecer la idea de todos los participantes era provocar un encuentro con el ánimo de destruir la Armada holandesa, aunque en las instrucciones que se dieron a Oquendo este objetivo era considerado secundario, siendo el principal el hacer llegar el socorro a Flandes.

Oquendo contaba para llevar a cabo su misión unos 80 barcos de combate, a los que se sumarían 20 de transporte armados, que debían llevar a Flandes 9.000 soldados. Esta importante Armada estaba dotada por 6.000 marineros y 8.000 infantes de Marina, una fuerza considerable como puede apreciarse, y aunque la Armada holandesa de Flandes era superior, si se lograba destruir una fracción de ésta podría llegarse a la paridad naval que asegurase una victoria decisiva.

El 5 de septiembre de 1639 se hizo a la mar desde La Coruña, dirigiéndose al Canal, sin que la Armada francesa le ocasionase mayores problemas, pues había información de los avisos de que se encontraba en sus bases. El 10 de septiembre la Armada entraba en aguas del Canal y durante el crepúsculo vespertino del día 15 se avistaron a barlovento velas holandesas. Estos barcos, al mando del almirante Marteen Tromp, constituían la línea de vigilancia a la que antes nos hemos referido. Tanto Oquendo como Tromp eran marinos curtidos, ambos embarcados desde su juventud, Oquendo más veterano como correspondía a su edad más avanzada.

Al amanecer del 16 las dos fuerzas se encontraban en las proximidades de Beachy Head. Aunque Tromp había recibido el refuerzo del almirante Witte

Comelissoon de Witt y ya contaba con 17 barcos de guerra bien armados, la superioridad española en este momento era grande; sin embargo el enemigo disponía del barlovento, lo que dificultaba la aproximación de los barcos españoles. De todos modos Antonio de Oquendo, cuya impetuosidad era conocida de anteriores ocasiones, se dirigió al ataque del enemigo, pero los barcos holandeses, más ágiles que los galeones españoles al disponer del barlovento, no les permitieron aproximarse a distancia de abordaje y se mantuvieron a la máxima distancia de su artillería. Tromp trataba de impedir la llegada de Oquendo al paso de Calais, procurando desgastar al enemigo durante la aproximación. El consumo de municiones fue excesivo por ambas partes, ya que continuó el cañoneo durante los días 16 y 17, acosando los españoles y retirándose hacia el este los holandeses.

Como era de prever el día 18 llegaron los refuerzos solicitados presentándose la escuadra del almirante Kart con 18 naves. El viento del norte de los días anteriores favoreció su aproximación, con lo que ya el enemigo contaba con 33 naves de guerra.

Poco a poco la Armada se iba acercando a Calais por el lado de la costa inglesa. La táctica de Tromp de retrasar los movimientos de la Armada había dado resultado sólo parcialmente, pues los españoles se encontraban muy cerca de su puerto de destino. Después de días de intenso combate en los que el consumo de munición había sido elevado, la escuadra holandesa se dirigió a fondear frente a la costa francesa de Boulogne, donde los franceses les tenían preparado aprovisionamiento de munición.

Éste parecía el momento en que Oquendo tenía acorralados a los holandeses y podía llegar al abordaje, ya que en aquellos tiempos la artillería generalmente no decidía los combates navales y era muy frecuente que quedasen indecisos. Se le ha criticado por no atacar y dirigirse al fondeadero de la costa británica de los Downs. Pero si Antonio de Oquendo no lo hizo sin duda debía de tener razones de mucho peso, entre otras el lamentable estado en que se encontraba la Armada y el hecho de que tenía que buscar la manera de enviar los refuerzos a los Tercios de Flandes, que era la misión principal y a la que se dedicó desde el momento en que tomó el fondeadero. Sin duda las dotaciones estaban exhaustas y, según manifestó el almirante Feijó que intervino en la batalla, la munición de los barcos estaba muy mermada. El historial de Oquendo era muy brillante: sus grandes victorias contra los holandeses en Cádiz y en el combate de los Abrojos que tuvo lugar en la costa de Brasil en 1631, en donde había obtenido un gran éxito contra la superior de Hauspater que pereció en el combate, unidas a su gran experiencia y su acreditado valor personal, nos hacen pensar que había razones más que suficientes que justificaban su decisión.

Es un dato muy significativo que el galeón *Santa Teresa* había efectuado tan sólo por una de sus bandas 1.520 disparos y, aunque era de suponer que los de Matreen Tromp hubieran tenido un consumo similar, la escuadra de Kart, que se incorporó mucho más tarde, disponía de gran parte de la muni-

ción en los pañoles. Además Oquendo, una vez que el factor sorpresa había fallado y no había podido sorprender a los holandeses, tenía que llevar a cabo el objetivo principal que se le había encomendado antes de que llegasen más escuadras enemigas. Sin embargo, creo que no tenemos elementos de juicio suficientes para valorar una decisión como la que adoptó Oquendo, pues ignoramos las condiciones meteorológicas en el Canal, las corrientes en el paso de Calais, la defensa artillera de Boulogne, la fuerza naval francesa que se encontraba en este puerto, etcétera.

Desde el fondeadero de los Downs cruzaron el Canal los refuerzos y las tropas, burlando el bloqueo como lo habían hecho en otras ocasiones, especialmente los buques flamencos de la escuadra de Horna, que dominaban perfectamente aquellas aguas, por lo que el objetivo principal encomendado a Antonio de Oquendo estaba conseguido. Ahora bien, los holandeses habían movilizado todo lo que tenían, pues disponían de una gran capacidad para aprestar buques en muy poco tiempo. Tromp llegó a concentrar en los Downs 120 naves de guerra y 20 brulotes.

El 21 de octubre de 1639, fecha tristemente histórica en los anales de la Marina española, Oquendo se hacía a la mar. Para ello había tenido que canibalizar varias unidades que estaban destrozadas tras las refriegas de los días 16, 17 y 18 de septiembre y suplir las bajas de combate y por enfermedad con las de los buques desguazados. Logró aprestar cuarenta galeones, ya que a pesar de las intensas actividades diplomáticas ante la neutral Inglaterra el aprovisionamiento conseguido fue muy escaso.

Ante los brulotes lanzados por Tromp, la niebla reinante y el desconocimiento de aquellas aguas fueron muchos los que vararon y solamente 21 galeones pudieron salir del fondeadero, luchando con los holandeses en proporción de uno contra cinco. Uno de los que lo logró fue el galeón de Oquendo, el *Nuestra Señora de la Concepción y Santiago*, de 1.200 toneladas, que después de desviar varios brulotes combatió encarnizadamente con gran parte de la Armada holandesa que a toda costa intentó apresarlos, pero logró llegar al puerto de Mardick remolcado por las fragatas dunkerquesas.

Esta batalla fue mucho más decisiva que la de Trafalgar. Aparte de que las pérdidas resultaron muy superiores, aquí estaban en juego los intereses de España y no los de Napoleón, que al fin y al cabo por ellos se peleó en Trafalgar. En esta batalla se estaban defendiendo nuestras posesiones en las Indias, así como nuestro dominio de Flandes.

De todas maneras hay un aspecto al que no quiero dejar de referirme. El principio maestro. Desde mi modesto punto de vista debería haber sido la aniquilación de la escuadra del enemigo, ya que el envío de refuerzos a Flandes lo habían efectuado en otras ocasiones barcos de la escuadra de Dunkerque, las célebres fragatas dunkerquesas, que también lo hicieron en esta ocasión, acostumbradas a navegar en aquellas aguas y adecuadas para romper el bloqueo. Nunca se debería haber encargado a Oquendo la servidumbre de

conducir un convoy de tropas. Por otra parte, no se tenían que haber llevado a cabo dos empresas de gran envergadura a la vez, pues la Armada de Mascareñas estaba llevando un refuerzo de 5.000 soldados al Brasil mientras ocurrían los hechos que acabamos de relatar, y aun insistiendo mucho los portugueses en el envío de refuerzos, en ese momento era más importante una concentración de fuerzas en el Canal, tal como la que había efectuado unos años antes Fadrique de Toledo con el claro objetivo de fijar, o en su caso aniquilar, a la escuadra enemiga; por tanto no estamos hablando de nada nuevo.

Aunque se hicieron esfuerzos en los años siguientes a las Dunas en lo referente a construcción de galeones y se llevaron a cabo varias levas para conseguir dotaciones, las revueltas que tuvimos en el interior de la península Ibérica, en Portugal y en Cataluña hicieron cambiar los objetivos, pasando a segundo plano la Guerra de Flandes, ya que ahora la preocupación estaba en casa.

Durante el resto del siglo tuvimos muchas guerras con muy diversas naciones: holandeses, franceses, ingleses, etc., y hacia el último tercio sufrimos grandes penurias y epidemias, llegando prácticamente sin Marina a su final; sin embargo, conservábamos la totalidad de las posesiones ultramarinas intactas.

El corso constituyó a lo largo de este siglo un arma auxiliar muy importante para la monarquía hispánica, tanto por su actuación contra el comercio enemigo como por su incorporación en armadas reales. Su momento más importante fue cuando el conde-duque de Olivares declaró la guerra total contra el comercio holandés, aportando grandes ayudas gubernamentales. Tuvo su momento culminante con la creación de la Escuadra del Norte, siendo sus resultados muy importantes para la Corona.

La vida del marinero comparada con la del soldado

En su *Historia de la Matrícula Naval*, el capitán de navío y académico don Francisco J. de Salas, profundo conocedor de la vida a bordo en escenarios dispares tanto en guerra como en tiempos de paz, hace una comparación magistral de la vida del marinero con la del soldado, tanto en la Península como en ultramar, señalando las ventajas de la vida del segundo, que consume alimentos sanos y frescos, pasea por las tardes, habita con relativa holgura y comodidad, reduciéndose sus penalidades a sus horas de centinela en una garita, en noches más o menos frías, abrigado con un buen capote. Entretanto describe la vida a bordo del marinero, suspendido por un pedazo de lona para reposar sus fatigados miembros de las faenas del día, alimentado por un pedazo de pan duro sin levadura, otro pedazo de tocino crudo y un potaje sazonado a veces con la espuma de las olas.

Describe la situación de ambos, tanto en guerra como en paz, los riesgos que se tienen en las navegaciones, constituyendo un relato realmente conmo-

vedor, penetrando en detalles como la agonía y muerte del marinero caído en combate o en accidente, sufriendo penalidades con los rudimentarios medios de una enfermería, en la que a veces se cortan miembros en un dantesco espectáculo, sin compañía de los seres queridos.

Hoy la mar sigue siendo la misma que en las fechas a los que nos referimos y, aunque hayan podido cambiar las condiciones de a bordo, no deja de ser mucho más dura la vida de un marinero; y como una imagen vale más que mil palabras, no tenemos más que ver un vídeo de un barco navegando con mal tiempo para hacernos una ligera composición de lugar de las penalidades a las que se ve sometido el navegante.

Es por ello que nuestro insigne autor pone de manifiesto que tales privaciones deberían de tener el pago que la equidad y la justicia reclamaban, ya que no se podía poner en duda el mayor sufrimiento de cuerpo y espíritu de uno que de otro y el número de ocasiones en que uno aventuraba la existencia más que el otro. Aun cuando entre el soldado y el marinero exista una relación de igualdad y los dos sean soldados de la misma nación, no cabe duda de que entre el oficio de uno y de otro se interpone un muro que imposibilita la equivalencia en lo que se refiere a las funciones del servicio.

Teniendo en cuenta que el dinero es el regulador de la economía social en todas las naciones, don Francisco Javier de Salas señalaba, refiriéndose al siglo XIX en que escribió su obra, que un sustituto para servir durante ocho años en tierra se podía encontrar por 8.000 reales de vellón, mientras que uno para servir cuatro en la mar, es decir, la mitad del tiempo, no se encontraba por menos de 18.000 ó 20.000 reales.

El hecho de que una nación sea capaz de cubrir en metálico una diferencia tan enorme equivale a que la armada tenga cubierto su servicio. Si no se puede pagar esta diferencia, la única solución es la Matrícula marítima, que es un remedio para países más pobres en marineros y recursos. Si no se hace así y no se respetan todas las cláusulas del convenio, es inevitable la vuelta a la chusma.

La situación de la Marina a principios del siglo XVIII

Los problemas que tenía que afrontar la Marina a principios del XVIII eran los siguientes:

En primer lugar los pocos navíos con que contábamos se encontraban distribuidos en varias armadas. En el Mediterráneo, por ejemplo, las cuatro escuadras de galeras de España, Nápoles, Sicilia y Génova no llegaban a sumar 25 embarcaciones, varias de las cuales no se encontraban en condiciones de hacerse a la mar debido a la escasez de galeotes. En el Atlántico había desaparecido la Armada de Flandes ante la potencia de las armadas inglesa y

holandesa en el mar del Norte. La Armada del Mar Océano contaba en 1700 con dos navíos de 90 cañones, dos de 60 y un patache de 40. La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias disponía de dos buques de 70 cañones, uno de 60, tres de 50, dos de 40 y tres de 30. Con tan sólo estas unidades se contaba para defender el tráfico trasatlántico. La Armada del Mar del Sur existía en papeles, pues cuando el corsario inglés Woodes Rogers atacó Guayaquil en 1709 el virrey del Perú se vio en la necesidad de armar cinco mercantes para hacerle frente. La Armada de Barlovento contaba en 1704 con cuatro naves de 60 cañones.

El problema de personal era el más grave, ya que no se contaba con marinería que prestara servicios de modo permanente a bordo de los buques, pues la escasez económica obligaba a licenciarlos al acabar las campañas sin sueldo ni ración, lo cual no facilitaba el armamento de los buques. Además no se sabía con cuántos marineros expertos se podía contar, pues los intentos anteriores de crear una matrícula naval no habían dado resultado y en la segunda mitad del XVII la reducción del tráfico de Indias había hecho estragos en la principal fuente de suministro de marineros, que eran precisamente estas flotas.

Cuando en 1700 Felipe V fue proclamado rey de España, Francia empezó a recibir prebendas en relación con el tráfico de Indias, en cuyos puertos estaba prohibida hasta entonces la entrada a cualquier buque extranjero, y a partir de 1701 se dio orden a los virreyes y gobernadores de que permitiesen la entrada de barcos franceses y se les suministrase lo que necesitasen. De este modo entre 1701 y 1713, nuestros puertos ultramarinos recibieron una gran cantidad de barcos franceses, pero no se acababan aquí las concesiones. En septiembre de 1701 una compañía francesa asumió el asiento de negros en exclusividad. Así, poco a poco, Luis XIV se iba haciendo también con las riquezas de nuestras posesiones americanas, aprovechándose de la debilidad española, ya que Francia disponía de una gran industria que le permitía unos grandes beneficios derivados de este trato de favor. Naturalmente Inglaterra y Holanda no estaban dispuestas a permitir que esta situación continuase, ya que tenían grandes intereses en el contrabando y de manera especial en el comercio de esclavos negros. Tanto esto último como la actitud de Luis XIV, que no hacía nada para evitar la unión de las dos coronas borbónicas, condujeron a la declaración de guerra en mayo de 1702.

En esta guerra uno de los motivos fundamentales era el dominio del mar océano para controlar sus rutas comerciales, y lamentablemente España carecía de barcos, sumándose a nuestra debilidad el hecho de que las principales campañas tuvieron lugar en territorio peninsular y, como los recursos ultramarinos eran imprescindibles para sostener la guerra, hubo que pedir ayuda a la Marina francesa para mantener las rutas transoceánicas, a la vez que se recurría a la industria privada con el mismo fin. Por supuesto la ayuda francesa en este sentido resultó carísima, entregando España a Francia cuatro millones de

pesos por la protección de sus convoyes, medidas éstas que evitaban el renacimiento de la Marina española mientras durase la guerra, pues este dinero se debía de haber empleado en la construcción naval.

Además la protección de la Marina francesa dejó mucho que desear, ya que la Flota de Nueva España, que mandaba el general don Manuel de Velasco, con la escolta del almirante francés Chateaurenault, fue destruida en la ría de Vigo con los diecisiete barcos franceses que se suponía que iban a protegerla.

Hubo que recurrir a particulares para que armasen naves para proteger a los barcos de la Carrera de Indias, a los que don Bernardo Tinajero de la Escalera, primer ministro de Marina e Indias, concedió licencias especiales para poder llevar a cabo este cometido de escolta. El ministro, que había asimilado muy bien las enseñanzas de la guerra y del Tratado de Utrecht reconoció que era imprescindible contar en el menor tiempo posible con una Marina en condiciones que permitiese asegurar de manera inmediata el control de las comunicaciones marítimas, siendo muy consciente de que el poder naval tenía que nacer a partir de los frutos del comercio indiano, pues en ese momento era la única fuente disponible, y en su afán por reconstruir la Marina contó con el imprescindible y necesario apoyo del rey.

Reglamento de don Antonio de Gaztañeta

En 1713, una vez firmada la paz con Inglaterra se inició un importante programa de reconstrucción naval, encargándosele al gran proyectista naval don Antonio de Gaztañeta la preparación de los astilleros peninsulares y el diseño de las primeras unidades. Don Antonio de Gaztañeta efectuó los diseños de unos navíos con dos cubiertas, castillo y alcázar, armados con 13 cañones de 18 libras por banda en la primera cubierta, 12 de 12 libras en la segunda y cinco de 6 libras en el alcázar. De 800 toneladas, estaban diseñados para proteger la Carrera de Indias sin necesidad de lastre alguno. Aunque no eran verdaderos buques de línea, que en aquella época disponían de unas 1.000 toneladas y entre 80 y 100 cañones de superior calibre, de momento tan sólo se pretendía construir un núcleo inicial que garantizase la escolta de los convoyes.

El 23 de noviembre de 1717, el general don Antonio de Gaztañeta redactó un Reglamento para organizar la Matrícula en la provincia de Guipúzcoa, en el cual se ordenaba que en todos los puertos de esta provincia se hiciese un listado con todos aquellos que estuviesen relacionados con la profesión de mar, asentándose en los libros de las cofradías de mareantes. La recluta de los asentados se haría empezando por los voluntarios; sin embargo, cuando el número de éstos no fuese suficiente, la diputación debería disponer el reclutamiento entre todos los pueblos marineros sin excepción, siendo los ministros los que fijaran el número de artilleros, marineros, grumetes, pajes, etcétera.



Antonio de Gaztañeta.

A los siete meses de vigencia, es decir, en agosto de 1718, el Reglamento fue modificado para poder compaginar el interés del rey con el de la provincia y, entre otras cosas, se establecía un artículo que decía:

«Que para que esta providencia (que se considera importante para el aumento de la Marinería) tenga favorable efecto, deberá disponer la Provincia con el Consulado, y con los Armadores y Capitanes de Navíos, que desde luego no admitan a ningún Marinero sin que primero les conste por certificación de su asiento y alistamiento en la Lista o Cofradía de alguna de las Repúblicas comprendidas en este Repartimiento.»

En líneas generales estábamos volviendo a la Cédula de 1607, que anteriormente ellos mismos habían rechazado. Es

decir, que la propia provincia que antes rechazaba todo lo que olía a inscripción lo proponía ahora de manera espontánea, lo cual era lógico tras haberse experimentado la Cédula de 1625 y sus desventajas con respecto a la de 1607.

Cuando en 1718 se enviaron al mando del propio Gaztañeta los barcos por él diseñados a proteger la invasión de Sicilia, la expedición contaba con dos navíos de 70 cañones, siete de 60, cuatro de 50, tres de 40, dos de 30, tres de 26, uno de 14, siete galeras, cuatro balandras y dos brulotes.

Una escuadra al mando del almirante inglés Jorge Byng atacó sin previa declaración de guerra, destruyendo a la escuadra española. Un resultado lógico dada la desproporción de fuerzas y el factor sorpresa, ya que la escuadra supuestamente neutral se componía de un navío de 90 cañones, dos de 80, ocho de 70, siete de 60, dos de 50 y dos de 24. Los ingleses contaban con cañones de 36 y 24 libras, siendo el máximo calibre de nuestros barcos 18 libras. Éste fue el combate de cabo Passaro, que supuso un

retroceso en nuestra recuperación naval. Tanto Gaztañeta como sus hombres, al margen del resultado, pelearon como valientes, pues las dotaciones de los navíos españoles, en su mayor parte procedentes de una matrícula bien aplicada, reaccionaron con gran energía y causaron importantes daños al enemigo a pesar de las limitaciones de los barcos españoles, que, salvo los construidos según los diseños de Gaztañeta, eran navíos viejos comprados en el extranjero para la ocasión, pues las instrucciones recibidas de Alberoni pusieron a la Armada española ante una operación que requería una cobertura que de ninguna manera podía proporcionar con los medios con los que contaba.

Ordenanza del Infante-Almirante de 1737

Felipe V se dio cuenta enseguida de la importancia que tenía para la nación, dada su magnífica situación geográfica y sus dominios marítimos, contar con una marina en condiciones, y que ello no sería posible si no se contaba con los barcos necesarios y con las dotaciones adecuadas. Esto trajo como consecuencia la Ordenanza denominada del Infante-Almirante.

Esta Ordenanza dictada por el monarca señalaba en su Preámbulo que «queriendo elevar la Marina a la altura exigida por su importancia, confirió a su muy amado hijo el Infante Don Felipe el empleo de Almirante de España e Indias, confirmando a toda la gente de mar que quisiese matricularse y alistarse para el servicio de sus Navíos, la exención por quintas y cargas concejiles, así como el privilegio del fuero, por el que quedaban exentos de comparecer en juicio ante los jueces ordinarios, y todas sus causas, bien fuesen civiles o criminales, serían juzgadas y sentenciadas por la jurisdicción del Almirantazgo. Estableció asimismo a favor del personal matriculado todas las ventajas dimanantes del ejercicio de las industrias marítimas a ellos solos reservadas, fijando sanciones contra los no inscriptos o matriculados que clandestinamente se dedicasen a la pesca...».

De la lectura de esta Ordenanza se comprendía la obligación de servir al Estado y lo penoso del servicio marítimo.

En ella se prescribía que solamente prestasen servicio los que ejercían en las industrias relacionadas con el mar, respetando el derecho de todos aquellos que no sintiesen esta inclinación, conciliando la conveniencia del individuo con la de la nación, de manera que se establecía un sistema mucho más liberal del que entonces e incluso siglos después tendrían los ejércitos de tierra en la mayoría de las naciones, proclamando el mayor pago al mayor trabajo y permitiendo la inscripción de todos los españoles. Aunque estaba casi calcada de la Cédula de 1607, en la que por primera vez se nombraba a la institución de la Matrícula, sin embargo la superaba en cuanto que daba al servicio en lo posible el carácter de voluntario.

En la de 1607 se decía que todos los que ejerciesen en las industrias marineras debían servir al rey en sus flotas, lo cual era de justicia cuando el servicio a la patria los requería; pero la prestación del servicio en los buques era consecuencia del ejercicio previo de la marinería y, sin embargo, en la ordenanza que comentamos se establecía que no ejerciesen en tales industrias los que no estuviesen dispuestos a cumplir el servicio en la Armada cuando ésta lo requiriese.

Si bien parece que no hay una diferencia importante entre una y otra prescripción, la realidad es que sí la hay, pues al reflexionar sobre el contenido de ambos textos se ve claramente que la de 1607 reclama un derecho *a posteriori*, es decir, que aquellos que ejercían en las industrias marítimas estaban obligados a servir en las armadas si se les requería. Ésta, sin embargo, lo establece *a priori*: los que sirven en las armadas del rey pueden ejercer en las industrias marineras. Por tanto la primera exigía el pago de un deber sin previo aviso y ésta sin embargo avisa del deber que se contrae. Es decir, que la primera ejerce un derecho justo de manera ejecutiva, mientras que la de ahora mantiene mayor consideración a la libertad individual, de manera que no se vea sorprendida nunca.

Podemos decir por tanto que hasta que apareció esta Ordenanza no había habido ningún sistema que respondiese a el servicio que se solicitaba en relación con las inclinaciones del pueblo al que se aplicaba.

En el Preámbulo se ponía de manifiesto la prioridad que daba la Corona al levantamiento de la Matrícula para atender a las necesidades de los buques de la Armada y por ello se ordenaba a los intendentes que hiciesen antes de nada una lista general con toda la gente que voluntariamente se presentase. Antes de empezar la inscripción se hicieron bandos públicos comunicando las exenciones, las gracias y los privilegios que el rey concedía a los matriculados. Fundamentalmente eran:

- El fuero de Marina, es decir, una protección jurisdiccional; no les sería aplicada otro tipo de justicia común.
- La «exención de quintas para el Ejército de Tierra».
- La libertad de repartimientos en concepto de alojamientos, lo cual quería decir que podían disponer libremente de sus alojamientos en tierra ellos y sus familias, sin que se les obligase a alojar en sus viviendas a terceras personas; y otro tipo de exoneraciones sobre cargas concejiles en relación con los bagajes, depósitos, tutelas, mayordomías y otras cargas de similar naturaleza. Es decir, que estaban liberados de varios tipos de impuestos y obligaciones.

Pero lo más importante era el libre ejercicio de todas las actividades de pesca y matriculación por parte de los matriculados.

Lamentablemente hay que decir que estas contrapartidas fueron vulneradas con mucha frecuencia pues, si bien se prohibía ejercer las prácticas de la pesca y la navegación a los no matriculados, apenas se tardó dos meses en ordenar la matriculación de los marineros que no se habían inscrito en las escuadras de galeras. Por tanto el carácter voluntario no era tal, ya que obligaba a la marinería a alistarse y a estar, antes o después, dispuestos a ser llamados a campaña.

Pronto salieron a la luz las nuevas disposiciones por bando y se remitieron a las justicias ordinarias copias de la real cédula de «preeminencias», entretanto se nombraban subdelegados, pues había que evitar altercados entre los matriculados y defender sus derechos. En Ferrol, por ejemplo, se encargó al comisario y a tres oficiales de la contaduría la elaboración de las listas. El intendente propuso que los hombres de mar que estuviesen fuera de sus domicilios mientras se elaboraba la matrícula acudiesen a su regreso a la contaduría para ser registrados. El litoral gallego se distribuyó en tres partes entre los tres oficiales designados. En 1739 hubo que hacer reclutas masivas para equipar los navíos de la Marina como consecuencia de la rotura de hostilidades con Inglaterra, haciéndose un gran esfuerzo por registrar a los profesionales del mar, ya que el alistamiento dependía en gran manera de la rapidez con que se hiciesen las reclutas de tripulantes. Durante todo este conflicto bélico las autoridades de Marina hicieron un gran trabajo en la actualización de las listas y también después del conflicto, dado el número de bajas por defunción e inutilidad en campaña, teniéndose que pagar muchas pensiones por viudedad e invalidez.

Cuando unos años después el marqués de la Ensenada se hizo cargo de la política naval, centró su esfuerzo en dos direcciones fundamentales: por una parte, la potenciación de la flota, y por otra, el motivo de nuestro interés, regular con precisión el sistema de matrícula, que era la base de las reclutas de marinería.

Este interés codificador tuvo su máxima expresión en unas Ordenanzas Generales de la Armada que se promulgaron en 1748. Entre esta fecha y 1751, tanto el jefe de escuadra Cosme Álvarez como el intendente Freire fueron requeridos por la Secretaría de Marina para que expusiesen por escrito las medidas adecuadas para fomentar la pesca y la navegación, que eran los viveros más importantes para la obtención de marinería en Galicia, de la que se disponen más datos, suponiendo que se hizo lo mismo en otras regiones litorales. Los indicados abogaron por la liberalización de la venta de pescado, bajo garantías de precios justos, defendiendo la matriculación de varones de entre 18 y 40 años, naturales de las localidades que distasen de la costa menos de media legua, aunque nunca hubiesen practicado en las industrias marítimas, confiando que se aficionarían a ellas «con la noticia que se siga de privilegios y pesca a los que se empleen en ella, se empeñen en habilitarse y lograr iguales beneficios para que con ese se hagan marineros».

Este testimonio indica que las autoridades de Marina estaban a favor de la concesión de franquicias y privilegios justos para fomentar la matriculación, pero la realidad es que se avanzó más en el terreno de las buenas intenciones que en la correcta aplicación de las reglas. Sin embargo, esta Ordenanza de 1 de enero de 1751 constituyó un armazón legislativo sólido que durante bastante tiempo supuso una matriculación duradera bastante efectiva, y de hecho las siguientes ordenanzas que se redactaron en 1793 no introducirían cambios al respecto.

La de 1751 reguló con detalle el método a seguir para llevar a cabo los listados, de importancia enorme para la Armada, siendo los principios de la exactitud y claridad los que sirvieron de base a los registros. Cada pueblo debía contar con sus propias listas, con las calificaciones de aptos y no aptos, bien como tripulación o como técnicos de la construcción y carenado de embarcaciones, en el apartado maestranza. Se establecían cuatro listas por localidad, una de gente de mar, otra de maestranza, otra de jubilados por causas legítimas que fueran acreedores al fuero de Marina aunque estuviesen exentos y, por último, una lista de muchachos. El colectivo de gente de mar, por ser el que acogió a la mayoría de los matriculados era el más regulado. Cada una de las tres grandes clases de gente de mar fue muy bien controlada: los hábiles, que incluían oficiales de mar, artilleros, marineros y grumetes, los inhábiles y los muchachos o pajes se incluían en listas particulares.

Entre los requisitos estaba la edad comprendida entre los catorce y los sesenta años siempre que tuviesen «robustez y figura competente, de forma de por la irregularidad de ésta o defecto de aquélla no se comprenda inútil para todo trabajo».

Para evitar corruptelas se dispuso la suspensión de empleo de los ministros de los distritos que despachasen certificaciones del fuero de Marina a personas que «no sean de la Mar y no tengan la aptitud, capacidad, disposición y circunstancias necesarias para desempeñar la plaza en la cual hubiese sido anotado».

Sin embargo la voluntariedad del servicio que se declaraba en 1751 quedó abolida cuando poco más adelante se decretó que:

«Todo aquel que haga profesión de Hombre de Mar, como quiera que sea, ha de estar precisamente matriculado, en la forma que esta prevenido en el Título VI del Tratado IV de las Ordenanzas [Generales de la Armada de 1748]. De suerte que a el que no tuviere su asiento formado en la lista de Marina del pueblo de su domicilio, no ha de permitirse dentro o fuera de él, ejercicio alguno de mar, con qualquier título o pretexto que sea, tanto en la habilitación de las embarcaciones como en su navegación de toda especie, en su custodia y en todo lo demás que directamente pertenece a la profesión de mar; sin exceptuar los pequeños barcos del tráfico interior, los de pesca, los destinados al resguardo de rentas, ni otros algunos, no obstante qualesquiera privilegios, leyes, usos y costumbres anteriores.»

En previsión a que pudieran acogerse a la Matrícula los delincuentes, en el punto primero de la Instrucción de 4 de noviembre de 1737 se prohibió la matriculación de los procesados en causas criminales, «cuya naturaleza pida castigo grave». Por la misma razón, en el artículo 35 de la Ordenanza de 1751 se vetó el ingreso en las listas de todo perseguido por la justicia por deudas o delitos con anterioridad, aclarándose que el fuero de Marina no indultaría en estos casos.

Una vez finalizados los alistamientos, los comisarios de Marina remitirían las certificaciones individuales de los alistados a la Intendencia para su visado y sellado por la contaduría del departamento correspondiente, con lo que se formaría la lista general del departamento.

El proyecto de Ensenada

Cuando don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, llegó al poder consciente de los destinos que tenía encomendados en cuanto a la entidad del ejército de Francia y la supremacía marítima de Inglaterra, sabiendo que para restablecer el equilibrio era necesario el engrandecimiento de nuestra Armada. Para ello comenzó por erigir dos arsenales similares al de La Carraca, en Ferrol y Cartagena, y buscó a los hombres idóneos para acometer la ambiciosa tarea de construcción naval que iba a emprender, los grandes marinos y científicos don Jorge Juan y Santacilia y don Antonio de Ulloa.

No había constructores en nuestro país, o por lo menos no se conocían más gálibos que los diseñados en naciones más adelantadas, ya que perdida la excelente fábrica de bajeles de Vizcaya y Guipúzcoa había quedado congelado el arte de la construcción naval desde mediados del XVII, hasta que Gaztañeta elaboró los nuevos diseños a principios de siglo, y tampoco había personas idóneas para dirigir la construcción de tejidos y fabricación de jarcias por el olvido que había tenido la Marina.

A partir de ahora las cosas iban a cambiar y Ensenada iba a buscar en la nación modelo de arquitectura naval la participación de dos de los constructores navales más hábiles: Mr. Edward Bryant y Mr. William Richard, su segundo. Para ello tuvo que comisionar a Inglaterra en misión secreta a don Jorge Juan, mientras don Antonio de Ulloa buscaba información en Francia y otros países continentales. Habría quien diría que era un triste recurso, pero no cabe duda de que era necesario a pesar de que los costes fueran elevados.

Ensenada obtuvo de este modo información detallada para el régimen de arsenales, listas minuciosas de las diferentes materias que componen el casco de un buque, estudios sobre bosques de la Península, estados de diversas maderas necesarias para construir navíos de sesenta y ocho cañones, fragatas de 32 y jabeques de 24, listas alfabéticas de tablones, tablas, piezas, perchas,



Marqués de la Ensenada.

hierro en bruto que se debe emplear, bronce necesario para la artillería, detalles de longitudes de ánimas, diámetro de muñones de culebrinas, pedreros y demás piezas; en fin, todo lo que entraba a formar el conjunto de un navío.

El proyecto era muy ambicioso, esencialmente cien batallones para el ejército y sesenta navíos con sesenta y cinco fragatas como fuerzas de mar, y su fin el de equilibrar el poder de España con el de las principales potencias de Europa.

El Ejército requería 186.500 hombres y las dotaciones para los barcos suponían 69.000 matriculados, sólo para los 60 navíos y 65 fragatas, a los que

había que sumar las dotaciones necesarias para urcas y buques ligeros, tales como bergantines, jabeques, galeras, bombardas, cañoneras y pontones, así como la gente de reserva en los depósitos de los arsenales, resultando un total de 79.000 u 80.000 hombres.

Precisamente el año anterior al de la fecha del proyecto, 1749, se hizo una estadística según la cual la población total del territorio español era de 7.473.187 personas (*Colección Legislativa de Estadística de 1862*). El problema era que si a una nación de 7,5 millones de habitantes se le detraían 266.000 para las Fuerzas Armadas, la mayor parte de la juventud, de dónde se sacaban los brazos necesarios para fabricar las armas, para cultivar los campos para darles alimento, para abonarles sus haberes, para construir las telas para vestirlos, si sólo quedaban en el país niños, ancianos y mujeres.

Cierto es que Ensenada se había preocupado mucho de tener una flota de jabeques y una serie de buques pequeños para proteger el litoral de las invasiones de los piratas, sobre todo argelinos, y ya iba siendo más fácil trabajar en las proximidades de la costa, pero ¿quién podía hacerlo si faltaban manos? Si hoy, con 40 millones de habitantes, es decir, una población seis veces mayor, se exigiese la misma proporción, deberían destinarse 480.000 exclusivamente para el servicio de la Marina, lo cual parece una exageración.

Es cierto que había establecido una Administración bien organizada

promulgando las Ordenanzas de 1748, con su título adicional de 1751, en las que la Matrícula retomaba e incluso mejoraba el carácter de la de 1737; se había desvelado por las necesidades de la nación y había llevado el timón con mano hábil, librando al comercio de exenciones e impuestos, por lo que quien actúa así no merece más que reconocimiento y gratitud de su patria; sin embargo, la provisión de dotaciones se efectuó por defecto.

Al margen de lo anterior, tuvo lugar una conspiración contra el valioso ministro llevada a cabo por algunos envidiosos ilustrados de la corte hábilmente manipulados por el embajador británico en Madrid, Mr. Keen, que se hacía eco de la preocupación de Inglaterra por las consecuencias que para esta nación podía suponer un programa naval tan ambicioso.

Mala aplicación de la Ordenanza

Don Julián Arriaga y Rivera lo sustituyó, iniciando sus disposiciones con una medida que fue causa de disgustos. Una reclamación efectuada por los jefes de escuadras y por los intendentes de los departamentos referente al abono de cuatro campañas a los marineros que habían servido en América de forma continuada exigía pronta resolución del nuevo ministro, pero aunque los motivos no podían ser más justos para que se resolviese en un sentido favorable fue denegada sin argumentos sólidos en septiembre de 1758, lo que dificultó el progreso de las matrículas.

Otra reclamación estaba basada en la manera arbitraria de efectuar los reclutamientos en las diferentes provincias, conformándose el Gobierno con que se completasen los cupos, sin que se analizase y uniformase el proceso. Todo ello iba en deterioro de la institución de la Matrícula Naval. Debido a ello, el marqués de la Victoria acudió al trono en un extenso discurso en el que, después de decir «...que las ordenanzas de matrículas son todas bien medidas y explicadas», se lamentaba de la arbitrariedad con que se llevaban a cabo, y que «unida á la de los alcaldes de los Lugares, que no quieren permitirles, á que gocen todas las exenciones y privilegios, que se les conceden á los matriculados, no les dan aliento para la queja, porque la superioridad siempre ha suprimido á los humildes, ó con el miedo ó con la fuerza».

Y había además otras causas. La guerra con Inglaterra declarada por Carlos III al comienzo de su reinado, cuando se decantó a favor de Francia en el final de un conflicto ya prácticamente perdido, no nos trajo más que malas consecuencias, ya que alejaba de nuestros mares la navegación, pues los corsarios ingleses bloqueaban nuestros puertos de las costas peninsulares y ultramarinas, dificultando el ejercicio de todas las industrias marítimas y teniendo que soportar la caída de Cuba y de Filipinas, lo que asestó un golpe certero a un reino que se estaba levantando y empezaba a gozar de cierta prosperidad y a recuperar su antiguo poderío.

El honroso servicio del rey se procuraba evitar embarcándose en cualquier buque que se dirigiera a las colonias para continuar con las industrias en los mares de aquellas tierras o ejercer su profesión en los territorios del interior. Esto supuso que muchos terrestres se dedicaran a ejercer en las industrias del mar y cuando eran llamados para el servicio bien se expatriaban o alegaban sus derechos de tierra sin que se pudieran corregir tales abusos, cayendo la carga sobre los matriculados, que de este modo comprendían el error que habían cometido al ingresar en la institución; es decir, que se estaba aboliendo la institución aunque las leyes siguiesen vigentes. Resultaba curioso que mientras los marineros españoles no inscritos evitaban el servicio en la Armada, el Gobierno se veía obligado a autorizar a los comandantes de los navíos que se encontraban en puertos extranjeros a enganchar a gente por precios muy elevados.

El 16 de agosto de 1785 ordenó el rey una inspección de las matrículas de mar variando el método seguido desde 1737 en el que los inspectores eran los ministros de provincia, por el cual, aun siguiendo el Cuerpo del Ministerio con el mando de la institución, se ordenó que interviniesen oficiales de guerra en las revistas, tanto por ser responsables de las funciones que se iban a asignar a la gente alistada como por uniformar el procedimiento. El resultado fue muy bueno, ya que, al divulgarse entre la gente de mar los propósitos de cumplir las condiciones del matriculado y de pagar puntualmente a los que servían al rey, acudió un número considerable a inscribirse en las listas, como se puede ver a continuación:

En el año 1786 la totalidad de la Matrícula en España dio un resultado de 51.381 entre los tres departamentos marítimos. En el año siguiente de 1787 el número de inscritos fue todavía superior, pues si a los 60.407 inscritos entre los tres departamentos marítimos les restamos 7.260 que eran de la maestranza, arrojaba un total de 53.147 sólo para marinería. Este resultado era muy superior a lo que se podía esperar de una nación despoblada, sin comercio ni industria y con un litoral desolado tras las continuas emigraciones.

En los años 1787 y 1788 había 67 navíos, 44 fragatas, 3 corbetas 17 jabeques, 9 balandras, 24 bergantines, 12 urcas, 3 lugres, 3 galeras, 4 galeotas, 3 bombardas, 7 paquebotes, 7 goletas, 2 brulotes y 65 lanchas cañoneras, bombarderas, etc., lo que hacía un total de 280 unidades. Haciendo un promedio de 800 hombres por navío, 350 por fragata y 200 por corbeta (datos tomados de la Colección del marqués de la Victoria), resultan un total de 53.350 hombres para los navíos, 15.400 para las fragatas, 600 para las corbetas y 20.000 para el resto de los buques pequeños, es decir, un total de plantilla para las tripulaciones embarcadas de 89.350 hombres, de los que solamente los navíos suponían 53.350 y las fragatas 15.400 marineros.

Si a estos 89.350 hombres les restamos 4.350 correspondientes a plana mayor, maestranza y presidio de galeras y galeotas, nos quedan 85.000, que sería la cifra de marinería necesaria para todos los buques, a la que sumamos

10.000 hombres destinados en arsenales, pontones y apostaderos; y si a los 95.000 resultantes les sumamos un 7 por 100 de bajas por licencias, enfermedades, etc., resulta un total de plantilla de marinería para la Armada de 101.650 hombres, es decir, que a pesar de la bonanza de resultados de la Matrícula, que recordemos que era en 1786 de 53.147 hombres, tan sólo se podía cubrir aproximadamente la mitad de la plantilla.

Diez años más tarde, en 1798, el número de buques de la Armada había subido a 331, de los cuales había 76 navíos y 51 fragatas. Repitiendo el cálculo que acabamos de hacer resultaba que los hombres necesarios eran ahora 111.280.

Teniendo en cuenta la elevada suma a que asciende el mantenimiento de una Marina que cuenta con 220 buques, de los cuales 100 eran de gran porte, hay que ser conscientes del esfuerzo tan grande que suponía que una nación despoblada aportase 110.000 hombres para la Armada. Además, de no reducirse la emigración a ultramar, principal causa de nuestras desdichas, faltarían hombres no sólo para los ejércitos, sino para todas las industrias.

Sin embargo, a pesar de las órdenes precipitadas del Gobierno central para llevar a cabo los armamentos en todo lo referente al personal, en los cinco años posteriores a 1785, periodo excepcional de cumplimiento de pagos a los marineros embarcados y de respeto a las leyes de la Matrícula, aumentó la inscripción marítima de tal manera que aportó dotaciones a 64 navíos, 40 fragatas y 100 buques con artillería comprendida entre 12 a 30 cañones, que se armaron en tres meses en el año 1790. Si bien toda la Matrícula al completo pasó al servicio, la realidad es que se cubrió la necesidad a pesar de las permanentes emigraciones a América y encontrarse el reino despoblado y sin industria. En este momento hubiera tenido el poder una ocasión fundamental para infundir confianza a la marinería, para tenerla disponible en otras ocasiones, acabando con las infames levas que tanto daño hacían a la profesión. Sin embargo, no se hizo así, y no lo digo yo, sino un importante ministro de la Corona, Vázquez de Figueroa, que se refirió a las Cortes en relación con lo ocurrido con la matrícula siguiente de 1793 en estos términos:

«...habiéndose faltado al contrato estipulado con la falta de los pagos, se despertase en el hombre de mar la desconfianza: desarmó esta hermosísima escudara, y el año de 1793, se armaron nuevamente todas las fuerzas disponibles de la monarquía, y siendo algo menos numerosas que las que se movieron el año de 90, ya faltó gente de mar para el total de sus tripulaciones, que hubieron de completarse con gente de leva. Esta medida, lejos de ser beneficiosa, fue en extremo perjudicial, pues cogidos en la leva hombres nada acostumbrados á la mar, y tan miserables, que ni aun tenían para evadirse de ella por medio del soborno, entraron á bordo de los navíos tan desnudos de ropa, como cargados de vicios,...al cabo de un año, desatendida enteramente la marina, apenas había en los bajeles ni un solo hombre que tuviese con que

cubrir su desnudez, y aumentados en ellos el número de los cogidos en las levás, que eran los únicos con quienes se podían reemplazar las bajas, se convirtieron los navíos en unos verdaderos presidios; horrorizados los honrados con tan funesto espectáculo, destrozado su corazón por la indignancia en que vivían su familias, á las que no se las daba el socorro que se les había asignado, y huyendo de lugares que eran remedo del mismo infierno, buscaban en la deserción el medio de buscar la vida.»

Los ministros que sucedieron a Ensenada: Arriaga, Castejón, Varela, Lángara, etc., se dedicaron en cuerpo y alma al incremento de la fuerza naval, pero hubiera sido mucho más conveniente que hubieran atendido a las múltiples quejas de los ministros de provincia e intendentes, que muchas veces se quejaban de los atropellos que las autoridades locales hacían a la gente de mar y del abandono de sus familias, y continuamente reclamaban sus quejas a favor de los matriculados teniendo el silencio por respuesta. Fueron también muchos los encontrándose en las colonias fueron retenidos meses e incluso años, a pesar de las normas que regían la institución.

Las precipitaciones con que se hicieron los armamentos causaron un enorme desorden y en varias ocasiones ni siquiera llegaron a hacerse convocatorias de la Matrícula, lo que obligó a que lamentablemente «se vaciasen los presidios por las escotillas de los navíos». Por eso no tenía nada de particular que nuestros combates no tuviesen grandes éxitos al no componerse las dotaciones exclusivamente de marineros de las matrículas.

Levas forzosas y voluntarios. El *Impressment* como recurso de la Marina británica

En la Marina británica fue compatibilizado con frecuencia el voluntariado con la movilización forzosa y los resultados fueron bastante notables teniendo en cuenta que durante la Guerra de los Siete Años Inglaterra logró reclutar 200.000 hombres. Pero vamos a analizar el sistema de recluta obligatoria llamado *Impressment*, método coercitivo sustituido en Francia por la matriculación. Si Francia no hubiese sufrido el mismo problema, es posible que los ingleses hubieran sido derrotados en la Guerra de los Siete Años.

La desafección al servicio naval en Inglaterra, según la mayoría de los contemporáneos de la época, se debía a las escasas contraprestaciones, fundamentalmente a las escasas compensaciones salariales y la larga duración de las campañas.

El *Impressment* fue sin lugar a dudas un sistema eficaz para lograr marinearía. Se llevaba a cabo tanto en la mar como en tierra, pero era en la mar donde se obtenía mayor cantidad de recursos humanos, apremiando a las tripulaciones de la numerosa flota mercante, que eran marineros hechos y derechos,

acostumbrados a la mar y con experiencia náutica. En tierra se utilizaba el *Impress Service*, que también se utilizó en cauces fluviales, gestionado por el *Navy Board*.

Evidentemente el *Impressment* tenía una gran impopularidad, y durante la Guerra de los Siete Años (1755-1762) todavía no era un sistema universal y generó muchos motines armados y deserciones. Los mandos de la Marina eran conscientes de la dudosa legitimidad del servicio y sin embargo lo vieron como una necesidad que no se podía evitar, aunque fue con frecuencia obstaculizada por las autoridades civiles y su aplicación en las colonias fue esporádica. En pura teoría los *Impressed* eran marineros y profesionales de la construcción naval, aunque también se reclutaban con obligatoriedad pescadores de río y barqueros. Se aplicó también a delincuentes y reos, con carácter excepcional, y a pesar de el criterio común de que la Marina era un refugio para los más indeseables, hay que matizar bastante, ya que a pesar de tratarse de un sistema indiscriminado había salvedades. Sí se utilizaron contrabandistas, aunque se procuró que sirvieran lejos de su radio de actuación; sin embargo, los criminales y ladrones no fueron nunca aceptados en la Marina inglesa.

También había exentos en el *Impressment*, siendo en ocasiones las exenciones dispuestas por el Almirantazgo, que en circunstancias normales exoneró a los operarios de los muelles, a las tripulaciones de los corsarios, de los barcos de transporte y en general a todos aquellos que prestasen servicio en barcos de la Corona. Asimismo fueron exonerados por el Parlamento tanto los *masters* como los *chief mates* de los mercantes, así como los muchachos en sus tres primeros años de formación marítima. También gozaron de cierta inmunidad los pescadores, balleneros y mineros. De todas maneras, mientras duró la guerra contra los franceses el Almirantazgo no respetó las exenciones, autorizando el llamado *hot press*, es decir, rondas de recluta forzosa organizadas.

Normalmente el cuartel general se establecía en una posada de los muelles o suburbios portuarios de los puertos donde recalaban buques auxiliares, a fin de embarcar desde allí a los reclutados a Porstmouth, Plymouth y otras bases navales. Cada teniente iba auxiliado por una patrulla o *gang*, compuesta normalmente de marineros fornidos no superior a doce miembros. No llevaban armas y a veces fueron víctimas de la violencia, por lo que el servicio estaba bien retribuido y en muchas ocasiones sus labores de recluta fueron compensadas con mejores puestos a bordo. La nómina de delatores para llevar a cabo la recluta se pagaba en moneda y era muy variada y estaba compuesta tanto por parientes enfrentados por cuestiones de herencia como por simples enemigos de toda clase y condición. Por todo ello este sistema negó a muchos ingleses su condición de hombres libres.

La crisis inglesa de 1797

La situación que se daba en Inglaterra en 1797 tampoco era nada satisfactoria, ya que esta nación se encontraba abandonada de sus aliados del continente, que amenazaban con una gran concentración naval en el canal de la Mancha de las flotas de Francia, Holanda y España. Austria, que era la única potencia que combatía contra Francia, había sido batida en el Rin y en Italia. El pueblo inglés estaba harto de guerra y ansiaba la paz a cualquier precio. También la economía estaba en uno de sus momentos más bajos.

La necesidad de tripulaciones para la gran cantidad de navíos construidos obligó a los gobiernos a exigir de las parroquias un cupo forzoso de marineros y éstas acordaron pagar 30 guineas a todo el que se presentase voluntario. Mediante este sistema embarcó mucha gente de mal vivir, entre la que se encontraban agentes revolucionarios e irlandeses separatistas, con lo que el virus de la revolución llegaba a los buques, mezclándose con unas dotaciones sometidas desde hacía años a la dureza de la vida en los barcos de la Corona.

Cuando el 15 de abril, la escuadra de Lord Bredon se iba a hacer a la mar desde Spithead para dirigirse a Brest a continuar el bloqueo. La dotación del *Royal George* se amotinó, siguiéndole en la rebelión el resto de los buques. El motín tuvo unas características muy particulares, ya que los insurrectos no cometieron violencia con sus oficiales y se limitaron a reclamar una serie de mejoras. Tras dos meses de negociaciones con el Almirantazgo y la Cámara de los Comunes, Lord Howe regresó de Londres con la concesión de lo solicitado por los marineros, que era justo en su mayoría, y la promesa de una amnistía general, con lo que todo se apaciguó. En Plymouth tuvo lugar otra sublevación que siguió una suerte parecida; pero en las escuadras del Támesis y del mar del Norte las cosas tomaron otro cariz y el almirante Sir Roger Curtis se presentó con una escuadra leal de la flota de Porsmouth a fin de dominar a los rebeldes, movilizándose a la vez fuerzas de tierra para someter a los buques que se habían sublevado. Las noticias de las concesiones efectuadas a los marineros en Spithead y Plymouth convencieron a los amotinados, y el día 13 de junio tan sólo un navío mantenía la bandera roja izada. Al día siguiente fueron los propios marineros los que entregaron a un piquete de infantería de Marina al marinero Parker, de la dotación del *Sandwich*, que era el cabecilla del motín. Después de ser juzgado y ejecutado la sublevación fue dominada. La victoria de San Vicente constituyó para los ingleses una gran oportunidad para elevar la moral de las dotaciones.

La potencia efectiva de las flotas de navíos

Cuando murió Carlos III nuestra Armada era, al menos en papeles, la segunda del mundo. Contábamos con 67 navíos, 44 fragatas y más de 150 unidades

menores, pero la realidad es que en su mayoría se trataba de barcos arrumbados, sin aparejos ni municiones ni repuestos. Y lo que era más importante, sin dotaciones.

Si la potencia de un navío de línea la midiéramos solamente por el número de cañones, no tendríamos más que un valor nominal. La realidad es que la potencia efectiva era la garantía de que esos cañones disparasen eficazmente y con rapidez, que las maniobras se efectuasen con habilidad, explotando al máximo el aparejo y la intensidad del viento para poder situarse en la posición más favorable con respecto al enemigo, y esto sólo se podía conseguir con dotaciones bien adiestradas.

La eficacia de los navíos se apreciaba especialmente cuando llevaban muchos años en la mar y no por los estados de fuerza, que engañaban a los estrategas de mentalidad terrestre, conduciendo a medidas erróneas y trágicas consecuencias.

Nuestros navíos de finales del XVIII arbolaban palos más altos que los de Francia e Inglaterra, lo cual aparentemente les permitía soportar mayor aparejo, es decir, mayor superficie de velamen. Sin embargo, una economía mal entendida nos llevó a utilizar pinos españoles en lugar de los de Riga, que eran mucho más resistentes, aun cuando resultaban más caros. También la cabullería y las lonas de los aparejos, de manera especial durante el reinado de Carlos IV, dejaban mucho que desear. Las ventajas derivadas de la bondad de los cascos, de la potencia de su armamento y de un cuerpo de oficiales de gran competencia profesional quedaba neutralizada, ya que no había marineros y nadie se alistaba voluntariamente en una Marina en la que las raciones alimenticias eran malas y el personal pasaba varios meses sin recibir sus pagas. Además, los buques no navegaban y los arsenales no disponían de los pertrechos indispensables para el armamento. Y en esas condiciones nos aventuramos a secundar los planes de Napoleón.

El almirante Mazarredo, que mandaba la escuadra española del Mediterráneo, conocía muy bien la realidad del estado de los buques y señaló a Godoy la gravedad de la situación de la fuerza que mandaba, a la que se iba a enviar al canal de la Mancha para unirse a franceses y holandeses para atacar a Inglaterra; Godoy ante esta honradez reaccionó desterrando y destituyendo a nuestro mejor almirante.

El almirante don José de Córdoba, que sustituyó a Lángara en el mando de la Escuadra del Océano, asumió el de la que se creó para la actuar en el canal de la Mancha, y desde Cartagena recibió orden de hacerse a la mar con veinticuatro navíos y cuatro fragatas para dirigirse al objetivo después de tocar en Cádiz para completar el armamento. Tras escoltar un convoy y ante las dificultades de entrar en el puerto gaditano por un fuerte temporal de levante, se dejó arrastrar hasta el meridiano de cabo San Vicente.

Jervis, que se encontraba en Lisboa, tuvo noticias de esta salida y con quince navíos y cuatro fragatas se dirigió a interceptarlo, produciéndose el

encuentro en las proximidades del cabo, cuando Córdoba navegaba con dos divisiones bastante separadas, una de 19 navíos y otra de seis.

El combate de cabo San Vicente, que tuvo lugar el 14 de febrero de 1797, nos costó 404 muertos, 880 heridos y cuatro navíos apresados por los ingleses. El almirante Jervis recibió el título de conde de Saint Vicent, y el almirante Córdoba fue sometido a un consejo de guerra que le condenó a que «quede, desde luego, privado de su empleo, sin que pueda obtener en tiempo alguno otro mando militar, prohibiéndole asimismo que resida ni se presente en la Corte, ni en las capitales de los departamentos marítimos». Aunque las decisiones judiciales sean siempre respetables, hay que poner de manifiesto en defensa del almirante que en ninguno de los navíos puestos bajo su mando había más de 60 marineros profesionales.

Mazarredo fue repuesto en el mando de nuevo, pero tampoco podía hacer milagros y la flota quedó bloqueada en Cádiz, rechazando un ataque a la plaza, acabando esta guerra con la pérdida de la isla de Trinidad.

En relación con el combate de San Vicente, reproduzco el discurso del teniente general de la Armada don Domingo Pérez de Grandallana, hombre de gran experiencia en la mar y cuyos conocimientos sobre la organización inglesa y francesa le autorizaban a manifestar, en aras de su amor a la patria, las causas que en su opinión habían contribuido al desastre:

«A poco que se reflexione se hallará que un inglés entra en el combate de Esquadra íntimamente persuadido de que su deber es ofender á los enemigos y sostener á los amigos y aliados sin dependencia de las providencias intermedias de una batalla, y al paso que por este medio despeja su imaginación de cuidados subalternos que le distraigan, apoya su confianza en que regidos sus compañeros por los mismos principios, están como él competidos de la rígida y precisa ley del recíproco sostén: de modo que él y todos fijan su vista solo en obrar con actividad y acierto según las circunstancias se presentan, y con la seguridad de que no han de ser abandonados. Y por el contrario se verá que un francés y un español obrando bajo un sistema que propende á la formación y orden dentro del combate y no haciéndose mención del recíproco sostén, entran en él vacilantes, con el continuo cuidado de si verán ó entenderán la señal del general para tal ó tal movimiento (como que en este defectuoso sistema se deben hacer señales para todo) y están por tanto irresolutos para tomar por sí el partido que las circunstancias les presente favorable; y según el empeño con que en ambas marinas se manda á los buques mantener el lugar constante, pueden en uno tener el fuego de cuatro á diez mientras sus compañeros sufren en otro el de diez á cuatro, y lo que es peor, les falta aquella confianza que inspira el recíproco sostén tan mantenido entre los ingleses, como olvidado entre nosotros que no necesitábamos aprenderlo de ellos...»

Durante el bloqueo de Cádiz, Jervis tampoco había tenido las cosas fáciles, ya que un complot se estaba fraguando en su escuadra, dirigido por un antiguo procurador llamado Bolt, que embarcado como marinero dirige el movimiento subversivo de los «irlandeses unidos», que pretendía deshacerse de los oficiales y poner la flota al mando de un marinero llamado David Davison para llevarla a Irlanda y sublevar la región contra Inglaterra.

Jervis fue prevenido por el Almirantazgo de los peligros que corría y actuó con mano férrea incomunicando a los buques, separando a soldados y marineros, suprimiendo el irlandés en las conversaciones y promoviendo el funcionamiento de consejos de guerra en cada buque para castigar con energía las faltas de disciplina. Hubo varias ejecuciones durante el bloqueo de Cádiz, logrando el total restablecimiento del orden a bordo.

Fue en esta época cuando Nelson fue destacado con cuatro navíos y tres fragatas a Santa Cruz de Tenerife en una misión de carácter pirático, ya que buscaba apropiarse de unos buques españoles que se creían procedentes de Veracruz cargados con un fabulosos tesoros; sin embargo, solamente había un barco de Manila con rico cargamento. Nelson decidió apoderarse del buque, fracasando en el empeño, siendo rechazado en dos intentos sucesivos efectuados durante los días 20 y 24 de julio de este año de 1797, perdiendo los ingleses 114 hombres y Nelson su brazo derecho.

Hambre

Ya hemos visto que la Matrícula proporcionó tripulantes para el año 1790 y sin embargo no los hubo para el 1793. La única razón estaba en la manera de llevarla a cabo y no en la institución en sí. Las autoridades locales habían contravenido las órdenes de la Corona obligando a entrar a los inscritos en sorteos y cargándoles con alojamientos, bagajes, rondas y cargas adicionales de las que legalmente estaban exonerados. Ya en tiempos de Carlos III, época considerada por muchos historiadores como brillante, juzgando solo el número de buques, mendigaban las tripulaciones que devengaban siete u ocho mensualidades y lo único que recibían los buques eran las cantidades mínimas para atender al sustento de las tripulaciones, que a pesar de haber entregado su sangre para salvar la plata de la codicia enemiga eran tratadas de este modo. Ni los generales, ni los comandantes, ni las familias recibían sus asignaciones y había veces que dudaban si al día siguiente podrían comer. Don Cosme Damián Churruca, que en 1781 era alférez de fragata en el navío *San Vicente*, tuvo que empeñar sus prendas para cubrir las necesidades indispensables y escribió a su padre en estos términos:

«Navío *San Vicente* y Cádiz 23 de octubre de 1781.—Padre y muy Sr. mío: Por el contenido de una de Vmd. que recibí ayer con fecha de 11 riel corriente

he tenido el gusto de saber se halla Vmd. bueno, etc., etc. Seis meses hace que el Reí no me da un cuarto (ni piensa en darme). Suponga Vmd. que no he podido quedar un solo día abordo porque todas las tardes tengo que visitar al General y darle parte de las ocurrencias del día en la escudara: conque el recurso de estar encerrado sin ir á tierra que era el que me podía ahorrar los gastos, ni lo hay ni lo puedo tener si no abandono el cumplimiento de mi obligación, pues si tengo la precisión de ir todos los días decente á tierra también tendré la de usar zapatos, peinarme, hacer el gasto de polvos, el de barbero, el de medias, que es preciso sean de seda y me hallo muy pobre de ellas... Dios guarde la muy importante vida de Vmd. muchos años -13. S. M. de Vmd. su mas humilde hijo.—Cosme.— (Hay una rúbrica).—Mi padre y señor.»

Y para evitar que su padre no le retirase la asignación se vio obligado a escribir a su hermano:

«Navío *San Vicente* y Cádiz 27 de noviembre de 81.—Querido hermano:

En el correo de ayer recibí también carta de Padre, por la que he visto ha padecido la tuya el atraso de un correo; también le escribo, por si acaso no gustas enseñarle esta, para que no trascienda que me gratificas mensualmente con 4 pesos, los que no dejarán de ayudarme mucho, pues no tendré así que andar pidiendo para un par de zapatos, ni para el peluquero. quisiera me proporcionara la fortuna ocasión en que manifestarte mi agradecimiento y hacerte ver corresponde al singular amor que te merece tu hermano que te quiere y estima.—Cosme.—Querido Juan Pascual.»

De esta forma se olvidaba la nación de sus obligaciones hacia uno de sus más abnegados y valientes hijos, aunque luego lo pusiese como ejemplo de entrega y gratitud para futuras generaciones. Y si Churruca tenía un temple de héroe a pesar de tan lamentable trato, la realidad es que la generalidad de los hombres no mantenían el mismo talante ante tan injusto abandono y tal ingratitude. Si esto le ocurría a uno de sus mayores héroes, ¿qué esperaba el Estado de la marinería? ¿Y de sus mujeres y sus hijos a los que se retenían sus haberes?

Más adelante, cuando ya de brigadier mandaba el navío *San Juan* y estaba apunto de hacer su nombre inmortal, escribía a su hermano en estos términos:

«Navío *San Juan* en Cádiz á 11 de octubre.—Querido hermano: desde que salimos del Ferrol no pagan á nadie ni aun las asignaciones, á pesar de estar declaradas en la clase del prest del soldado, de manera que les debe ya cuatro meses, y no tienen ni esperanzas de ver un real en mucho tiempo: aquí nos deben también 4 meses de sueldo y no nos dan un ochavo, sin embargo de que nos hacen echar los bofes trabajando: con que no puedo menos de agradecer mucho el que hayas libertado á Dolores de los apuros en que andaría para

pagarte los 1.356 reales que te los libraré yo luego que pueda, entre tanto he encontrado en el Ferrol á un amigo rico, que socorrerá á Dolores con cuanto necesite, y quedo tranquilo con haber asegurado ya su subsistencia decentemente. Estos son los trabajos de los que servimos al Rey, que en ningún grado podemos contar sobre nuestros sueldos.»

Unos días después tuvo lugar el combate de Trafalgar y ya por aquel entonces los marineros ingleses disponían de un chelín diario de ración. Así, no tiene nada de particular lo que el almirante francés Jurien de la Graviere pone en boca de Nelson:

«Que no comprendía como hubiera un voluntario en la Marina española por una paga de dos peniques al día, pan negro, habichuelas podridas y aceiteapestoso.»

En la escuadra inglesa no había un solo marinero enfermo después de dos años en la mar y sin embargo en la nuestra el escorbuto hacía estragos aun cuando los buques se encontraban en puerto. Así estaban las dotaciones a finales del XVIII y principios del XIX, y en estas condiciones combatieron en Trafalgar.

Otros sistemas de reclutamiento. Sorteos

En 1802 , se encargó don Luis María de Salazar un arreglo de las matrículas bajo la base de conferir su gobierno al Cuerpo General de la Armada, redactándose a tal efecto la Ordenanza de 1802, que más adelante fue revisada y corregida por el Estado Mayor, bajo la presidencia del teniente general don Domingo Pérez de Grandallana, obra muy notable por su fondo y por su estilo, aprobada por Decreto de 8 de octubre de 1820, que instauraba el sistema de sorteo. Tras una nueva reforma en 1865, en 1873 llegó la abolición de la Matrícula, quedando libre el ejercicio de las industrias marítimas y estableciendo el servicio en la Armada con carácter voluntario. Pero este estado de cosas no duró demasiado tiempo, ya que la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de Marinería de 17 de agosto de 1885 restableció la Matrícula, subsistiendo esta ley hasta que el 2 de julio de 1914 se introdujo la importante modificación al suprimir la redención a metálico.

Hay quien era de la opinión de que una vez abolido el sistema de matrículas y ampliado el sistema general de reemplazo para cubrir el servicio en la Armada se solucionaría el problema, al creer ingenuamente que de esta manera se completarían las tripulaciones con la población costera. Este sistema se estableció por Decreto de 8 de octubre de 1820. La realidad es que estos forzados vivían una situación de desesperación, con lo que para valorar los

resultados del sistema de sorteos no hay más que leer el informe que se incluye a continuación:

«Vicedirección de Sanidad militar de la Armada del Departamento de Cádiz. Navío Rey D. Francisco de Asís.=.He recibido el oficio de V. S., hecha de ayer, en el que me traslada el Sr. Director del Cuerpo de 49 de Febrero último, en que se previene por dicho Jefe se manifiesten las causas ó motivos á que puede atribuirse el excesivo número de individuos que han contraído lesiones orgánicas del corazón durante su permanencia en el servicio; á mas de, si las causas generales que puedan producir esta funesta enfermedad debe atribuirse á las circunstancias especiales que concurren en los individuos que como “quintos de marinería” dotan el Rey D. Francisco de Asís. Estos, procedentes de tierra y dedicados antes á diversas profesiones, pero en su mayor parte á las faenas del campo, experimentan un cambio brusco en sus costumbres y hábitos: y si á esto se agrega el disgusto inherente á venir al servicio de la marina, para el que se necesita una vocación especial, no creo sea aventurado pensar que una pasión de ánimo deprimente alterando su economía . disminuyendo su apetito y de aquí que todas las enfermedades de estos individuos toman el carácter adinámico . produzca en ellos una fiebre que motive su baja al hospital, donde aumentada la pasión de ánimo, predominando el sistema nervioso á los demás, se desarrolla en ellos el padecimiento del corazón adoptando diversas formas y corriendo sus períodos en algunos casos con tanta rapidez, que muchos han sucumbido sin haber habido lugar ni tampoco para declarar su inutilidad para el servicio.»

Así nos encontramos con 415 hombres en el hospital, 230 con lesiones en el corazón, de los que resultaron 35 muertos y 240 bajas. Ésta fue la consecuencia de la aplicación del sistema de quintas. Naturalmente la Matrícula tardó poco en volverse a instituir.

El sistema voluntario

Evidentemente nadie puede dudar de que éste es el sistema ideal para el servicio militar en un Estado, y de manera muy especial para la Armada. En otros países, como Inglaterra, se había aplicado con éxito desde hacía bastante tiempo al tratarse de una nación en la que por necesidad los naturales se han dedicado a profesiones relacionadas con los asuntos marítimos, pagándose el servicio en la Armada a un precio elevado en situaciones normales, aunque en casos extraordinarios también se haya recurrido al sistema de levadas cuando las necesidades hicieron que no se consiguiese por el sistema voluntario el número de hombres necesario.

Pero el sistema voluntario depende mucho del carácter de las gentes del

país en relación con los asuntos marítimos y, teniendo en cuenta la natural aversión del hombre a todo tipo de servicio que imponga estrechas obligaciones, se hace necesario que el Estado sea el más generoso de los armadores a la hora de establecer los salarios de la marinería y de este modo completar las plantillas de la Armada. En España, donde hay poca inclinación hacia las tareas del mar, los salarios había que pagarlos no sólo en orden a la dureza del trabajo, sino en relación con la escasez de mareantes.

Para calcular este salario se pueden utilizar dos procedimientos: uno de ellos es ajustarse a lo que paga el armador más exigente e incluso algo más, ya que ninguno le va a pedir tanto como lo va a hacer la Armada. El otro sería el que estuviese dispuesto a percibir un sustituto durante su desempeño. El primer caso no es sencillo por carecer de una base fija, pero en el segundo, el tantas veces citado don Francisco Javier de Salas lo estimó en una época en la que estaba vigente el injusto sistema de redenciones, imperante en el año 1898 y posteriores hasta su supresión total a principios del siglo xx.

Pues bien, aplicando los salarios de la época, tomando como base 350 reales de vellón al mes y teniendo en cuenta que en ultramar se pagaba a razón de 2,5 a 1 con respecto a la Península, el cálculo para la totalidad de la marinería de la Armada resultaba de 154.400.000 reales al año por el sistema voluntario, mientras que el coste del mismo personal por el sistema de matrículas era de 19.000.000 reales, es decir, que el sistema voluntario suponía una diferencia de más de 135.000.000 reales.

Si esto es posible, hágase, por supuesto, pues no hay duda que es el mejor sistema de todos, pero teniendo presente desde el principio el superior coste.

Situación actual

La Ley de 3 de marzo de 1915 formuló las bases en las que debía fundamentarse el reclutamiento y reemplazo del personal de marinería de los buques de guerra y con sujeción a éstas se publicó la Ley de 19 de noviembre de ese mismo año, que además organizó las reservas navales y estuvo en vigor hasta el 14 diciembre de 1933, en que la República promulgó la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de Marinería, dictada para adaptar las bases de la citada ley de 1915 al nuevo orden jurídico. De las disposiciones posteriores citaremos la Ley 55/68, de 27 de julio, General del Servicio Militar, derogada por la Ley 18/84 de 8 de junio, ambas comunes a los tres ejércitos. Disposiciones posteriores fueron la Ley 17/89 del Régimen del Personal Militar y la 19/99, que sustituye a la anterior, estableciendo el servicio militar voluntario en los tres ejércitos.

La Inscripción Marítima no es obligatoria en los aspectos relacionados con el servicio militar naval, aunque se mantiene en la actualidad la Libreta de Inscripción Marítima o Cartilla Naval como documento oficial, que por una

parte es el documento de identidad del marino, aceptado internacionalmente, y por otra mantiene un registro de los embarques y desembarques del poseedor, es decir, una especie de currículum que el profesional de la Marina mercante o de pesca puede obtener en cualquier capitánía marítima o en los Servicios Centrales de la Dirección General de la Marina Mercante.

La antes citada Ley 55/68 establecía en su artículo 48 que todos los españoles estaban obligados a solicitar su alistamiento al llegar a la edad establecida, con la salvedad de los pertenecientes a la Inscripción Marítima, que la ley denominaba Matrícula Naval. Ésta fue sustituida por la 19/84, del Servicio Militar, pero continuaba la aplicación del Decreto 3087/1969, en el que se contemplaba la Inscripción Marítima; sin embargo, al establecerse el servicio militar voluntario con la Ley 17/99 desapareció la obligatoriedad de inscribirse.

En la actualidad y desde que se aplicó esta última disposición, el servicio militar naval es voluntario; sin embargo, desde su implantación hasta ahora nunca se ha llegado a completar la plantilla de marinería de la Armada, oscilando el déficit, según la época, entre un 5 y un 25 por 100 aproximadamente, aunque la actual situación de crisis ha supuesto un repunte al alza, unido a que un porcentaje relativamente elevado de marinería corresponde a mujeres, del orden del 27 por 100, lo que supone uno de los más altos de las marinas occidentales, y aproximadamente un 11 por 100 a extranjeros. Por otra parte, hay que señalar que la cobertura de la Armada es sensiblemente inferior a la de los ejércitos de Tierra y Aire, especialmente este último, que tiene prácticamente cubierta la plantilla de tropa. Esto es un índice de la escasa atracción del Servicio Naval.

Reflexiones

A la vista de todo lo tratado hasta ahora se pone de relieve una constante que lamentablemente ha perdurado durante el transcurrir de los años: la permanente posposición del hombre, verdadera alma de la Marina, a la de los armamentos. Y así se ha visto a la hora de los grandes armamentos, en que se daba prioridad a la provisión de hierro, lonas, madera, jarcia, perchas, artillería y muchísimos efectos más, imprescindibles para la construcción naval, cuyo valor nominal era lo único que consideraban los gobernantes y, sin embargo, las dotaciones que debían manejarlos, los hombres que tenían que combatir a bordo por la patria, constituían menor preocupación para los gobiernos de siglos pasados. Es cierto que las levas siempre proporcionaron vagabundos, delincuentes, presidiarios, etc., pero era un lamentable error poner en sus manos las mejores naves construidas en el mundo.

Es posible que muchos piensen que esto es una exageración y que precisamente para remediar la situación creada se instituyó la Matrícula Naval, a la que de manera permanente nos hemos venido refiriendo, y no les falta parte

de razón. Pero para que un convenio pueda aplicarse es necesario que las dos partes contratantes respeten sus cláusulas, y sin embargo, cada vez que se instituí, los primeros inscritos encontraban una gran decepción al no ver respetados sus derechos y no bastaba más para que la voz se propagase por el litoral y se acabase la voluntariedad.

La Matrícula surgió de una causa justa, ya que tuvo su embrión en el clamor de los pueblos de la segunda zona del litoral, de los que empezaban a ser pueblos del interior, que sólo tenían relación con la mar en aras de su proximidad y no por el ejercicio de una profesión. Y si esta institución se había establecido por una causa justa con la finalidad de tener buenos profesionales para los buques de la Corona, ¿por qué se faltaba a lo establecido en las cláusulas estropeando los buenos resultados que se pretendían obtener? Recordemos que cuando la Matrícula se aplicaba sin precipitación, poniendo cuidado en la previsión de dotaciones con la debida antelación, daba buenos resultados. En tiempos de penuria y escasez de población hubiera sido preferible armar menos cantidad de navíos y preocuparse más por su mantenimiento, tanto en calidad del personal como en el mejor funcionamiento de los arsenales. Hay muchos que se extrañan de que aquellos enormes armamentos no proporcionasen la victoria siempre a nuestra nación, pero los que así piensan son los profanos, los que faltos de mentalidad naval estiman el poder naval en función del valor nominal y no del valor efectivo.

Si nuestros gobernantes no hubieran reiteradamente infringido las leyes de la Matrícula, tantas veces reclamada por los intendentes y ministros de provincia del ramo, si se hubieran pagado los haberes a su debido tiempo, si se hubiera licenciado a sus hombres en sus plazos y, en definitiva, si se hubiera cumplido lo que constituía una obligación sagrada, nuestra Armada hubiera tenido en todo momento dotaciones compuestas por honrados, expertos y eficaces marineros.

En relación con la Inscripción Marítima y refiriéndose a Francia, a la que la naturaleza no ha dotado de una posición estratégica tan importante como la nuestra, dice el príncipe de Joinville en un interesante estudio en el que instaba al mantenimiento de una institución tan preciada como era la Matrícula Naval, a la que el país vecino, a diferencia nuestra, ha mimado, mantenido y desarrollado mediante una laboriosa legislación que le ha permitido, a pesar de su escaso litoral, obtener mejores resultados en proporción a las dimensiones de sus costas, lo siguiente:

«Muchos pueblos extranjeros nos envidian esta legislación, y se esfuerzan por arreglar á ella la suya. Los mismos ingleses que la atacan, los ingleses, tan celosos de su libertad individual, tan impacientes por sacudir toda traba, tan enemigos de toda imitación extranjera, han tratado de establecer algo semejante.»

Ya hemos dicho que el sistema voluntario, cuando se puede aplicar debidamente, con la remuneración adecuada y las prebendas que lleva consigo, es sin duda el mejor, precisamente por la voluntariedad de su carácter; sin embargo, la realidad es que desde su implantación en España las plantillas no han sido debidamente cubiertas y, si bien las dotaciones de los barcos operativos pueden estar completas en lo que se refiere a número de efectivos, a veces, la cobertura es sólo nominal y no de manera cualitativa al tener que completar los puestos de cabos con marineros.

No obstante lo dicho y ante la situación actual de nuestra Marina, que en ningún momento ha logrado ver colmada la totalidad de su plantilla de marinería desde que fue instituido el sistema voluntario, cabe preguntarse si el déficit no podría ser cubierto mediante una cláusula que facilitase la aplicación de la Matrícula Naval, que cuando fue debidamente empleada por los gobiernos, otorgando las debidas concesiones, proporcionó el personal requerido por la Armada.

Con esto no me estoy refiriendo de ninguna manera a la vuelta al servicio obligatorio con su correspondiente Inscripción Marítima, como ocurría en el pasado. No, creo que estamos en el mejor de los sistemas, pero es necesario tener las plantillas completas tanto en cantidad como en calidad, ya que ello redundará en una mayor eficacia de la fuerza, pero creo que hay que cargar las tintas en algunos aspectos ya señalados en el pasado, tales como una mayor remuneración de los servicios en función de las penalidades y sacrificios, así como otro tipo de incentivos que hagan más atractivo el servicio naval y no favorezcan la diversión de los efectivos hacia otros ejércitos.

Hay otro aspecto que no quiero dejar de tocar, aunque sea de pasada, y es el de la movilización en caso de crisis o de guerra, para lo cual es preciso contar con un listado de efectivos del que en un momento determinado sería necesario echar mano. Esta reserva, que no sólo es necesaria para la Armada sino para el resto de los Ejércitos y que no tengo conocimiento de que se esté efectuando, la considero una tarea imprescindible para llevar a cabo en tiempo de paz y, de este modo, evitar las precipitadas movilizaciones que nuestra historia ha puesto de manifiesto cuando nos hemos visto sometidos a agresiones externas. Y no caigamos en la inocencia de pensar que por pertenecer a instituciones armadas internacionales van a ser otros los que nos saquen las castañas del fuego.

En relación con esto y en lo que se refiere a la Armada, podría facilitar las cosas el retorno a la Inscripción Marítima, que de hecho se sigue manteniendo, pero efectuada con vistas a una movilización en un momento determinado, pues no se caiga en el error de pensar que los barcos de hoy lo que necesitan son técnicos más que marineros. No es así, la mar es ahora la misma que en siglos pasados, y los barcos, incluidos los portaaviones, siguen sumergiendo sus proas bajo las olas y navegando en condiciones difíciles durante periodos prolongados.

El desempeñar las funciones exigidas por la tecnología actual evidentemente exige técnicos, pero antes que eso deben ser marineros acostumbrados a desenvolverse con soltura en el medio marino, lo cual no quiere decir que los técnicos no se puedan adaptar con facilidad, pues al fin y al cabo todos hemos sido bisoños. No cabe duda de que al menos hay que sentir una inclinación hacia la mar con la que se va a convivir en periodos prolongados.

LA ENSEÑANZA DE PERFECCIONAMIENTO DE OFICIALES: UNA ASIGNATURA PENDIENTE

Jesús Alberto PERDICES MAÑAS
Teniente coronel de Intendencia de la Armada

Introducción

Una de las cuestiones o aspectos más importantes en cualquier organización es la «puesta a punto» y actualización de las capacidades y destrezas del personal que la componen. Pues aunque los denominemos «recursos humanos», sus actos están basados en la preparación, adiestramiento y, básicamente, en la voluntad de cada uno de los actores.

Hasta hace relativamente poco, se entendía que cada persona sabía porque había alcanzado un nivel dentro de los sistemas educativos. Estudios a nivel psicológico (como por ejemplo los relacionados con enfermedades como el Alzheimer) nos exponen cómo es conveniente y necesario no sólo la adquisición de conocimientos en un determinado momento, sino la aplicación práctica de los mismos a situaciones cotidianas (de esto ya hablaban los filósofos griegos) como método para no perder esos conocimientos. Si a esto le añadimos la evolución de las ciencias y la tecnología, nos encontramos con la necesidad de cambio de nuestros hábitos a nivel intelectual, que nos lleva a la necesidad del estudio a lo largo de toda la vida. En este sentido se articula la reforma de las enseñanzas superiores pretendida en el ámbito europeo y de su vecindad, dentro de lo que se ha denominado «Proceso de Bolonia».

Las Fuerzas Armadas, como parte de una sociedad industrializada y avanzada, deben tener entre sus componentes el personal cualificado necesario para el cumplimiento de su función militar, así como de aquellas otras funciones de defensa nacional que el Estado pueda requerir de cualquiera de sus nacionales. Y en el caso del personal de mando, debe alcanzar niveles no sólo suficientes, sino óptimos, como no puede ser menos en consecuencia con el nivel de desarrollo económico y social de España en el ámbito mundial.

A lo largo de este ensayo se pretende plantear una panorámica de las enseñanzas de perfeccionamiento a nivel de oficiales en el ámbito del Ministerio de Defensa (MINISDEF), y en concreto de nuestra Armada. Para ello vamos a hacer una presentación del marco donde nos movemos y de la normativa de la enseñanza superior a nivel tanto general como particular del propio Ministerio. Finalmente veremos el mandato de formación permanente y su estructuración durante la carrera militar contenido en la Ley de la Carrera Militar.

La nueva estructura europea de las enseñanzas universitarias

Espacio Europeo de Educación Superior

Todos hemos oído en alguna ocasión hablar de Bolonia, pero probablemente no tengamos muy claro ni qué significa ni cuánto nos puede influir. Y quizá menos si lo pensamos desde la perspectiva de la milicia. Por ello vamos a intentar dar unas pinceladas de lo que significa Bolonia, tanto para el sistema educativo general como para el particular del MINISDEF.

El proceso de construcción del Espacio Europeo de Educación Superior (EEES) se inicia en el año 1999 con la Declaración de Bolonia.

Tiene como antecedentes dos hechos:

- La *Magna Charta Universitatum* (1), firmada en Bolonia en el ámbito de la celebración del noveno centenario de la universidad más antigua de Europa. Se pretende una cooperación de las naciones europeas en el tiempo, con el convencimiento de que las universidades están llamadas a jugar un importante papel en el desarrollo cultural, científico y técnico.
- La Declaración de la Sorbona (2): se plantea el pensar en una Europa de conocimientos con el objeto de la consolidación y el desarrollo de las dimensiones intelectuales, culturales, sociales y técnicas de nuestro continente a través de un sistema de educación superior que ofrezca,

(1) Carta Magna de las universidades europeas: declaración de los rectores europeos en Bolonia, el 18 de septiembre de 1988, con ocasión del IX Centenario de la más antigua de entre ellas sobre los principios universitarios fundamentales y medios necesarios para su cumplimiento.

(2) Declaración de la Sorbona: declaración conjunta para la armonización del diseño del Sistema de Educación Superior Europeo (a cargo de los cuatros ministros representantes de Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido). La Sorbona, París, 25 de mayo de 1998.

tanto a los estudiantes como a la sociedad en su conjunto, las mejores oportunidades para buscar y encontrar su propio ámbito de excelencia.

La Declaración de Bolonia (3) fue firmada por 29 ministros y representantes de Educación Superior y establece la Europa del conocimiento como factor de crecimiento social y humano. Tomando como partida las citadas Declaración de la Sorbona y la *Magna Charta Universitatum*, plantean coordinar las políticas para alcanzar en la primera década del tercer milenio el establecimiento de un Espacio Europeo de Educación Superior. Para conseguirlo y en paralelo, se adoptó el sistema de transferencia de créditos, que permitirá un reconocimiento académico inmediato de títulos, la movilidad de los estudiantes entre países y el establecimiento de un modelo de aprendizaje a lo largo de toda la vida. Es decir, la adopción de un sistema flexible de titulaciones, comprensible y comparable, que proporcione una flexibilidad del mercado laboral a los titulados en el ámbito internacional de la Unión Europea.

Sus principales objetivos son:

- La adopción de un sistema basado, fundamentalmente, en dos niveles principales: grado y posgrado.
- Los currículos de los grados deberán estar basados en contenidos y competencias.

Este sistema de titulaciones se basa en dos niveles, grado y posgrado, y se estructuran en tres ciclos. El primer nivel, de grado, comprende las enseñanzas universitarias de primer ciclo y tiene como objetivo lograr la capacitación de los estudiantes para integrarse con una cualificación profesional apropiada en el ámbito laboral europeo. Las enseñanzas de posgrado forman parte del segundo nivel, integrado por el segundo ciclo de estudios, dedicado a la formación avanzada y conducente a la obtención del título de máster, y el tercer ciclo, conducente a la obtención del título de doctor, que representa el nivel más elevado en la educación superior.

Por otro lado, el establecimiento de un sistema de créditos —similar al sistema ECTS (4) (Sistema Europeo de Transferencia de Créditos)— como medio adecuado para promocionar una más amplia movilidad estudiantil. Los créditos se podrán conseguir también fuera de las instituciones de educación superior.

El nuevo enfoque hace que su formación universitaria esté orientada y basada en su propio aprendizaje, en oposición a la educación tradicional basa-

(3) Declaración conjunta de los ministros europeos de Educación reunidos en Bolonia el 19 de junio de 1999.

(4) *European Credit Transfer System* (ECTS).

da casi en exclusiva en la enseñanza del profesor. Por ello, en este nuevo modelo, el sistema de créditos está centrado en el alumno, y se fundamenta en la carga necesaria de trabajo que debe realizar para conseguir los objetivos marcados.

Podemos destacar dos aspectos diferenciadores sobre el modelo anterior: por una parte, el hecho de que el alumno deba adquirir determinadas competencias, lo que le obliga a adoptar un papel mucho más activo en su propio proceso formativo. Y el segundo es la incorporación de un nuevo concepto formativo: la formación y el aprendizaje a lo largo de toda la vida, lo que implica un autoaprendizaje constante, con la finalidad de ser a la vez más competente y competitivo.

El siguiente hito a señalar es la Declaración de Praga (5) (2001). En este caso la participación se aumenta a 32 países que se reafirman en establecer el Espacio Europeo de Educación Superior (EEES) para 2010 y en adoptar un sistema de niveles fácilmente comparable que permita que las universidades y otras instituciones de educación superior puedan constituirse en herramientas europeas para facilitar reconocimiento profesional y académico en el seno de la Unión Europea. Además, reconsideran el establecimiento del aprendizaje a lo largo de toda la vida como elemento esencial del Área de Educación Superior Europea.

Esta dinámica de seguimiento bienal del proceso se materializa en Berlín (6) (2003). El número de asistentes ya es de 33 y deciden reestructurar la carrera a través de la adopción de un sistema basado en dos ciclos principales. Los ministros se comprometieron a comenzar con la implantación del sistema de dos ciclos en 2005. Continúan en la idea de alinear sus políticas nacionales al objetivo «Aprendiendo toda la vida». Asimismo, consideran importante urgir a las instituciones de educación superior a alcanzar las posibilidades para este aprendizaje para toda la vida. Tales acciones deben ser una parte integral de la actividad de la educación superior.

Con relación al Sistema de Transferencia de Crédito Europeo (ECTS), el objetivo es que se convierta no sólo en un sistema de transferencia, sino en un sistema de acumulación, para que se aplique de una forma consistente dentro de la emergente Área de Educación Superior Europea.

Se amplían los miembros a 40 con la incorporación de Albania, Andorra, Bosnia y Herzegovina, Holy See, Rusia, Serbia y Montenegro, y The Former Yugoslav Republic of Macedonia.

(5) *Hacia el Área de la Educación Superior Europea*. Declaración de Praga, 2001: Declaración del encuentro de los ministros europeos en funciones de la Educación Superior en Praga, 19 de mayo de 2001.

(6) *Educación Superior Europea*. Comunicado de la Conferencia de Ministros responsables de la Educación Superior, mantenida en Berlín el 19 de septiembre de 2003.

El Comunicado de Bergen (7) (2005) hace un balance de lo conseguido a mitad del camino señalado y fija los objetivos y prioridades hasta 2010. En esta conferencia se da la bienvenida a Armenia, Azerbaiyán, Georgia, Moldavia y Ucrania como nuevos países participantes en el Proceso de Bolonia. Se señala que aunque el sistema de dos ciclos se está aplicando ampliamente, aún hay algunos obstáculos para el acceso entre ciclos. Además, señalan la necesidad de mayor diálogo, que implique a los gobiernos, las instituciones y los agentes sociales para mejorar el empleo de los graduados de primer ciclo, incluyendo los puestos apropiados en los servicios públicos.

Se decide adoptar el marco general de cualificaciones en el EEES, que comprende tres ciclos (incluyendo, dentro de cada contexto nacional, la posibilidad de cualificaciones intermedias), los descriptores genéricos, basados en resultados del aprendizaje y competencias para cada ciclo, y los intervalos de créditos en el primer y segundo ciclo. Se logra el compromiso de elaborar marcos de cualificaciones nacionales (MECES) compatibles con el marco general de cualificaciones en el EEES para el 2010 y presentar avances sobre el mismo en 2007.

Consideran que el desarrollo de los marcos nacionales de cualificaciones es una oportunidad para entroncar posteriormente el aprendizaje a lo largo de la vida en la educación superior. Se debe coordinar con las instituciones de educación superior y otras para la mejora del reconocimiento de aprendizajes previos, considerando, cuando sea posible, el aprendizaje informal o no-formal para el acceso a, y como un elemento en, los programas de educación superior.

El Comunicado de Londres (8) (2007) es el último que tenemos hasta el cierre de la redacción de este resumen. En esta conferencia se incorpora como miembro la República de Montenegro al Proceso de Bolonia. La revisión se basa en la estructura de los estudios, acordando que en el futuro los esfuerzos deberían concentrarse en eliminar las barreras al acceso y a la progresión entre ciclos, así como en una implantación adecuada de los ECTS basados en los resultados del aprendizaje y en la carga de trabajo del estudiante. Significan que 38 miembros del Proceso de Bolonia, incluyendo Montenegro, han ratificado la Convención del Consejo de Europa/UNESCO sobre el reconocimiento de cualificaciones de la educación superior en la región europea (Convención de Lisboa sobre Reconocimiento-LRC) e invitan a poner en práctica por completo estos marcos nacionales de cualificaciones, acreditados por el mode-

(7) *El Espacio Europeo de Educación Superior-Alcanzando las metas*. Comunicado de la Conferencia de Ministros Europeos responsables de Educación Superior. Bergen, 19-20 de mayo de 2005.

(8) *Hacia el Espacio Europeo de Educación Superior: respondiendo a los retos de un mundo globalizado*. Comunicado de Londres. 18 de mayo de 2007.

lo global del Marco de Cualificaciones del EEES, en el año 2010. Estos marcos, compatibles con el modelo global del Marco de Cualificaciones del EEES, deben ser también compatibles con la propuesta de la Comisión Europea sobre el Marco Europeo de Cualificaciones para el aprendizaje a lo largo de la vida, ya que el modelo global del Marco de Cualificaciones del EEES, acordado en Bergen, es un elemento clave en el fomento de la educación superior europea en un contexto global.

Con relación a los doctorandos, el acercamiento entre el EEES y el Área Europea de Investigación continúa siendo un objetivo importante. Se reconoce el valor del desarrollo y mantenimiento de una amplia variedad de programas de doctorado ligados al modelo global del marco de cualificaciones del EEES, al tiempo que se evita una regulación excesiva. Asimismo, señalan la necesidad de reforzar la reglamentación sobre el tercer ciclo y mejorar el estatus, las perspectivas profesionales y la financiación de los investigadores que inician sus carreras, dado que son requisitos esenciales para lograr los objetivos europeos de fortalecer la capacidad investigadora y potenciar la calidad y la competitividad de la educación superior europea.

Establecen como prioridad para 2009 la culminación de las líneas de acción aprobadas, incluyendo las permanentes del sistema de grados de tres ciclos, la garantía de calidad y el reconocimiento de los títulos y otros periodos de estudio. Además, señalan la necesidad de los gobiernos y de las instituciones de educación superior de establecer una mayor comunicación con los empleadores y otros implicados como base fundamental para sus reformas. Proponen trabajar, en la medida de sus competencias, dentro de los gobiernos para que los empleos y la carrera profesional en la función pública sean totalmente compatibles con el nuevo sistema de titulaciones. Instan a las instituciones a establecer lazos estrechos y cooperar con los empleadores en el proceso de innovación de los estudios basado en los resultados del aprendizaje.

El siguiente encuentro previsto ha sido en el Benelux, en Leuven/Louvain-la-Neuve los días 28 y 29 de abril de 2009, donde se han reunido los representantes de los 46 países que lo respaldan. Los puntos más importantes de la cumbre fueron (9):

- Las políticas de apoyo a los estudiantes y el impulso definitivo a la dimensión social del EEES para que llegue a todos los estudiantes sin excepción, con independencia de su nivel de renta.

(9) El ministro español de Educación ha subrayado que «en los aspectos en los que vamos con más retraso, como la ratificación del Convenio de Lisboa, el suplemento al título o el Marco Nacional de Cualificaciones, ya estamos trabajando para mejorar esas calificaciones». En <http://www.educacion.es/horizontales/prensa/notas/2009/04/eees-espana.html> y <http://mepsyd.es/horizontales/prensa/notas/2009/04/previa-lovaina.html>.

- La movilidad entre los diferentes sistemas universitarios de estudiantes, profesores, investigadores y personal de administración y servicios.
- La adaptación de las distintas enseñanzas en un sistema de tres ciclos (grado, máster y doctorado) que sea reconocible y homologable por todos los países del EEES.
- El establecimiento de un marco nacional de cualificaciones, clave para facilitar la transparencia del sistema y la movilidad.
- El aprendizaje a lo largo de la vida, de forma que permitirá el acceso de los estudiantes a las enseñanzas en cualquier momento de su vida, así como compatibilizar mejor estudios y trabajo.

Resumiendo, podemos hacer las siguientes reflexiones:

- El número de países e instituciones de educación superior que conforman el Espacio Europeo de Educación Superior ha ido creciendo desde la inicial Declaración de Bolonia hasta nuestros días, en que son 46 los países de Europa y de su vecindad adheridos.
- Se ha estructurado un sistema de calificaciones basado en el crédito ECTS, donde se prima el esfuerzo del estudiante. Pasamos de una educación centrada en el profesor a otra basada en aprendizaje y las competencias adquiridas por el propio estudiante, y se fundamenta en la carga necesaria de trabajo que éste debe realizar para conseguir los objetivos; además de ser acumulativa y a lo largo de toda la vida.
- La Enseñanza Superior se estructura en dos niveles, grado y posgrado, y en tres ciclos, al dividirse el posgrado en máster y doctorado. El primer ciclo capacita para el ejercicio profesional, mientras que el segundo perfecciona y el tercero capacita y orienta a la investigación.
- Se fija el año 2010 para la implantación final de las adaptaciones necesarias para la adopción de este sistema común. Es decir, las universidades europeas habrán tenido que adaptar sus planes de estudio a este «Proceso de Bolonia».

El nuevo marco de la enseñanza en España

Antes de proceder a hacer el análisis de la situación actual y de las posibles modificaciones a introducir en las enseñanzas de posgrado en el ámbito militar, es conveniente dejar claros los aspectos de la legislación relativa a las enseñanzas universitarias y cómo van a quedar estructuradas como consecuencias de la adopción de la Declaración de Bolonia de 1999.

El crédito.—En principio tenemos que hablar del cambio conceptual que supone la promulgación del Real Decreto 1125/03 (10), en el que se establece el sistema de créditos y el sistema de calificaciones en las titulaciones universitarias de carácter general y su validez en todo el territorio nacional. En su exposición de motivos señala que es una de las medidas encaminadas a la construcción del Espacio Europeo de Transferencia de Créditos (ECTS), en las titulaciones de grado y postgrado, con el fin de lograr las equivalencias y el reconocimiento de estudios realizados en otros países, permitiendo la transferencia y armonización de enseñanzas.

El concepto de crédito hasta entonces venía referido a lo expresado en el Real Decreto 1497/87 (11), de 27 de noviembre, art. 2.7, como la unidad de valoración de las enseñanzas, que corresponde a diez horas de enseñanza teórico-práctica o de sus equivalentes, modificado por el R. D. 779/1998 (12) en el sentido de incluir «actividades académicas dirigidas, que habrá de prever en el correspondiente plan docente junto con los mecanismos y medios objetivos de comprobación de los resultados académicos de los mismos».

La modificación conceptual se debe a la reformulación del currículo de la educación superior mediante adaptación a los nuevos modelos centrados en el del estudiante y «no exclusivamente en las horas lectivas» (13).

Asimismo, pretende «...facilitar el reconocimiento de las cualificaciones profesionales y la movilidad nacional e internacional, con reconocimiento completo de los estudios cursados...».

El crédito europeo «representa la cantidad de trabajo del estudiante para cumplir los objetivos del programa de estudios... se integran las enseñanzas teóricas y prácticas, así como otras actividades académicas dirigidas, con inclusión de las horas de estudio y de trabajo que el estudiante debe realizar para alcanzar los objetivos formativos propios de cada una de las materias del correspondiente plan de estudios» (14).

Los créditos se acumulan según un plan educativo que las universidades diseñan en el contexto de las directrices de los objetivos educativos y de los perfiles académicos y profesionales de cada carrera en Europa. Las universidades son las responsables del reconocimiento de los créditos para un programa

(10) Real Decreto 1125/2003, de 5 de septiembre, por el que se establece el sistema europeo de créditos y el sistema de calificaciones en las titulaciones universitarias de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional. (BOE 224, de 18 de septiembre de 2003).

(11) Real Decreto 1497/87, de 27 de noviembre, por el que se establecen directrices generales comunes de los planes de estudio de los títulos universitarios de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional.

(12) Real Decreto 779/1998, de 30 de abril, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 1479/1987.

(13) Real Decreto 1125/03.

(14) Art. 3 del Real Decreto 1125/03.

ma determinado (15). Las actividades que se van a computar para el logro de los créditos son diversas y así hay que reconocerlas en cuanto a la relación esfuerzo-logro de los objetivos y, por tanto, de dichos créditos. Como ejemplo del peso específico de cada una de las actividades propuestas tenemos la tabla siguiente, de la que no puedo hacer referencia, pues no apunté su origen en su momento, pero que considero interesante e incluso suficientemente adecuada.

El grado.—El artículo 37 de la Ley Orgánica 6/2001 (16) establece que «Las enseñanzas universitarias se estructurarán en tres ciclos: grado, máster y doctorado. La superación de tales enseñanzas dará derecho, en los términos que establezca el Gobierno, previo informe del Consejo de Universidades, a la obtención de los títulos oficiales correspondientes».

Gráfico 1.—Ejemplo de desarrollo de créditos ECTS de una asignatura de seis créditos.

	Técnica	Actividad		A	B	C	D	E	Créditos ECTS (E÷25)
		del profesor	del alumno	Horas de clase	Horas presenciales fuera del aula	Factor de trabajo del estudiante*	Horas de trabajo personal del estudiante	Horas Totales (A+B+D)	
Teoría	Clase magistral	Explica los fundamentos teóricos	Analiza y toma apuntes. Plantea dudas y cuestiones complementarias	30	-	2	60	90	3.60
Seminario	Seminario sobre un tema de la asignatura	Presenta objetivos, criterios y teorías del trabajo	Trabaja en grupo. Presenta conclusiones del trabajo.	-	1	7	7	8	0.32
Laboratorio	Prácticas de laboratorio	Presenta los objetivos, orienta el trabajo y analiza el seguimiento	Experimenta y elabora una memoria	5	-	1	5	10	0.40
Aula Informativa	Prácticas con modelos	Presenta los objetivos y colabora en la interpretación de los resultados	Realiza las simulaciones e interpreta los resultados	10	-	1.5	15	25	1
Otras Actividades	Tutorías personalizadas	Orienta y resuelve dudas	Escribe orientaciones personalizadas	-	6	-	-	6	0.24
	Disponibilidad en la red	Indica la necesidad de ampliación	Diseña ejercicios para completar la teoría	-	-	-	8	8	0.32
Examen					3			3	0.12
TOTAL				45	18		95	158	6

(*) Número de horas dedicadas por el alumno al trabajo personal (organización de apuntes estudio, documentación, preparación de seminarios, etc.) por cada hora presencial.

(15) Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación. *Programa de Convergencia Europea. El Crédito Europeo*. Madrid, 2003.

(16) En la nueva redacción dada por la Ley Orgánica 4/2007, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades.

En cuanto al R. D. 1393/07 (17) de ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales, desarrolla la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales. Deroga el R. D. 55 (18) de 2005 que establece la estructura de las enseñanzas universitarias y se regula los estudios universitarios de grado, y el R. D. 56 (19), también de 2005, que regula los estudios universitarios oficiales de posgrado.

Ya en su art. 3.1 estipula que «las universidades impartirán enseñanzas de grado, máster y doctorado conducentes a la obtención de los correspondientes títulos oficiales».

Vamos a pasar de una estructura de estudios organizada en tres niveles, donde en el primer nivel se obtenían titulaciones a mitad del recorrido, a otra estructura basada en dos niveles, donde la antigua licenciatura va a asimilarse a lo que ahora se define como grado. Introduce como novedad la titulación de máster como paso previo en los estudios de posgrado hacia el doctorado. Lo podemos ver en los gráficos números dos y tres (20):

Expresada la evolución de las enseñanzas de grado y posgrado en otro tipo de gráfico, tendríamos el del anexo a la Orden ECI/2514/2007 (21), de 13 de agosto, sobre expedición de títulos universitarios oficiales de máster y doctor (gráfico 4).

Como en todo ámbito, también en el universitario el diseño de los estudios parte de una necesidad social a cubrir. Para ello primero debemos identificar los perfiles académicos y profesionales y su traducción a resultados del aprendizaje en competencias. Una vez conocidas éstas y su importancia, se puede saber el valor en créditos que se debe adjudicar en el plan de estudios a los distintos componentes del programa de estudio a tiempo completo. Después, habrá que planificar estos resultados del aprendizaje cada año 60 créditos y con cálculo aproximado por crédito de 25 a 30 horas de trabajo del estudiante, incluidas clases, horas de laboratorio o de realización de trabajos, seminarios, exámenes y su preparación, etc. Esto supone que:

(17) Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales.

(18) Real Decreto 55/2005, por el que se establece la estructura de las enseñanzas universitarias y se regulan los estudios universitarios oficiales de grado.

(19) Real Decreto 56 /2005 que regula los estudios universitarios oficiales de posgrado.

(20) Obtenidos de la web de la UNED, que a su vez lo tomaba del documento «Estudios en España. Nivel Universitario» del Ministerio de Educación y Ciencia.

(21) Orden ECI/2514/2007, de 13 de agosto, sobre expedición de títulos universitarios oficiales de máster y doctor, aunque junto a ello está una simulación de las edades en que se pasaría de una fase a otra, que venía recogida en una página web del antiguo Ministerio de Educación y Ciencia, dentro del documento «Implantación del Nuevo Sistema Educativo». Marzo 2007.

Gráfico 2.—Estructura actual. (Fuente: www.uned.es).

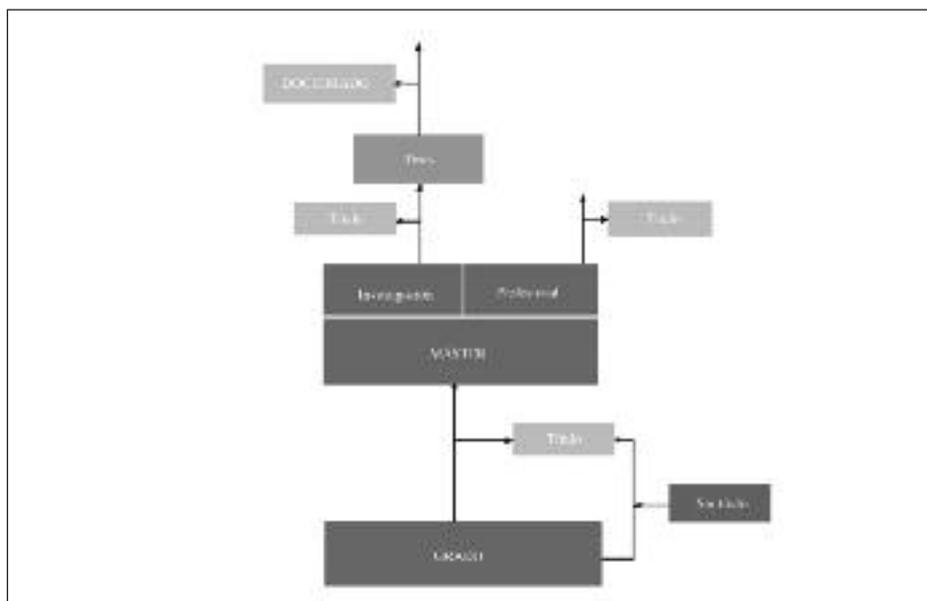
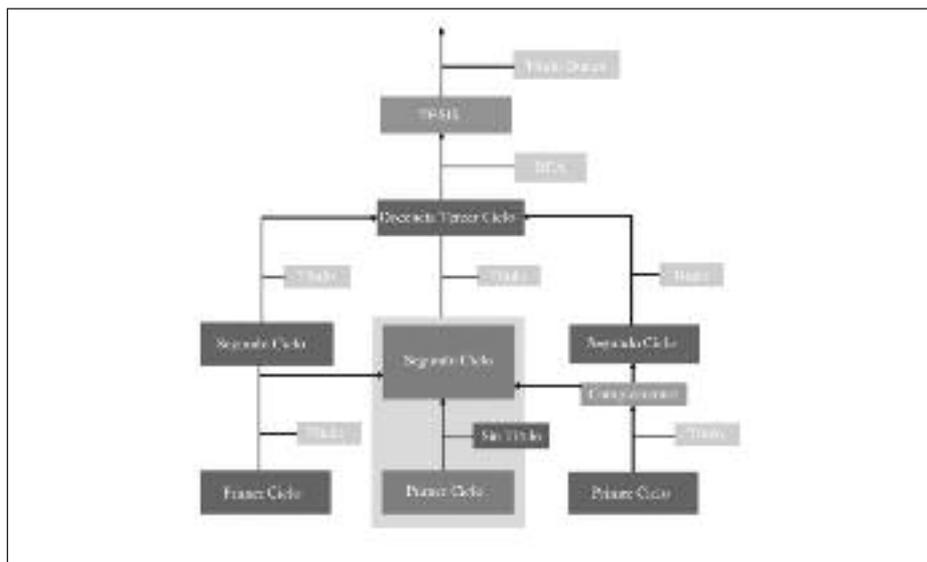
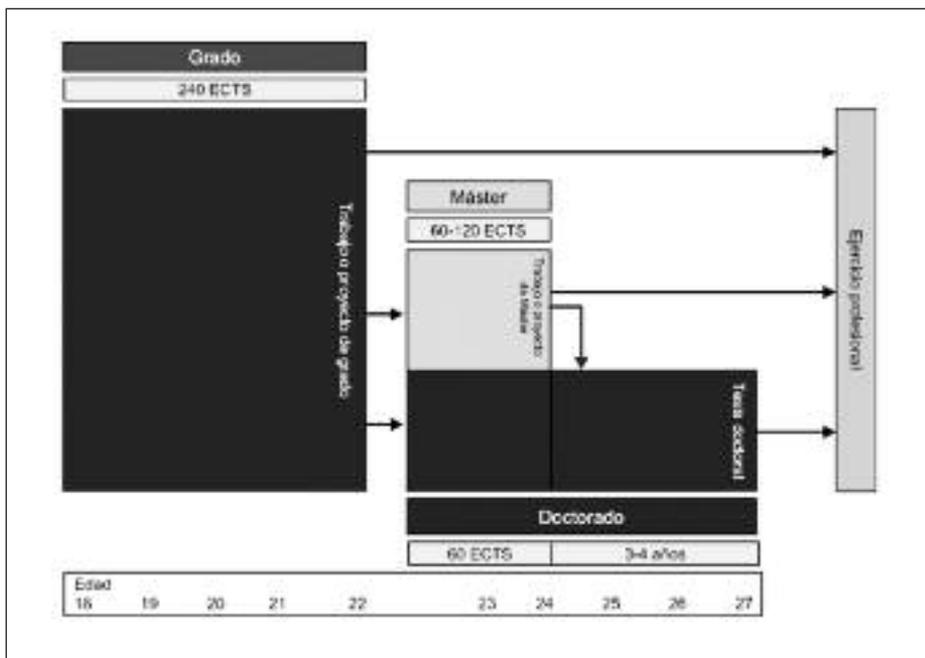


Gráfico 3.—Extracto del documento publicado por el Ministerio de Educación y Ciencia *Estudios en España. Nivel Universitario*. (Fuente: www.uned.es).

Gráfico 4.—Estructura de los niveles de títulos universitarios. La edad es una orientación sobre la secuencia temporal estimada de un estudiante a tiempo completo.



- La asignación de créditos se hace siempre de arriba abajo.
- Se hace teniendo como objetivo que el estudiante consiga una serie de competencias (capacidades, conocimientos y destrezas) que ha sido definida previamente.
- Cada componente del programa de estudio ocupa en el diseño del plan un espacio y un peso en créditos proporcional a su importancia con relación al perfil que el estudiante ha de conseguir.
- El profesor/a tiene una visión completa del conjunto de las actividades educativas que puede y debe generarse y de su impacto en el tiempo del estudiante (una primera visión que debe ir ajustada con la realidad).
- El profesor/a es responsable de diseñar bien ese «capital» de tiempo del estudiante para saber cuántas clases requeriría el aprendizaje y la obtención de las competencias que le han sido adjudicadas, qué temas desarrollar en las clases y cómo hacerlas para la consecución de las competencias. También debe diseñar cuáles son las actividades educativas necesarias para la consecución de los objetivos y qué tiempo aproximado requiere cada una.

- Normalmente no es cada módulo, sino más bien un conjunto de módulos lo que se diseña para conseguir un conjunto de competencias.
- La asignación de créditos, por tanto, requiere reflexión y diseño educativo, y también trabajo en equipo.
- En la actualidad, todas las enseñanzas deben organizarse en base al crédito ECTS.

El esquema siguiente responde a todo el proceso de configuración de una enseñanza superior (gráfico 5).

Además de todo lo anterior, debemos tener en cuenta la posibilidad de adaptación al Crédito Europeo de una titulación ya existente. Para ello debe rediseñarse: re-definir los perfiles académicos y profesionales y las competencias y desde ahí pasar a su traducción al plan de estudios, etc. Es decir, aplicar el proceso anteriormente reseñado y comenzar seriamente desde cero.

Finalmente, en el caso que vamos a ocuparnos a continuación relacionado con el posgrado y más en concreto con el máster, señalar que los buenos

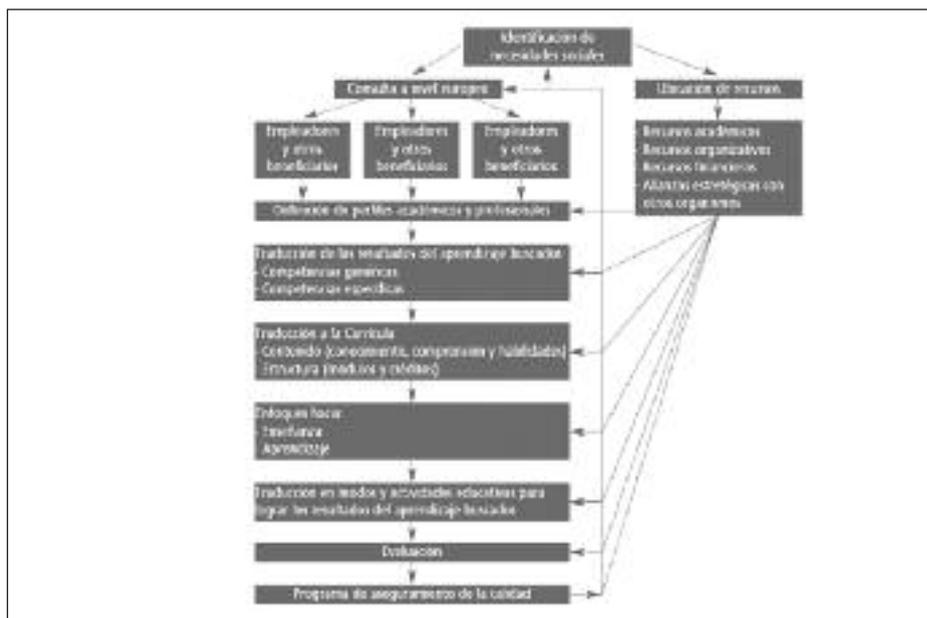


Gráfico 5.—(Fuente: ANECA) (22).

(22) Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación (ANECA). *Programa de Convergencia Europea. El Crédito Europeo*, 2003, p. 13.

másteres necesitan estar en línea con la estructura básica del EEES, que se concibió de manera muy flexible precisamente con el fin de poder aceptar varios perfiles de másteres y varios itinerarios de estudiantes. Caben másteres de 120, 100, 90, 75 y también de 60 ECTS. La normativa española tampoco impone ajustarse al mínimo en cada nivel.

Posgrado: segundo nivel de Bolonia.— Como señalábamos, las enseñanzas universitarias conducentes a la obtención de títulos de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional se estructuran en tres ciclos denominados respectivamente grado, máster y doctorado (23).

Las enseñanzas de máster, estudios universitarios de segundo ciclo de Bolonia, tienen como finalidad la adquisición por el estudiante de una formación avanzada, de carácter especializado o multidisciplinar, dirigida a una especialización académica o profesional, o bien proponer la iniciación en tareas investigadoras. En la programación de las enseñanzas de máster se

**ESPACIO EUROPEO DE EDUCACIÓN SUPERIOR.
Declaración de BOLONIA 1999**

- Sistema flexible de titulaciones, comprensible y comparable.
- Dos niveles:

GRADO.—	Primer ciclo: capacitación con una cualificación profesional apropiada.	
POSGRADO.—	Segundo ciclo: formación avanzada	MÁSTER
	tercer ciclo.	DOCTOR

NORMATIVA ESPAÑOLA:

- Ley 6/2001, de Universidades, modificada por Ley Orgánica 4/2007.
- Real Decreto 1393/2007, ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales.

UNIVERSIDADES: potestad exclusiva para expedir los títulos de carácter oficial de la Educación Superior.

Gráfico núm. 6. (Elaboración propia).

(23) De acuerdo con lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto 1393/07, de conformidad con el artículo 37 de la Ley Orgánica 6/2001.

podrán incorporar especialidades que se correspondan con su ámbito científico, humanístico, tecnológico o profesional.

Por otro lado, un programa de doctorado puede, entre otras opciones, contener un solo máster, un conjunto de materias o módulos conducentes a la obtención de varios títulos de máster o estudios de máster y doctorado.

Para que estos estudios de posgrado tengan la validez oficial dentro del territorio nacional, deben atenerse a lo establecido en el artículo 2 de la Ley Orgánica 6/2001, que otorga a las universidades la exclusiva potestad de expedir los títulos de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional, así como sus diplomas y títulos propios, dentro de la educación superior, estando dotadas con personalidad jurídica y que desarrollan sus funciones en régimen de autonomía y de coordinación entre todas ellas.

En este sentido, el artículo 15 del Real Decreto 1393/07 establece que los programas de posgrado se elaborarán y organizarán en la forma que establezca cada universidad, de acuerdo con los criterios y requisitos académicos que contiene dicho real decreto. Asimismo, señala que en el caso de que el título habilite para el acceso a actividades profesionales reguladas en España, el Gobierno establecerá las condiciones a las que deberán adecuarse los correspondientes planes de estudios, de forma que permitan obtener las competencias necesarias para ejercer esa profesión.

La educación superior y la carrera militar

El marco normativo en el MINISDEF

Como en cualquier organización, la defensa está necesitada de personal profesional dotado de nuevas capacidades personales e intelectuales acordes con los tiempos actuales y que nos lleven, cada vez más, a una continua actualización de conocimientos. Por otro lado, debemos tener en cuenta las expectativas profesionales del personal que las lleva a cabo. Esto es, tenemos la organización y sus componentes y debemos cubrir las necesidades y expectativas de ambas.

La Armada, dentro de la estructura del Ministerio de Defensa, no es ajena a estos cambios. Y así lo significa el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada en el cuarto objetivo de las Líneas Generales de la Armada 2007 (24), *Mantener un proceso continuo de mejora de la organización de la Armada*: «Queremos que nuestra Armada cuente con personas de un alto nivel de cualificación...».

(24) Líneas Generales de la Armada 2007. Ver www.armada.mde.es.

La carrera militar está definida en España en la Ley 39/2007 (25), donde asimismo se determinan los cuerpos y escalas de los ejércitos, así como sus funciones.

Con relación a la enseñanza, el artículo 43 de la citada ley 39/07 establece que la enseñanza en las Fuerzas Armadas «comprende la formación integral, la capacitación específica del militar en su ámbito profesional, su formación continuada y la permanente actualización de sus conocimientos, encaminada al correcto desempeño de sus cometidos y al adecuado ejercicio de sus funciones y facultades». Asimismo, dicha enseñanza «...está integrada en el sistema educativo general y, en consecuencia, se inspira en los principios y se orienta a la consecución de los fines de dicho ordenamiento jurídico, con las adaptaciones debidas a la condición militar». Y, para ello, «...comprende la enseñanza de formación, la enseñanza de perfeccionamiento y la de altos estudios de la defensa nacional».

Hay que tener en cuenta que el dinamismo de las sociedades avanzadas, entre las que se encuentra la española, y los procesos de globalización mundial, y en concreto los europeos a nivel de enseñanza (Espacio Europeo de Educación Superior), tienen como consecuencia modificaciones conceptuales que implican, a su vez, cambios en las organizaciones. Para comenzar, la formación inicial tras la entrada en vigor de la Ley 39/07 debe adaptarse a lo contenido en el Real Decreto 1393/2007. Dicha norma desarrolla la Ley de Universidades, que contempla que serán éstas las que propondrán la creación de enseñanza y títulos que se hayan de impartir y expedir de acuerdo con el principio de autonomía universitaria, sin sujeción a la existencia de un catálogo previo.

Hemos visto cómo el artículo 8 del citado Real Decreto 1393/07 estructura las enseñanzas universitarias conducentes a la obtención de títulos de carácter oficial en tres ciclos: grado, máster y doctorado. En el caso de los oficiales del Cuerpo General y de Infantería de Marina de la Armada, su personal adquiere la titulación de grado a través de sus estudios en la Escuela Naval Militar (hasta ahora equivalente a licenciado según lo establecido en el artículo 51.2 de la Ley 17/99 (26); a partir de ahora, como consecuencia de

(25) Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar.

(26) La Ley 17/1999, de 18 de mayo, de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas modificada por la Ley 32/2002, de 5 de julio (BOE 161 de 6.07.02), establece:

«Artículo 51.2. La enseñanza militar para la incorporación a las escalas de militares de carrera se estructura en los siguientes grados:

a) Enseñanza militar para la incorporación a las Escalas de Suboficiales, que se corresponde con la formación profesional de grado superior.

cursar los estudios derivados del convenio con la Universidad de Vigo, según desarrolla el Real Decreto 1723/08 (27) por el que se crea el sistema de centros universitarios de la defensa), o ya ingresa con este nivel de titulación superior correspondientes al 1º ciclo universitario, como es el caso del Cuerpo de Intendencia.

La necesidad de formación permanente y el perfil de carrera

La formación permanente deriva de los propios requisitos de la organización de cubrir necesidades para su más correcto funcionamiento. Por otro lado, las funciones desarrolladas en cada destino son distintas y determinan un diferente perfil de carrera (28) para el personal a ellas dedicado.

De acuerdo con la legislación vigente (29), que busca converger con los criterios de Bolonia para el Espacio Europeo de Educación Superior, la formación permanente en el ámbito de la educación superior estará orientada hacia

b) Enseñanza militar para la incorporación a las Escalas de Oficiales, que se corresponde con la educación universitaria de primer ciclo.

c) Enseñanza militar para la incorporación a las Escalas Superiores de Oficiales, que se corresponde con la educación universitaria de segundo ciclo.

En cada uno de los grados indicados, la obtención del primer empleo militar al incorporarse a la correspondiente escala será equivalente, respectivamente, a los títulos del sistema educativo general de técnico superior, de diplomado universitario, arquitecto técnico o ingeniero técnico y de licenciado, arquitecto o ingeniero.»

Debemos tener en cuenta que se está refiriendo a la anterior Ley de Universidades y no a la actual.

(27) Real Decreto 1723/08, de 24 de octubre, por el que se crea el sistema de centros universitarios de la defensa.

(28) Encontramos la definición de perfil de carrera en el R. D. 207/2003, que aprueba el Reglamento de Cuerpos, Escalas y Especialidades de las Fuerzas Armadas:

«Artículo 2. De la trayectoria profesional.

1. La carrera militar.

c) El perfil de carrera es la expresión de las vicisitudes que debe seguir el militar de carrera en cada cuerpo, escala y especialidad, a fin de que pueda completar y perfeccionar su preparación, desarrollar sus facultades profesionales y cumplir los cometidos de acuerdo con las exigencias del servicio y sus propias aptitudes.»

En la Ley 39/07, se refiere a trayectoria profesional (artículo 74) y a perfil profesional (artículo 75).

(29) Real Decreto 1393/07.

aquellas enseñanzas que comprenden el 2.º y el 3.º ciclos del sistema español de educación universitaria.

Asimismo, es preciso dar cumplimiento a lo contemplado en el artículo 74 de la Ley 39/2007 sobre:

- Ocupación de diferentes destinos.
- Acceso a sucesivos empleos.
- Progresiva capacitación para puestos de mayor responsabilidad.

En este contexto podríamos puntualizar el perfil de carrera como la expresión de las vicisitudes (trayectoria profesional) que debe seguir el militar de carrera en cada cuerpo, escala y especialidad, a fin de que pueda completar y perfeccionar su preparación (cursos e idiomas), desarrollar sus facultades profesionales (cualidades profesionales) y cumplir los cometidos (destinos y empleos) de acuerdo con las exigencias del servicio (recompensas/felicitaciones y sanciones) y sus propias aptitudes (cualidades personales y prestigio personal).

Para analizar el perfil y la progresión vamos a considerar toda la trayectoria de carrera, es decir, desde teniente hasta coronel, desde el punto de vista de la formación y el perfeccionamiento. Los estudios a desarrollar para el ascenso a general están fuera de las competencias de la estructura de la Armada, al ser responsabilidad del Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional (CESEDEN).

Cada curso debe pretender proporcionar las capacidades requeridas para cubrir cada necesidad dentro de la organización. Por ello es conveniente tener en cuenta las enseñanzas que deben programarse para cada estadio profesional, significando que no pueden tener solución de continuidad y que una vez alcanzada la especialidad/máster, como su propio nombre indica, abre la puerta a la evolución en esa rama y con los destinos que determinan la necesidad de esa formación y, por tanto, la progresión en la carrera del que para ello ha sido formado, de acuerdo con el art. 74.1 (30): «...progresiva capacitación para puestos de mayor responsabilidad, combinando preparación y experiencia profesional en el desempeño de los cometidos de su cuerpo... y de las especialidades que ha adquirido».

La formación propiamente dicha es aquella que se debe proporcionar a aquellos que acaban de ingresar, de acuerdo con el artículo 44.2. La enseñanza militar para el acceso a la Armada proporcionará la formación militar general y específica y complementará la formación técnica acreditada con los títulos exigidos para su ingreso. La formación específica debe ir orientada a capacitar al oficial para ocupar esos puestos operativos que cita el artículo

(30) Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar.

75.1. Dependiendo de qué puestos puedan ser catalogados como tales «operativos», habrá que definir los planes de estudios de esa formación específica.

El artículo 51 (31) establece el sistema de centros universitarios de la defensa para impartir las enseñanzas universitarias de grado. Asimismo, en el punto 4 contempla que dichos centros «...podrán impartir estudios conducentes a la obtención de títulos oficiales de posgrado, tanto de máster como de doctor...».

En este sentido el Real Decreto 1723/2008 (32) establece los centros que componen el sistema de centros para las enseñanzas de formación para oficiales de los cuerpos General y de Infantería de Marina con objeto de alcanzar el correspondiente título de grado del sistema educativo general. También abre la posibilidad, en el artículo 4 concordante con el artículo 51.4 de la ley 39/07, de impartir estudios conducentes a la obtención de títulos oficiales de posgrado. Dada su adscripción a las determinadas universidades en función de la ubicación de la correspondiente academia general o escuela naval por relación tanto de proximidad física como de titulaciones a impartir, es lógico pensar que los estudios de posgrado lo sean con relación a las titulaciones que se imparten. Consecuencia de esa formación continua y de permanente actualización de conocimientos que citábamos del artículo 43.1 de la Ley 39/07 son los cursos de perfeccionamiento que contempla su artículo 48, tanto para complementar la formación inicial recibida como los que permitan adaptar o reorientar la carrera militar, así como para actualizar o ampliar los conocimientos para el desempeño de sus cometidos. Abunda más este artículo 48 en el sentido de que dicha enseñanza «incluirá títulos del sistema educativo general y específicos militares...».

Como señalábamos al referirnos al Real Decreto 1393/2007, las enseñanzas de perfeccionamiento deben estar orientadas a la obtención de los títulos de máster universitario y doctor universitario, sucesivamente.

En base a estas prescripciones, la formación correspondiente a cada momento va a ser una necesidad de la organización para dotar a sus oficiales de las capacidades necesarias para el cumplimiento de sus cometidos en cada escalón profesional y de responsabilidad. Por ello se plantea una formación de perfeccionamiento progresiva que cumpla los parámetros establecidos para los posgrados oficiales, comenzando por los empleos más bajos:

Podemos, por tanto, decir que la enseñanza de perfeccionamiento puede ser de dos tipos:

(31) Ídem.

(32) Real Decreto 1723/08, de 24 de octubre, por el que se crea el sistema de Centros Universitarios de la Defensa.

- a) La que otorgue títulos específicamente militares.
- b) La que conlleve al logro de títulos del sistema educativo general.

Gráficamente podríamos plantearlo en un esquema donde vinculáramos por un lado los estudios con estructura «Bologna» con los requerimientos establecidos en la ley 39/07 de la Carrera Militar, y en una «tierra de nadie» los cursos y especialidades que deben definir su inclusión dentro del sistema educativo general o del específico militar:

A partir de aquí debemos hacer varias consideraciones:

- Necesidad de distinción de las enseñanzas de grado y posgrado, dependiendo de las características de acceso a cada cuerpo.
- Definición precisa de cursos que van a ser determinantes para cumplir los perfiles profesionales necesarios en cada caso.
- Distinción de los cursos que van a ser exigidos para el ascenso y/o para ocupar determinados puestos directivos o ejecutivos.



Gráfico núm. 7. (Elaboración propia).

- Diferenciación clara de las enseñanzas que van a estar comprendidas en el sistema educativo general y las que van a ser específicas militares.

Bajando al detalle de lo relacionado en el artículo 75 (33), desarrollo de la carrera, podemos estructurar como líneas maestras del perfil profesional las siguientes:

- Artículo 75.1:
 - Considera que las exigencias de la organización militar en los dos primeros empleos sean ocupando puestos operativos.
 - Posteriormente habrá que reorientar su perfil profesional para el cumplimiento de tareas en distintos campos de actividad o se le adaptará para perfeccionarse dentro de los que viniera ejerciendo.
- Además de las enseñanzas específicas de cada uno de los cuerpos de la Armada, consecuencia de las funciones a ellos encomendadas, existirían otras especialidades comunes a todos los cuerpos y referidas en los art. 41 y 75.2 de los no específicos del Cuerpo General de la Armada (CGA) e Infantería de Marina (IM). Es decir, todas excepto operaciones para aquellos cuerpos que no son de mando y que su cometido no es de preparación y empleo de la Fuerza y del Apoyo a la Fuerza (34).
- Artículo 75.3: para el ascenso a capitán de fragata/teniente coronel se exigirán titulaciones para una mayor especialización en el campo de actividad correspondiente a cada cuerpo. En particular, para el Cuerpo de Ingenieros «dicha mayor profesionalización estará orientada a establecer especificaciones de diseño, desarrollo y fabricación de sistemas de armas, en la dirección de programas de investigación y desarrollo y en asegurar su control de calidad, especialmente en los órganos de adquisición, o en su caso lo relacionado con el planeamiento y desarrollo de las políticas de infraestructuras y medio ambiental, así como su supervisión y dirección»; y para el Cuerpo de Intendencia de la Armada, se potenciará la capacidad en la ejecución de cometidos relativos a la actividad financiera, presupuestaria y de contratación; así como en lo relacionado con la logística de gestión.

Lo primero que vamos a señalar es la diversidad de enseñanzas que se van a producir derivada de las diferentes funciones asignadas a cada uno de los

(33) Ley 39/2007.

(34) Los Art. 30 y 31 de la Ley 39/07 establecen los cometidos para el Cuerpo General de la Armada y para el Cuerpo de Infantería de Marina.

cuerpos y escalas que conforman los tres ejércitos. Como hemos venido señalando, la ley 39/07 es la que establece en el «Capítulo III. Cuerpos y escalas» los distintos cuerpos y escalas, configurando un «carácter específico según los requerimientos de cada uno de los ejércitos o carácter común para dar respuesta a necesidades generales de las Fuerzas Armadas (FAS)» (35). De los artículos que componen este capítulo, podríamos sintetizar que hay una clara diferenciación entre tres grupos:

- Cuerpo General del Ejército de Tierra, Armada y del Ejército del Aire más Infantería de Marina.
- Cuerpo de Intendencia del Ejército de Tierra, Armada y del Ejército del Aire.
- Cuerpo de Ingenieros Politécnicos del Ejército de Tierra, de Ingenieros de la Armada y del Ejército del Aire.

Además estarían los Cuerpos Comunes de las FAS: Jurídico militar, Intervención, Sanidad y Músicas Militares.

Es obvio que todo curso posterior a la obtención del grado es de posgrado. La cuestión sería delimitar cuáles tendrían la consideración de títulos oficiales (reconocidos como «del sistema educativo general») y cuáles serían los específicos militares (art. 48, Ley 39/07). Para ello habrá que fijarse en sus contenidos: si son estrictamente militares o asumibles por cualquier administración/organización, y el grado de confidencialidad (por ejemplo, sistema de comunicaciones «CRIPTO», sistemas de armas, etcétera).

En el caso de los estudios/enseñanzas de posgrado con reconocimiento de título oficial, la legislación (36) no especifica que deban realizarse simultáneamente hasta alcanzar los créditos mínimos para la obtención de un título de máster o doctorado, sino que se cursen y realicen las actividades que configuran el máster. En base a ello, se podría plantear una formación de perfeccionamiento progresiva que cumpliera los parámetros establecidos para los posgrados oficiales, comenzando por los empleos más bajos:

- Alférez de navío/teniente: cumplidos de condiciones para incorporarse a destinos específicos de alférez de navío/teniente.
- Teniente de navío/capitán: ídem de teniente de navío/capitán.
- Capitán de corbeta/comandante: adaptando las actuales especialidades y complementando al personal con el fin de formar personal directivo, con formación específica diferenciada y ajustada a las necesidades de la Armada (puestos «ejecutivos» a cubrir).

(35) Ley 39/07, art. 25.

(36) Real Decreto 1393/07, en concreto lo establecido en su art. 15.1 y 2.

Ello permitiría una formación básica común, junto con una de perfeccionamiento básica y otra específica, que establecerían los diferentes perfiles de carrera de materias específicas del cuerpo.

Además existirían otras especialidades comunes a todos los cuerpos y referidas en el art. 41 (Ley 39/07) y 75.2 de las no específicas del CGA e IM. Es decir, todas excepto operaciones, al no ser el Cuerpo de Intendencia ni el de Ingenieros Cuerpos de mando, y no ser su cometido de preparación y empleo de la Fuerza y del Apoyo a la Fuerza de la Armada (arts. 30 y 31); al igual que las especialidades específicas por su función relativas a estos cuerpos de Ingenieros e Intendencia, quedan reservadas a cada cual según las atribuciones que les encomienda la ley. Debemos señalar aquí que las especialidades deben de ser de acceso libre (excepto las específicas), si bien dicho artículo señala para cada uno de los cuerpos aquellas que se considerarán a la hora de ascender a los empleos de capitán de fragata o teniente coronel, según corresponda.

Las enseñanzas de posgrado en el MINISDEF

En cuanto al desarrollo de las enseñanzas de perfeccionamiento, no se ha producido avance alguno desde el punto de vista normativo desde la O. M. 37/2002, de 7 de marzo, sobre Normas Generales de la Enseñanza Militar de Perfeccionamiento. Ello implica que todos los planes de estudios que se han ido promulgando van referidos al antiguo sistema de créditos por horas lectivas, en vez de ir referidos a lo estipulado en el R. D. 1125/03 (37).

Desde la entrada en vigor del 1393/07 tampoco se ha procedido a su aplicación en el ámbito de la enseñanza militar. Sin embargo y consecuencia de la entrada en vigor de la Ley 39/07 se ha dictado el R. D. 1723/08 que crea los centros universitarios de la defensa, con adscripción a las universidades públicas conforme a lo previsto en la L. O. 6/2001 de Universidades (art. 3, R. D. 1723/08) y cuya principal finalidad, y única por el momento, está recogida en el art. 1: «En todo caso los centros militares de la Defensa impartirán las enseñanzas de grado reguladas en el art. 44.1 de la Ley 39/07...». Dicha enseñanza va dirigida a graduar oficiales de los cuerpos General y de Infantería de Marina, según establece el preámbulo de este real decreto.

Aunque el art. 4 del R. D. 1723/08 contempla que «se podrán impartir también estudios conducentes a la obtención de títulos oficiales de posgrado, en las modalidades de máster y de doctor...», entendemos que continuaría refiriéndose únicamente a los oficiales de los ya citados cuerpos General y de Infantería de Marina. A sensu contrario, no contempla los estudios de posgra-

(37) Debemos recordar que estamos en el año 2009, en vísperas a la implantación de las directrices de Bolonia a todas las enseñanzas oficiales.

do de los cuerpos de Ingenieros e Intendencia de los ejércitos, en nuestro caso particular, de la Armada.

Hasta el empleo de capitán de fragata/teniente coronel se viene realizando una serie de cursos de mayor o menor entidad, pero que va dirigida a un empleo específico y habitualmente relacionado con la especialidad o aptitud desarrollada.

Sin embargo, en la actualidad, y derivado de lo establecido en el artículo 75.2 de la Ley 39/07, para el ascenso al empleo de teniente coronel en las escalas de oficiales de los cuerpos generales y de Infantería de Marina será requisito necesario «la obtención de las titulaciones que se determinen por orden del ministro de Defensa, para ejercer, con una mayor especialización, tareas en los ámbitos de estado mayor, operaciones, recursos humanos, inteligencia, relaciones internacionales, logística, comunicación social y cuantos sean precisos para el mando, dirección y gestión de las FAS».

Si tenemos en cuenta las especialidades que se van a exigir para ascender, llegamos a la conclusión de la oferta de cursos que se requieren. Como señalá-bamos más arriba, es ahora y aquí donde se debe definir esa separación y equiparación de los estudios dentro de la rama específica militar, civil (universitaria) o mixta. Y ello sin que se pueda considerar a unos mejores ni peores que los otros, sino simplemente diferentes. Y todos encajan dentro de la Ley 39/07.

En este caso, la Ley hace un planteamiento muy generalista al decirnos que los ámbitos de perfeccionamiento profesional deberán estar encaminados a especializarse en los campos del estado mayor, operaciones, recursos humanos, inteligencia, relaciones internacionales, logística, comunicación social y en cuantos sean precisos para el mando, dirección y gestión de las FAS. De una lectura inicial y rápida se observa que, si bien es cierto que determinadas materias o ámbitos son específicos de la instrucción, análisis y estudio propio de la enseñanza militar (tal es el caso de los cursos de estado mayor, o los relativos a operaciones o algunos otros que estén encaminados, como dice el artículo de la ley, al mando, dirección y gestión de las Fuerzas Armadas), otros aspectos de esta relación de ámbitos se pueden ubicar perfectamente en el campo de la formación de carácter universitario. Éste es un aspecto que todos debemos asumir por tratarse de una realidad palpable, ya que numerosos máster y doctorados que ofrece la universidad española sobre recursos humanos, o sobre logística, o sobre relaciones internacionales, etc., son perfectamente adaptables a los requerimientos de la organización militar o bien la propia organización militar puede asumir sus contenidos en la totalidad al igual que sus objetivos (38).

(38) CABRERA SANTAMARÍA, A.: «Los estudios de posgrado en el marco de la Ley de la Carrera Militar» en *Los estudios de posgrado en las Fuerzas Armadas*. Monografías del CESEDEN 103. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. MADRID, marzo 2008, p. 118.

La cuestión a debate sería la relativa a los cursos de Estado Mayor (EM). El problema que se manifiesta podría ser la falta de justificación del propio curso, donde las materias y asignaturas nuevas son pocas y de especialización exclusiva para la planificación de operaciones (39). Ello podría dejarlo sin posibilidades de convertirse en un curso de posgrado que pudiera pasar los filtros establecidos en el R. D. 1393/07 para ser considerado título oficial a nivel nacional y europeo.

Quizá lo último reseñable sería que el curso de EM como está planteado en la actualidad, así como lo ha sido durante mucho tiempo, no puede ser considerado de la entidad que se le está otorgando. Quedaría encuadrado como informativo o como específico de los restringidos al ámbito estrictamente militar. No tiene la entidad para ser considerado el troncal como para determinar el perfil de carrera militar. Si se pretendiera incluirlo dentro de los estudios oficiales de posgrado requeriría una transformación en los siguientes ámbitos:

- En cuanto a establecerse un convenio con una o varias universidades públicas.
- En cuanto a la determinación por ellas de los planes de estudios cuya superación proporciona la titulación.
- En cuanto a los procesos de certificación de dichos planes por la ANECA.
- En cuanto a la posibilidad de que cualquier alumno de la Unión Europea, e incluso ajeno, pudiera cursarlo (40).

De la misma forma, es necesaria una normalización en cuanto a los estudios militares de posgrado tanto a nivel nacional como internacional. La convalidación de muchos de los cursos del entorno de la Defensa (por ejemplo, los realizados en el NATO Defence College, en Roma, o en el NATO School en Oberammergau) deben tener equivalencia y consideración en cuanto a la obtención de créditos en el sistema educativo oficial. Esta valoración y equiparación de la formación militar exige la inclusión del sistema educativo militar en el sistema general (41).

Esto no ocurriría con el resto de las especialidades planteadas en el citado artículo 75 de la Ley 39/07, que se encontrarían en las mismas circunstancias

(39) Ver *web* CESEDEN.

(40) Sin discriminación de sexo, raza, religión, etc., con las salvedades que la ley establece en cuanto a que el reconocimiento de la superación del curso no supone el pase a formar parte de la organización.

(41) CALABRIA DEL MAZO, E.: «Reflexiones y Conclusiones», en *Los estudios de posgrado en las Fuerzas Armadas*. Monografías del CESEDEN 103. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Madrid, marzo 2008, p. 154.

que las materias y asignaturas que señalábamos como habituales de las «escuelas de negocios»; y sin problemas para ser considerados como estudios de posgrado oficiales dentro de convenios con alguna o varias universidades públicas, puesto que de hecho en la actualidad ya existen currículos que cumplen estos parámetros.

Las titulaciones de posgrado que puede ofrecer la universidad española y cualquier otra universidad del espacio europeo, responden en varios casos a las necesidades y requisitos de la formación necesaria de los oficiales, lo que redundaría en beneficio de la defensa nacional. Se deben, por tanto, promover los acuerdos y convenios entre instituciones, Fuerzas Armadas y Universidad, para encauzar los programas de estudios en la línea de las necesidades de las Fuerzas Armadas.

Una vez que se tenga la base, con la firma de un convenio marco, procedería la concreción de convenios específicos para la realización de un conjunto de iniciativas en el ámbito educativo, y en concreto en la definición, desarrollo y ejecución de enseñanzas universitarias de segundo y tercer nivel (máster, doctorado y otras actividades académicas relacionadas) conducentes a la obtención de los correspondientes títulos oficiales o propios. Como señalábamos más arriba, es necesaria la decisión sobre qué cursos van a corresponder a cada una de las columnas del gráfico anterior. Es decir, qué cursos van a realizarse utilizando la vía del sistema educativo general y, por tanto, adaptados a Bolonia a través de las universidades, y aquellos que se van a mantener en el ámbito estrictamente militar, con las adaptaciones conceptuales que implica Bolonia dentro de las enseñanzas de perfeccionamiento militar. O incluso aquellos que pudieran tener una configuración mixta universidad-militar. En cualquier caso es necesaria la definición de los cursos y los perfiles profesionales que van a promover.

Los hitos por los que indefectiblemente debe transcurrir el proceso de aprobación de los estudios de máster o doctorado y su correspondiente plan de estudios serían los siguientes, según establece la normativa señalada:

- Elaboración del plan de estudios y programa de máster y posterior aprobación por la universidad.
- Estudio y aprobación por el Consejo de Coordinación Universitaria Remisión a la ANECA (informe de evaluación).
- Comunidad Autónoma.
- Gobierno, para establecimiento del carácter oficial del título y su inscripción en el Registro de Universidades, Centros y Títulos (RUCT).

Finalmente, no podemos dejar de resaltar ciertas incoherencias que acompañan a esa indefinición de la Ley 39/07 que pueden redundar en falta de

transparencia. Mientras que por un lado se plantea y prescribe que las enseñanzas estén integradas en el sistema educativo general, por otro persiste el anacronismo de los Altos Estudios Militares. Asimismo se mantiene la confusión, por incluir dentro del CESEDEN a la Escuela de Estado Mayor de las FAS (EMFAS), dado que los estudios de EM no deberían, en principio, establecerse dentro del marco de Bolonia, sino de los específicamente militares. En el mismo sentido, unas enseñanzas como las del CESEDEN o están integradas en el sistema general y en los planes aprobados según el procedimiento establecido, o deben quedar en el ámbito específico militar. Pero, ni pueden denominarse «altos» ni tener una consideración profesional desmesurada. Lo contrario devaluaría y anularía el mandato tanto de la Ley 39/07 como del Real Decreto 1125/03.

En cuanto a los posgrado de Ingenieros e Intendencia, debemos señalar que son dos casos distintos. Los ingenieros de Armamento y Material, de Construcción y Electricidad y los de ingenieros de Armas Navales no tienen problemas con relación a los estudios de posgrado. Esto se debe a la propia reserva que la ley establece en el R. D. 1393/07, en la Disposición Adicional Quinta, *Regímenes específicos*: 2. «Los Ingenieros de Armamento y Construcción y los Ingenieros de Armas Navales podrán obtener los títulos oficiales de Máster y de Doctor conforme a lo dispuesto en el Decreto 3058/1964, de 28 de septiembre, y normas concordantes. A estos efectos, deberán cumplir los requisitos generales sobre estudios de grado y postgrado establecidos en este Real Decreto que resulten de aplicación, y las condiciones específicas que, al respecto, establezca el Ministerio de Defensa».

Con relación a los cuerpos de Intendencia, se deberán articular los acuerdos que correspondan con las universidades para dar cumplimiento a lo señalado en el ampliamente citado R. D. 1393/07 para estructurar enseñanzas acordadas con los cometidos específicos del cuerpo: «...el planeamiento y administración de los recursos económicos y el asesoramiento en materia económico-financiera», así como los de carácter logístico que les corresponden en el ámbito de la Armada (42). Estas enseñanzas de perfeccionamiento deben estar orientadas a la obtención de los títulos de máster universitario y doctor universitario, sucesivamente, posgrado, derivado de que para «...el ingreso en los centros docentes militares de formación con objeto de acceder a las diferentes escalas de oficiales de los cuerpos de Intendencia... se exigirán títulos del sistema educativo general...» (43), por lo que se requiere hacerlo con titulación previa de grado universitario. En este sentido, la enseñanza militar para el acceso al Cuerpo de Intendencia de la Armada proporcionará la formación

(42) Ley 39/07, artículo 32.

(43) Ídem, artículo 57.2.

militar general y específica y complementará la formación técnica acreditada con los títulos exigidos para su ingreso (44).

De ello podemos extraer dos conclusiones: la primera es el trato igualitario que se debe dar entre las titulaciones que conlleve alcanzar la especialización específica; la segunda, aunque primera en el tiempo, el establecimiento de titulaciones de especialidad, pues hasta ahora no existían, excepto la de EM. Y una cuestión derivada, que es la necesidad de que los especialistas que así se formen, además de estar capacitados para el ascenso a teniente coronel (y capitán de fragata en la Armada), ocupen puestos acordes a la especialidad adquirida, como proyección de carrera y con posibilidad de alcanzar los más amplios empleos de su respectivo cuerpo, sin necesidad de hacer el curso de EM. En este mismo sentido, existen algunos puestos relacionados con la logística, recursos humanos, relaciones internacionales, comunicación social, etc, actualmente ocupados en exclusiva por personal con curso EM que pasarían a poder ser ocupados por personal de cualquier cuerpo con especialización y experiencia suficiente.

Con relación al resto de las especialidades que cita la ley, que son las requeridas para el ascenso a capitán de fragata/teniente coronel, a la fecha no se ha procedido a definir las ni, por tanto, a diseñarlas. Ello puede tener consecuencias debido a la entrada en vigor de la Ley 39/07 y la obligatoriedad de cumplir los requisitos para el ascenso referido. Aquí se podrían buscar soluciones que procuren una economía de medios a escala. Por ejemplo, y siguiendo lo establecido en el art.16 del reglamento aprobado por R. D. 168/09 (45), se podrían determinar tanto la posesión de un máster que cubra los ámbitos señalados en el artículo 75.2 y 3 de la Ley 39/07 como el curso de EM, si se le mantuviera dentro de la enseñanza de perfeccionamiento específicamente militar, por supuesto con la misma valoración a la hora de clasificaciones (46), también según lo estipulado en el mismo artículo (47). Además, todos

(44) Ídem, artículo 44.2.

(45) Real Decreto 168/2009, de 13 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de evaluaciones y ascensos en las Fuerzas Armadas y sobre el acceso a la condición de militar de carrera de militares de tropa y marinería:

«Artículo 16. Condiciones para el ascenso: 6. Para el ascenso a teniente coronel será requisito la obtención de las titulaciones específicas militares o del sistema educativo general que se determinen por orden del Ministro de Defensa.

Disposición final primera. Titulaciones requeridas para el ascenso a teniente coronel: el ministro de Defensa determinará las titulaciones específicas militares o del sistema educativo general necesarias para el ascenso a teniente coronel, estableciendo un calendario progresivo de implantación.»

(46) Otra cosa sería en cuanto a la preparación requerida para la cobertura de las diferentes vacantes.

(47) La Ley 39/07 establece en su artículo 75. Desarrollo de la carrera. Punto 1:

los cursos son fácilmente valorables desde el momento en que se configura su plan de estudios y duración, ya que el esfuerzo realizado se traduce en créditos ECTS, es decir, de los definidos en el citado R. D. 1125/03, de acuerdo con los criterios de convergencia en Bolonia.

Por todo ello consideramos necesario (y urgente) definir la nueva estructura de las enseñanzas de posgrado, debido a:

- Conveniencia de definir un perfil de carrera teniendo en cuenta las enseñanzas que deben programarse para cada estadio profesional, significando que no puede tener solución de continuidad y que una vez alcanzada la especialidad/máster, como su propio nombre indica, abre la puerta a la evolución en esa rama y con los destinos que determinan la necesidad de esa formación y, por tanto, la progresión en la carrera del que para ello ha sido formado, de acuerdo con el art. 74.1 (Ley 39/07): «...progresiva capacitación para puestos de mayor responsabilidad, combinando preparación y experiencia profesional en el desempeño de los cometidos de su cuerpo... y de las especialidades que ha adquirido».
- La actividad directiva no puede estar condicionada a un curso, como por ejemplo el de EM (por definición: de asesoramiento al mando), ni a un cuerpo, puesto que cualquiera puede ser bueno si se ha especializado y tiene experiencia. Además, las especialidades que señala el artículo 75 de la Ley 39/07 deberían definirse equiparadas a la de EM, para mantener el principio de «igualdad de oportunidades» y tener la misma disponibilidad de los interesados a la hora de elegir trayectoria y no estar condicionados por factores externos (servidumbres, ventajas, etc.). A su vez, el curso de EM tendría que redefinirse, adaptándose en lo posible a las enseñanzas oficiales de posgrado, significando que muchos de sus contenidos están ya recogidos en enseñanzas universitarias de posgrado civiles desde hace años; o de organismos de la Administración Civil del Estado (INAP, etc.).

Consideraciones: el futuro de las enseñanzas de perfeccionamiento de oficiales

Antes de finalizar, queremos hacer algunas consideraciones relativas a todo lo que hemos visto a través de la anterior exposición:

«La articulación de las nuevas especialidades con las de origen dará lugar a que se desarrollen trayectorias diferenciadas para ocupar distintos destinos en función de los requerimientos de los mismos, pudiendo alcanzarse los máximos empleos de cada escala.»

- El proceso derivado de la Declaración de Bolonia de 1999 está enmarcado en el ámbito europeo con el objetivo de crear el EEES. Es una iniciativa de Europa que trasciende nuestras fronteras de la Unión y abarca en la actualidad a 46 países, con un objetivo determinado en el ámbito temporal del año 2010.
- Conlleva una organización de las estructuras de educación superior en dos ciclos y tres niveles.
- Debemos evitar tener complejos de ningún tipo relativos a la enseñanza en el ámbito militar. Es un hecho que los militares somos capaces de hacer nuestras funciones y cumplir las misiones que la nación nos encomienda, exhibiendo una alta preparación técnica e intelectual. Estas capacidades se adquirirían hasta la entrada en vigor de la Ley 39/07 en centros militares y con profesorado militar, personal habitualmente olvidado tanto fuera como dentro de las propias Fuerzas Armadas.
- Debemos considerar que la adaptación de las enseñanzas militares de perfeccionamiento para oficiales son consecuencia tanto del desarrollo de la ley 39/07 como del resto de la normativa relativa al ámbito de la enseñanza superior en España y como transposición de los compromisos derivados del Proceso de Bolonia.
- En cuanto a las adaptaciones, sería conveniente una definición y elección de aquellas enseñanzas que van a quedarse dentro del ámbito estrictamente militar y de las que van a estar encuadradas dentro del sistema educativo general. No sólo nos referimos a las especialidades contenidas en el artículo 75.2 de la Ley 39/07 (por ejemplo, operaciones anfibas quedarían dentro del ámbito militar, mientras que recursos humanos podría ir al ámbito universitario), que permitirán alcanzar los máximos empleos de cada escala (artículo 75.1), sino también aquellas otras enseñanzas de perfeccionamiento de entidad inferior a una especialidad que sean necesarias para ejercer perfiles profesionales diferentes, pero necesarios.
- Ello sin menosprecio de unas sobre otras, lo que requerirá una clara clasificación y valoración de los cursos, para evitar que los perfiles de carrera puedan verse distorsionados en manera alguna. O que algunas enseñanzas puedan generar una «demanda» diferenciada, con los perjuicios que conllevaría a la organización al no disponer de una adecuada distribución de recursos a este nivel de especialización.
- A pesar de la «juventud» de la Ley 39/07, encontramos anacronismos que pueden llevar a equívocos, dado que no están definidos los límites dentro de la propia ley. Nos referimos a los Altos Estudios Militares. Esta terminología no se corresponde con alguna de las que hemos visto del Proceso de Bolonia. Tampoco determina si van a ser enseñanzas específicas del ámbito militar. Y no podrían serlo, puesto que

los ámbitos de estudio, como el personal concurrente, no son exclusivos de las Fuerzas Armadas (artículo 49 de la Ley 39/07). Además la defensa nacional abarca más aspectos que los puramente militares, como por ejemplo económicos, lo que automáticamente los incluye dentro del ámbito universitario. Asimismo la EMFAS no puede estar encuadrada dentro de los Altos Estudios de la Defensa (artículo 52), salvo que el resto de las especialidades del artículo 75.2 también tengan esta consideración. Sería altamente conveniente una clarificación de estos términos y su adecuación al resto de la terminología de la normativa estatal y europea.

- Y, finalmente, estas adaptaciones convendría que fueran implantadas a la mayor brevedad. No debemos olvidar que estamos tratando con dos temas muy delicados, como son la influencia que ello puede tener en la organización y ejecución de la defensa militar y, por otro lado, el personal y su proyección personal y profesional.

Conclusiones

Como hemos podido comprobar en este análisis, la enseñanza de perfeccionamiento en el MINISDEF «necesita mejorar», utilizando aquel subterfugio para decir que un alumno no aprobaba o era apto en alguna asignatura.

Tenemos mucho camino por delante y no demasiado tiempo para intentarlo. De entrada ya llegamos tarde. No es nuestra intención, ni el momento, ni el lugar de analizar las razones por las que nos encontramos a día de hoy en esta situación. Ya sólo podemos mirar hacia el futuro, pero, sin miedo. Necesitamos implantar las normas a nivel España como desarrollo de aquella declaración de Bolonia para un ámbito espacial y cultural más amplio incluso que el de la propia Unión Europea. Ello hace irreversible el proceso que debe comenzar en 2010 a nivel de enseñanza superior, independientemente de ideologías, intereses u otras motivaciones expresas u ocultas. Comenzando por los cursos que parecen más claros de encajar, tenemos a los específicos militares donde, desde nuestro punto de vista, se podrían incluir en principio los de operaciones e inteligencia. Paralelamente, en el ámbito estrictamente universitario podríamos incluir los de recursos humanos, relaciones internacionales, logística y comunicación social. Y todos manteniendo los requisitos para cualquier enseñanza de posgrado universitario.

Una segunda derivada de la enseñanza es la necesidad de evitar que aquellos que participan en esta actividad con el correspondiente esfuerzo (y en ocasiones incluso sacrificio, de lo cual doy fe) no tengan una compensación, o que ésta sea desmedida. Hay que evitar encontrarnos con coleccionistas de cursos cuya aplicación práctica ha sido escasa o nula, lo que implica un derroche de recursos económicos en formación hacia unos individuos en detrimen-

to de otros. Pero también hay que evitar que la valoración del esfuerzo en procesos de evaluación sea desproporcionada por más o por menos, con relación al esfuerzo y al nivel en que debe situarse el propio curso. Ello derivaría en una devaluación de la propia actividad de enseñanza.

Y, finalmente, resaltar que es necesario estimular y compensar a aquellos que realizan la función docente, tanto de formación como de perfeccionamiento, sin cuya preparación no sería posible esta dedicación y que habitualmente son olvidados a la hora de valorar su trayectoria profesional. Ello conlleva al bajo atractivo de dicha función, así como un riesgo en cuanto al logro del objetivo de excelencia relativo a la calidad de la enseñanza, cuando ésta sólo busca cubrir esas necesidades de capacitación de nuestra Armada.

BIBLIOGRAFÍA

Normativas

- Ley Orgánica 4/2007, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades.
- Ley 17/1989, de 19 de julio, reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.
- Ley 17/1999, de 18 de mayo, de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas. Modificada por la Ley 32/2002, de 5 de julio (BOE 161 de 6.07.02).
- Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar.
- Real Decreto 1497/1987, de 27 de noviembre, por el que se establecen directrices generales comunes de los planes de estudio de los títulos universitarios de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional.
- Real Decreto 779/1998, de 30 de abril, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 1479/1987.
- Real Decreto 26/2003, de 10 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación del Sistema de Enseñanza Militar.
- Real Decreto 207/2003, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Cuerpos, Escalas y Especialidades de las Fuerzas Armadas.
- Real Decreto 1125/2003, de 5 de septiembre, por el que se establece el sistema europeo de créditos y el sistema de calificaciones en las titulaciones universitarias de carácter oficial y validez en todo el territorio nacional. (BOE 224 de 18.09.03).
- Real Decreto 55/2005, por el que se establece la estructura de las enseñanzas universitarias y se regulan los estudios universitarios oficiales de grado.
- Real Decreto 56/2005, que regula los estudios universitarios oficiales de posgrado.
- Real Decreto 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales.
- Real Decreto 1723/2008, de 24 de octubre, por el que se crea el sistema de centros universitarios de la defensa.
- Real Decreto 168/2009, de 13 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluaciones y Ascensos en las Fuerzas Armadas y sobre el acceso a la condición del militar de carrera de militares de tropa y marinería.

LA ENSEÑANZA DE PERFECCIONAMIENTO DE OFICIALES: UNA ASIGNATURA...

- Orden 80/1993, de 29 de julio, sobre organización y funciones de los Centros docentes de la Enseñanza Militar de formación.
- Orden 98/1994, de 10 octubre, de Régimen del Profesorado de los Centros Docentes Militares.
- Orden Ministerial 37/2002, de 7 de marzo, sobre Normas Generales de la Enseñanza Militar de Perfeccionamiento.
- Orden Ministerial 51/2004, de 18 de marzo, por la que se aprueban las normas de evaluación del sistema de enseñanza militar.
- Orden ECI/2514/2007, de 13 de agosto, sobre expedición de títulos universitarios oficiales de máster y doctor.

Publicaciones

- Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación. Programa de Convergencia Europea. El Crédito Europeo.* Madrid, 2003.
- CABRERA SANTAMARÍA, A.: «Los estudios de posgrado en el marco de la Ley de la Carrera Militar», en *Los estudios de posgrado en las Fuerzas Armadas.* Monografías del CESEDEN 103. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. MADRID, marzo 2008, 107-132.
- CALABRIA DEL MAZO, E.: «Reflexiones y Conclusiones», en *Los estudios de posgrado en las Fuerzas Armadas.* Monografías del CESEDEN 103. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Madrid, marzo 2008, 163-167.
- Declaración de Bolonia, de 19 de junio de 1999 (*Magna Charta Universitatum* de Bolonia de 1988). Construcción de un espacio europeo de enseñanza superior.
- Ministerio de Educación y Ciencia. Estudios en España. Nivel Universitario.

Documentos

- Carta Magna de las universidades europeas.* Declaración de los rectores europeos en Bolonia, el 18 de septiembre de 1988 con ocasión del IX Centenario de la más antigua de entre ellas sobre los principios universitarios fundamentales y medios necesarios para su cumplimiento.
- Declaración de la Sorbona.* Declaración conjunta para la armonización del diseño del Sistema de Educación Superior Europeo (a cargo de los cuatros ministros representantes de Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido). La Sorbona, París, 25 de mayo de 1998.
- Declaración conjunta de los ministros europeos de Educación reunidos en Bolonia el 19 de junio de 1999
- Hacia el Área de la Educación Superior Europea.* Declaración de Praga, 2001. Declaración del encuentro de los ministros europeos en funciones de la Educación Superior en Praga, 19 de mayo del 2001.
- Educación Superior Europea.* Comunicado de la Conferencia de ministros responsables de la Educación Superior, mantenida en Berlín el 19 de septiembre de 2003.
- El Espacio Europeo de Educación Superior «Alcanzando las metas».* Comunicado de la Conferencia de ministros europeos responsables de Educación Superior. Bergen, 19-20 de mayo de 2005.
- Hacia el Espacio Europeo de Educación Superior: respondiendo a los retos de un mundo globalizado.* Comunicado de Londres. 18 de mayo de 2007.

Fuentes Internet

- Currículo. Curso de Estado Mayor de las FAS. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, marzo de 2006, <http://www.ceseden.es>, 25 de noviembre de 2008.

Implantación del Nuevo Sistema Educativo, marzo 2007, <http://www.mec.es/educa/ccuniv/>, en documento 22 de octubre de 2007.

Orden ECI/2514/2007, de 13 de agosto, sobre expedición de títulos universitarios oficiales de máster y doctor.

http://web.micinn.es/04_Universidades/022EdUnSu/032EEES/04@SpE/00-Dtos/ORDEN-ECI-2514-2007.pdf, 24 de noviembre de 2008.

http://portal.uned.es/portal/page?_pageid=93,610018&_dad=portal, 14 de mayo de 2007.

Trends_V_universities_shaping_the_european_higher_education_area.pdf

http://www.eua.be/fileadmin/user_upload/files/Publications, 26 de marzo de 2009.

Líneas Generales de la Armada 2007. <http://www.armada.mde.es>.

Nota de prensa del Ministerio: <http://mepsyd.es/horizontales/prensa/notas/2009/04/previa-lovaina.html>, 12 de mayo de 2009.

<http://www.educacion.es/horizontales/prensa/notas/2009/04/ees-espana.html>, 12 de mayo de 2009.

CUANTO MÁS FRONDOSO SEA EL ÁRBOL, MÁS FIRMES HAN DE SER SUS RAÍCES

Enrique RUFILANCHAS MOLINA
Coronel de Infantería de Marina (R)

Introducción

Planteado en términos sencillos, podemos considerar que el poder naval es el resultado del esfuerzo que realiza una nación para defender sus intereses en la mar. El problema que se presenta es la constatación de que, en términos generales, la nación española no «mira» al mar y, en consecuencia, su preocupación y esfuerzo en este ámbito no tienen la dimensión adecuada. La cuestión está en determinar cuál es la causa y qué es necesario realizar para corregir esta situación.

Como estamos en un foro de profesionales de la Armada, no entro en consideraciones sobre la importancia que para cualquier nación desarrollada tiene la mar, desde el punto de vista de los recursos que proporciona, las comunicaciones de las que es vía y su interés como espacio ecológico vital; pero no está de más señalar que esto que nos parece obvio a los profesionales no es tan evidente para el profano, al que sí que habrá que realizar las oportunas reflexiones en este sentido.

Pasemos pues, sin más preámbulos, al análisis de nuestro problema y lo vamos a realizar fundamentalmente bajo el prisma de la historia. El almirante Álvarez-Arenas expone:

«La tradición naval y la historia naval son parte tan sólo de la extensa tradición nacional y de la historia de la nación. Por eso, lo naval —como consecuencia, en mucho, de lo nacional que lo envuelve— resulta influido de un modo u otro por otros factores nacionales teórica y prácticamente relacionados con ello ...factores éstos que pulsán en la vida de la nación —en la tradición y en la historia— con vibraciones y ánimos variables, en función, esta variabilidad, de cómo se haya derivado a lo largo de los años y de los siglos la tradición nacional y se haya ido haciendo la propia historia» (1).

(1) ÁLVAREZ-ARENAS, Eliseo: «Teoría del Pensamiento Naval». *Cuaderno de Pensamiento Naval*. Número 1, junio de 2001.

Y ahí radica, en mi opinión, la raíz del mal, ya que uno de los mayores problemas que padecemos en nuestra sociedad es que, en gran medida, desconocemos nuestra propia historia o, por decirlo mejor, la conocemos de forma desviada y equívoca. Tan es así que, como nos recuerda la insigne historiadora Carmen Iglesias y como iremos comprobando a lo largo de esta exposición, «han tenido que venir los estudiosos hispanistas a deshacer alguno de los tópicos y simplificaciones con que el español medio común —incluido el universitario y el profesional culto— se maneja por la vida» (2).

Sería pretencioso por mi parte intentar exponer en toda su magnitud semejantes tópicos; por ello me limitaré a exponer aquellos aspectos a mi alcance de la moderna historiografía relacionados directa o indirectamente con el «poder naval», que han tenido mayor incidencia en la construcción de falsas interpretaciones.

Finalmente una precisión: se ha orientado la primera parte del trabajo a la Marina de Castilla, porque es donde se da mayor confusión histórica y porque es en el Atlántico donde se dirime la acción decisiva. No obstante, deseo dejar constancia de la siguiente observación del profesor Olesa, que estimo refleja la situación: «...es notorio que durante todo el siglo XVI coexiste la política mediterránea de Aragón con la política atlántica de Castilla, en régimen, sin embargo, de recíproca y leal asistencia. La Corona de Castilla, con sus recursos financieros y humanos, está generosamente en Túnez, en Malta y en Lepanto. Los estados de la Corona de Aragón también lo están, sin reservas, en la incorporación de Portugal, en la campaña de las Azores y en la jornada de Inglaterra» (3).

Fundamento de un carácter

Como punto de partida de nuestro análisis histórico, considero razonable tomar el periodo crucial de la Reconquista, ya que constituye el punto embrionario reciente de lo que luego será la nación española. Y ello no es caprichoso porque es, en esos momentos iniciales, cuando se comienzan a gestar las características esenciales de su carácter, entre las que quiero resaltar una de las más fundamentales y genuina y, por desgracia, quizá la más desconocida. Haciendo una síntesis muy esquemática podríamos decir que debemos a los griegos el imperio de la Razón, a los romanos el de la Ley y..., ya sé que causará cierto estupor en no pocos lectores, a España la Libertad del individuo

(2) IGLESIAS, Carmen; *No siempre lo peor es cierto*. Círculo de Lectores, S. A. (Sociedad Unipersonal) 2008, p. 23.

(3) OLESA MUÑO, Francisco Felipe: *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Editorial Naval, 1968. Tomo I; 64 pp.

común. Es en nuestra tierra donde, a partir del siglo IX, se origina el mayor grado de libertad individual del mundo conocido. Sánchez Albornoz lo afirmó con contundencia: «Castilla, islote de hombres libres en la Europa feudal... del siglo IX al XI Castilla fue en verdad el único rincón del occidente europeo donde la mayoría de la población estuvo integrada por pequeños propietarios libres» (4).

La misma idea es corroborada por el hispanista francés Joseph Pérez: «A comienzos del siglo X, Ordoño II (914-924) se creyó con fuerza para instalar su capital al otro lado de los montes, en León... Pero el hecho más importante, en el sureste, fue la ascensión de Castilla, esa vanguardia del reino... tierra poblada por hombres libres» (5). La explicación de este fenómeno nos la da, espléndidamente, el mismo autor a continuación, porque en ese vasto territorio que separaba el pequeño reino de León de la poderosa España musulmana «varias veces al año los guerreros moros franqueaban esta zona, atacaban los pueblos cristianos del norte y se retiraban con el botín reunido en estas razzias... Esta región tan expuesta fue lo que se empezó a llamar Castilla... La vida de estos hombres no era nada fácil. País sin riquezas, siempre amenazado y atacado... apenas atrajo a los nobles, que optaron por la seguridad y la comodidad de la capital León... Para atraer a los colonos se les ofrecieron privilegios, garantías, fueros: los hombres que aceptaran quedarse en Castilla eran libres, y recibían tierras a condición de que las explotaran y las defendieran, llegado el caso de los moros. Por esta razón Castilla fue durante la Edad Media un islote de hombres libres en la Europa feudal, sometida a la servidumbre» (6).

Aún cuando el concepto de «hombre libre» de la época no se pueda equiparar al actual, en términos relativos, el núcleo de lo que luego será España, está constituido por una población cuyas características sólo admiten comparación en aquellos momentos, con la de los aislados valles suizos. Esto tiene una trascendencia esencial en la formación de la idiosincrasia española y constituye uno de los activos más positivos con respecto a la grandeza lograda por España.

El desenvolvimiento de una economía de guerra con constantes incursiones y razias favoreció el desarrollo de la ganadería a costa de la agricultura y sin estímulos ni facilidades para el desarrollo de las manufacturas. «La tierra yerma abundaba y las continuas invasiones musulmanas amenazaban siempre su siempre precaria posesión. Alhajas, caballos y ganados podían salvarse al

(4) SÁNCHEZ ALBORNOZ, Claudio; *España, un enigma histórico*. Editorial Edhasa, 2000. Tomo II, p. 1119.

(5) PÉREZ, Joseph; *Historia de España*. Editorial Crítica, 1999, p. 42.

(6) *Ibidem*, pp. 42 y 43.

emigrar y por ello la riqueza mueble fue más estimada que los bienes raíces» (7). Se impulsa así el desarrollo de los grandes rebaños trashumantes, fundamentalmente ovinos, que con sus lanas permiten surtir los ávidos mercados septentrionales. Este tipo de economía «se generalizó en el siglo XIII. En 1273 Alfonso X dio un estatuto jurídico a esta situación con la creación del consejo de la Mesta, asociación de ganaderos encargada de desarrollar y dirigir la trashumancia de las ovejas» (8).

La Mesta promovió un crecimiento extraordinario de la producción lanera (9). «Favoreció a la nobleza terrateniente propietaria de rebaños y pastos por partida doble. También orientó la actividad económica hacia el gran comercio de exportación en detrimento de la manufactura, pues la lana era la partida más importante del comercio exterior» (10). Una de las consecuencias más importantes, sobre todo desde el punto de vista del problema que estamos analizando, es el notable impulso que da al desarrollo de la Marina de Castilla. «La lana, junto con el hierro de Vizcaya, se convirtió en el principal artículo castellano de exportación, y compitió con la lana de Inglaterra. Este fue el punto de partida de la prosperidad económica del reino y de la fortuna de Burgos... pues la ciudad se encontraba a mitad de camino entre la meseta castellana, donde abundaban los rebaños de la Mesta, y de los puertos del litoral cantábrico y el País Vasco, que en esa época empezaban a desarrollarse: Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera, Santander, Bilbao... Alguno de esos puertos se especializaron en la captura de ballenas... En 1281 Alfonso X concedió un privilegio de protección a todos los mercaderes de Burgos, ya fueran españoles o francos, que fue confirmado a fines del siglo XV con la creación de un consulado, el más importante de España. Estos mercaderes formaron un grupo aristocrático que dirigió la ciudad. Uno de ellos, Ramón Bonifaz y Camargo, fue almirante del rey de Castilla y mandó la flota del Cantábrico. Estos mercaderes enviaron agentes a las principales plazas de Europa: Francia, Inglaterra, Flandes. En Brujas la colonia española, es decir burgalesa que se remontaba por lo menos a 1267, pronto dispuso de un barrio y una capilla. Vendía lana de Castilla, y el flete de vuelta consistía en paños flamencos. También en Bretaña se establecieron españoles. Se tienen noticias de su presencia en Nantes desde el siglo XIII».

«Castilla poseía al sur otra fachada marítima que también prosperó en el siglo XIII: Los puertos de Sevilla, Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda y Cádiz estaban en plena expansión. En ellos se practicaba con éxito la pesca del atún, así como el comercio con África (las Berberías de Levante y

(7) SÁNCHEZ ALBORNOZ, Claudio: *op. cit.* Tomo I, p. 239.

(8) PÉREZ, Joseph: *op. cit.*, p. 71.

(9) ELLIOT, John: *La España Imperial*. Ed. RBA Coleccionables, S. A., 2006, p. 29.

(10) PÉREZ, Joseph: *op. cit.*, p. 72.

de Poniente) e Italia. Entre otras cosas se intercambiaba trigo por oro de Sudán. Las exportaciones eran de aceite, trigo, vino, pescado seco, frutos secos, azafrán, cuero, mercurio, telas de Italia y paños de Inglaterra y Flandes. Los puertos de esta fachada, situados en el cruce de las rutas comerciales del Atlántico y el Mediterráneo, eran importantes escalas entre Italia y el norte de Europa. En Sevilla se instalaron italianos, sobre todo genoveses. Gracias al espíritu nuevo y a las técnicas que aportaron —el crédito, la letra de cambio...— Sevilla, dos siglos antes del descubrimiento de América, llegó a ser una plaza comercial y financiera de primer orden» (11).

He considerado oportuno y de sumo interés exponer con claridad la situación descrita para facilitar la comprensión del hecho de que Castilla nace mirando al mar, ya que es por donde realiza su comercio vital (es el comercio —y la pesca— lo que impulsa a los pueblos marineros). Y creo que es muy conveniente resaltarlo porque existe el erróneo convencimiento de lo contrario. Confundimos, desgraciadamente, la Castilla decimonónica, exhausta y desgarrada, con la medieval; y, da vergüenza decirlo, los historiadores que ponen mayor énfasis y claridad en «desfacer el yerro» son en muchas ocasiones extranjeros quienes, al parecer, disfrutaban de una visión menos localista, más cosmopolita, libre de prejuicios y ajustada a la realidad. Entre las notables excepciones creo un deber de justicia resaltar, desde la modesta perspectiva de mis escasos conocimientos, la obra del insigne catedrático y eminente historiador malagueño don Juan A. Ortega y Medina (1913-1992), quien desde su exilio en México ha expuesto en una breve obra (12), con suma claridad y concisión, la pugna de Inglaterra y España por el dominio oceánico durante los siglos XVI y XVII, analizando cuidadosamente sus antecedentes, causas y consecuencias. En él fundamentaré gran parte de los argumentos expuestos en este trabajo.

Para describirnos la génesis marinera castellana, Ortega y Medina afirma: «La presencia de audaces vikingos y normandos sobre las costas de la península Ibérica durante los siglos IX y X sirvió, sin duda, como catalizador para hacer de los pescadores cántabros (cazadores de ballenas y explotadores de los bancos de bacalao de Terranova) los intrépidos y expertos navegantes de los siglos XI al XV. A fines de la centuria decimoprimeras (*sic*) los marinos genoveses y pisanos aportan a la incipiente marina castellana sus conocimientos náuticos y su mayor tradición marinera mediterránea. Hasta el siglo XI no tiene Castilla una marina propia, la cantábrica, pues en las centurias anterior-

(11) *Ibíd.*, p. 73.

(12) ORTEGA Y MEDINA, Juan A.: *El conflicto anglo español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas. Serie Historia General/Número 12. Primera Edición, 1981 (ISBN 968-58-0150-9), p. 119.

res, a partir de la novena, el problema fundamental de los castellanos fue el repoblar (reconquista) y mantener los puertos cántabros abiertos a la inmigración franca. El rey Alfonso VI amaga a Tortosa y Valencia con ayuda de las galeras de Pisa y Génova, y pocos años después el arzobispo Gelmírez confía a las naves genovesas y a las que manda construir en las atarazanas gallegas la defensa del litoral de su enorme señorío compostelano. Sólo a fines del siglo XII es cuando tanto en Castilla como en Aragón los reyes se interesan vivamente en el acrecentamiento de los efectivos navales, con fines mercantiles defensivos y ofensivos. A comienzos del siglo XIII existe ya un gran número de astilleros encargados de construir las naos que las ciudades de la costa arman y reparan, y los vecinos de cada municipio costero quedan sujetos al servicio militar naval...» (13).

Y continúa más adelante: «En el siglo XIV Inglaterra exportaba cuarenta mil costales de lana y cinco mil piezas de paño. A diferencia de Castilla, Inglaterra no hipotecó su futuro y prudentemente se inclinó por un hoy industrializante y seguro en lugar de hacerlo por un presente exportante y sin porvenir. Pero, a decir verdad, ni ingleses ni castellanos podían saber (aunque tal vez sí intuir) lo que el mañana les tenía históricamente reservado a consecuencia de sus respectivas y contrarias decisiones. Tampoco, ciertamente, tenía Inglaterra, por suerte, una aristocracia tan prepotente como la castellana; más aún la Guerra de las Dos Rosas, terrible pugna dinástica entre las casas de York y de Lancaster, acabó prácticamente con la nobleza señorial y dejó únicamente a la Iglesia frente a la arremetida reformadora (anglicanismo) y burguesa. Como fue una guerra entre dos castas aristocráticas, en la que el pueblo inglés prudentemente no tomó parte, la nueva dinastía tudoriana no halló ningún obstáculo serio que le impidiese, apoyada por los intereses de la burguesía, emproar la nave del Estado hacia la modernidad. Y por lo que toca a la reina Isabel, ésta siempre receló de la aristocracia, la vigiló cuidadosamente y rara vez aumentó su número» (14).

Desgraciadamente ése no fue nuestro caso, y el mismo autor nos relata: «En Castilla estalla la guerra civil. El rey Pedro I, apoyándose en la precaria burguesía castellana, en Inglaterra (paz de 1359) y en la riqueza judía combate contra su hermanastro Enrique, que se apoya en la nobleza, en el papa y en el poder de Francia. Pedro, llamado el Cruel por sus enemigos y el Justiciero por sus amigos, lo es, en efecto, eliminando a nobles, obispos, abades e incluso a miembros de su familia. De hecho encabeza la revolución socioeconómica y despoja a las iglesias, al sepulcro de Alfonso X; desposee y ajusticia a Samuel Leví, su tesorero, y al usurpador rey Bermejo granadino. Apoya más que ningún rey castellano a los judíos, que le ayudan, y adoctrinado en la filosofía

(13) ORTEGA Y MEDINA, Juan A.: *op. cit.*, p. 119.

(14) *Ibíd.*, p. 126.

senequista por Sem Tob no tiene inconveniente en levantar la sinagoga de Toledo. La propaganda contra Pedro es tremenda, es excomulgado por Urbano V; se le declara hereje, filojudío y filomusulmán: especie de leyenda negra que se adelanta doscientos años a la que la Europa protestante y católica enarbolará contra la España de Carlos V y Felipe II, cuando éstos alcanzaron también el privilegio de ser casi excomulgados. Desde Roma y Francia los nobles apoyan al bastardo pretendiente con cientos de guerreros (compañías blancas) y de nobles aventureros, un Beltrán de Duguesclin, por ejemplo, que se pone al servicio de Enrique. Inglaterra y Francia que se encuentran enfrascadas en la Guerra de los Cien Años, se interesan en el desenlace de la contienda civil castellana, y el rey Pedro, desesperado, hace donación en Libourne (23-IX-1366) de Vizcaya y Guipuzcoa al reino de Navarra y a Inglaterra. Unido su ejército de extracción popular a los caballeros del príncipe de Gales (el Príncipe Negro) derrota a su hermanastro y a los mercenarios franceses en Nájera (14-IV-1367). Para completar aún más la situación, el rey de Aragón, Pedro el Ceremonioso (1336-1367), entra al conflicto y con grande habilidad diplomática azuza a los dos partidos y se libera del peligro que para su reino suponía la eficacia del ejército castellano de Pedro I. La guerra entre los dos “Pedros” transcurre entre 1356 y 1366. En el campo de Montiel se encuentran, por fin, Pedro y Enrique; conducido traidoramente Pedro a la tienda de campaña de Enrique, riñen ambos, se insultan, echan manos a las dagas y ruedan por el suelo (15). Pedro queda arriba, y es entonces, cuenta la leyenda, cuando el jefe francés Duguesclin, allí presente, invierte la favorable situación de Pedro acompañándose de la frase célebre: “ni quito ni pongo rey, pero ayudo a mi señor”. Pedro muere a manos de Enrique (23 de marzo de 1369) y éste es instalado en el trono de Castilla como Enrique II. Se le llamó el de las mercedes, por las innumerables que prodigó a la nobleza a costa de los consejos de gente del común. El proyecto revolucionario-burgués es parado en seco, triunfa la aristocracia, se rompe con Inglaterra y se fortalece la alianza con la Francia feudal. Como escribe Vicens Vives: “En Montiel quedó sacrificado el último dique que separaba a la nobleza del poder”. Por primera vez es violentado y frustrado el proyecto de renovación; todos los subsiguientes frenazos parecen indicar que los de afuera (y los de dentro, lo que fue aún peor) no estaban dispuestos a tolerar la regeneración político-económica de la Castilla medieval» (16).

El cambio de dinastía supone un primer cambio de rumbo en el, hasta el momento, relativo equilibrio de poder en el seno de la sociedad castellana, decantándose por un claro predominio de la aristocracia. «Enriquecidos por los favores reales que habían ido arrancando y por los beneficios de la venta

(15) *Ibídem*, p. 127.

(16) *Ídem*.

de su lana, los magnates fueron reforzando su posición económica y social en el transcurso del siglo» (17).

Pese a este cambio de rumbo y de alianzas (Castilla pasa a aliarse con Francia contra Inglaterra), se mantiene la capacidad de la Marina castellana, y en la Guerra de los Cien Años, ante el bloqueo naval inglés del canal de la Mancha «Castilla no puede quedar al margen de la contienda; ella necesita exportar sus lanas a Flandes para sustentar su economía y el rey Enrique II se ve obligado a preparar sus naves para romper el bloqueo inglés, que se extiende desde La Rochela a Brujas, y tiene además que hacerlo porque sus súbditos vascones no están dispuestos a que se les elimine del comercio atlántico. La primera batalla naval se va a dar en La Rochela: Ambrosio Bocanegra y Díaz de Rojas con sus naos armadas con bocas de fuego, baten al almirante Hasting, apresan y destruyen treinta naves inglesas, amén de otras tantas portuguesas y hacen prisioneros a cuatrocientos caballeros y ocho mil soldados con el almirante Hasting, conde de Pembroke, al frente (1372). El conde, el almirante y setenta y siete caballeros ingleses son llevados prisioneros a Castilla; esto supuso para ella el dominio del mar y pues la libre comunicación con Flandes y Alemania hasta 1588...» (18).

«Si hemos expuesto aquí en un apretado resumen las empresas navales de los castellanos y cántabros de los siglos XIV y XV en su dura y dramática lucha contra los audaces y temibles marinos ingleses de la Baja Edad Media, no ha sido con objeto de compensar al lector hispánico de los desastres españoles a partir del primero y más decisivo de 1588: derrota de la Gran Armada o Armada Invencible» (19).

«Hemos tratado simplemente de presentar la reacción de la empresa semi-privada castellana (burgalesa-cantábrica) frente a los “brutales” intentos monopolistas ingleses. En la actividad marítimo-comercial castellana los reyes de la nueva dinastía (Enrique II, Juan I, Enrique III, Juan II, Enrique IV) no participan propiamente sino de nombre. El progresivo, aunque “cojo” mercantilismo medieval castellano a partir de 1530 es la respuesta vigorosa y demoledora de empresarios libres, particulares, interesados más en exportar materias primas (lanas, hierro) que en industrializar (tejer, forjar) tales productos brutos, como lo hizo Inglaterra desde mediados del siglo XIV, y tal como quiso llevar a cabo, apoyado en la burguesía castellana (en su mayor parte judía o criptojudía) el rey llamado el Cruel, don Pedro I. La poca visión de esta clase y la posición egoísta de la poderosa nobleza frustraron el desarrollo industrial que estaba en puertas. La equivocada política económica (mercantilista) fomentada por los Trastámara será heredada por los Reyes

(17) H. ELLIOT. John: *op. cit.*, p. 29.

(18) ORTEGA Y MEDINA, Juan A.: *op. cit.*, p. 128.

(19) *Ibíd.*, p. 133.

Católicos y culminará en la catástrofe financiera de Carlos V y sus sucesores. Más aún, el vuelco absolutista de la monarquía española a partir de dichos Reyes Católicos detuvo la evolución de la Castilla burguesa e involucionó el proceso hacia un débil planificado (monopolista) mercantilismo, asegurando así el triunfo de la Castilla señorial. Los reyes desposeyeron ciertamente de poder político a la nobleza y la convirtieron en cortesana; pero no modificaron sino antes bien favorecieron la acumulación y ampliación de la propiedad territorial de dicho estamento. Las comunas y los consejos poco pudieron influir a través de las Cortes en estas decisiones reales, pues la llegada del río de plata americano durante los Austrias anuló el poder de las mismas, supuesto que los reyes ya no dependieron exclusivamente de ellas, como antes, en lo relativo al voto del "servicio" o subsidio en ducados. Las Cortes languidecieron, cedieron ante el absolutismo real y no fueron convocadas sino de muy tarde en tarde. Este giro de 180 grados dado a la política y la economía españolas acabó con la tradición armadora de Castilla en cuanto actividad libre, privada, particular, y arruinó asimismo por el mismo motivo la tradición y dominio marineros de la Cataluña medieval (siglos XIV y XV).

Por contagio de los valores señoriales dominantes la nueva clase de los mercaderes fue asimilándose paulatinamente a la pequeña o grande nobleza. No aceptamos la tesis absoluta de Américo Castro, insistimos en esto, fundada en la incapacidad temperamental de los españoles, ajenos y repugnadores del trabajo; tampoco la de Claudio Sánchez Albornoz basada en la primacía entusiasta de la empresa bélica ambiciosa y enriquecedora a cortísimo plazo, por sobre la acumulación de riquezas mediante largas jornadas de paciente y laborioso esfuerzo, y mucho menos la de R. Konetzke, según la cual el entrenamiento guerrero, el ejercicio de las armas durante ocho siglos, provocó el menosprecio del trabajo pacífico y regulado de cada día. Todos estos determinismos son demasiado excluyentes, y sin que neguemos, por supuesto, sus valores relativos, creemos que hay más razones históricas que las arbitradas por los tres historiadores citados, y nuestro empeño ha sido y seguirá siendo ponerlas de manifiesto» (20).

Señala Ortega y Medina, como hecho que refleja la carencia de sensibilidad hacia la mar, el hecho de que el romancero no nos hable de la vida de un personaje tan novelesco como rigurosamente real, cual es Pero Niño: «Don Pero Niño, personaje histórico cuyas hazañas guerreras no nos canta el Romancero, pero cuya vida real llegó a ser en extremo romancesca, fue uno de tantos adalides que a mediados del siglo XIV sintió, como el infante Arnaldos, el llamado secreto y profundo de la salmodia marinante, por un lado, y el de los intereses comerciales castellanos en Flandes y Francia por el otro» (21).

(20) *Ibíd.*, p. 135.

(21) *Ibíd.*, p. 138.

Y remacha su razonamiento con la siguientes reflexiones (pido perdón por las largas citas que figuran en los párrafos siguientes pero creo que son imprescindibles para dejar meridianamente claro el diagnóstico): «Ha sido usual presentar el llamado Descubrimiento de América, como resultado de la casualidad y del incontrovertible hecho físico de que América se hallaba a mitad de camino y Colón tenía pues por fuerza que toparse con ella, pero no hubo azar ni novelesco romanticismo en el hecho, supuesto que por los años noventa del siglo xv era Castilla la primera potencia marítima atlántica de Europa. Pruébalo el que incluso en un insignificante puerto como Palos se pudo habilitar la expedición colombina, encontrar naos, dotaciones marineras y, sobre todo, hallar un par de expertos navegantes como los hermanos Pinzón y un gran piloto como Juan de la Cosa. Las operaciones a “furto” (de corso) crearon una rica burguesía sevillana durante el siglo xv. Vicente Yáñez Pinzón pirateaba en las aguas del estrecho de Gibraltar e inclusive llevaba sus correrías a las costas catalanas. De la misma manera los corsarios y piratas catalanes rescataban esclavos donde podían. Estas actividades lucrativas eran legales, pero en 1496 Fernando el Católico las prohibió y el corso ibérico quedó así paralizado hasta la muerte de Carlos II el Hechizado» (22).

Los Austrias

«El drástico cambio al que nos referimos en páginas atrás, paralizó la técnica, la táctica y la estrategia navales en pleno siglo xvi. Error, creemos, egoístamente calculado o atolondradamente cometido por... Carlos V, que en lugar de continuar y hacer florecer la tradición marinera de Castilla y Aragón, y competir con Enrique VIII de Inglaterra, el constructor, animador y fomentador de la marina inglesa del siglo xvi y el que la hizo popular, optó por alquilar escuadras a Génova y Venecia, dándosele un ardite que así destruía lo que quedaba de la primacía marinera de Cataluña y Valencia en el Mediterráneo occidental. Y ello a pesar del peligro de la Sublime Puerta, cuya escuadra invernó y despalmó en los puertos del Sur de Francia (Marsella y Tolón) con beneplácito del cristianísimo rey francés, Francisco I, hostil al emperador y, naturalmente, a España; empero fiel aliado y amigo del temible pirata Barbarroja: el enemigo jurado de la Cristiandad. Mas en política internacional, permítasenos este desahogo, ayer como hoy los contubernios más inverosímiles eran, son y seguirán sin duda siendo factibles» (23).

«...Para los españoles no específicamente navegantes ni marineros, pese a las brillantes hazañas de la marina castellana medieval y de la gesta descubri-

(22) *Ibidem*, p. 138.

(23) *Ibidem*, p. 140.

dora y colonizadora de comienzos del siglo XVI, el mar invariablemente fue sentido como un mal irremediable; como un empecinado obstáculo siempre difícil de vencer; como un enemigo y no como un aliado. Por supuesto al escribir así no pensamos en inculpar al pueblo por su espíritu negativo; es decir, por su carencia de mentalidad marinera, como escribe fustigante el historiador Eliseo Álvarez-Arenas (*El español ante el mar*, 1969) sino el sistema económico político asfixiante y monopolista puesto en vigor por el Estado-Iglesia español a partir de los Reyes Católicos y acentuado hasta extremos ruinosísimos bajo la dinastía austriaca» (24).

«Considerada retrospectivamente, la política de Fernando e Isabel fue una extraña mezcla de determinación y timidez... De hecho los Reyes Católicos sólo habían aportado las condiciones mínimas de orden y unidad, pero en el proceso habían solucionado los problemas de la construcción del Estado antes que la mayor parte de sus contemporáneos en la Europa occidental. España se hallaba muy por delante que cualquiera de sus rivales por lo que respecta a la revitalización del poder real, al desarrollo de instrumentos de gobierno, la creación de una poderosa máquina militar y la reforma de la iglesia...» (25).

Y este argumento nos enlaza con otro aspecto ya apuntado: las ruinosas consecuencias que acarrea el cambio de dinastía, tras los Reyes Católicos, aspecto en el que hay una coincidencia abrumadora entre los historiadores de mayor prestigio, entre los que resalta la figura de don Claudio Sánchez Albornoz (26), describiendo cómo se frustra un proceso de unión entre los territorios de las coronas, y las energías nacionales pasan al servicio de los intereses específicos de una dinastía. Lo explica con meridiana y reiterada claridad el ya citado insigne hispanista francés Joseph Pérez: «No nos cansaremos de repetirlo: desde la subida al trono de Carlos V, la política exterior de España se ajustó a los intereses de la dinastía reinante, intereses que no se pueden confundir con los de España como nación; a menudo, incluso, eran contradictorios. Esta política implicaba: la intervención en los Países Bajos para salvar, al menos en parte, la herencia de Carlos V; el apoyo a la rama vienesa de los Habsburgo; y el control de las comunicaciones terrestres entre las partes del imperio, es decir, Milán, y los puertos de los Alpes» (27).

Elliot afirma al respecto: «El concepto que tenía Carlos V de sus numerosos y extensos territorios era patrimonial. Tendía a considerar a cada uno de ellos como una entidad independiente...» (28).

(24) *Ibíd.*, p. 144.

(25) LYNCH, John: *Los Austrias*. Ed. RBA Coleccionables 2006, p. 47.

(26) SÁNCHEZ ALBORNOZ, Claudio: *España un enigma histórico*. Ed. Edhasa Tomo II (Edición año 2000). Capítulo XVII. «El cortocircuito de la modernidad española», p. 1.201 y ss.

(27) PÉREZ, Joseph: *Historia de España*. Ed. Crítica, 1999. Página 204.

(28) H. ELLIOT, John: *La España Imperial*. RBA Coleccionables S. A. Ed. 2006, p. 176.

«La guerra comercial, es decir, el conflicto hispano inglés del siglo XVI por el dominio oceánico, fue la oposición irreductible de dos economías de dos programas espirituales y vitales diferentes; de dos sistemas religiosos distintos Reforma y Contrarreforma; progreso frente a tradición; modernidad contra misoneísmo; revolución y desarrollo náuticos contra estancamiento y centralización navales; iniciativa frente a control real y libertad de comercio contra estricto control comercial (oficial). El monopolio absoluto ejercido por el Estado-Iglesia estranguló todas las vías y posibilidades de desarrollo burgués. El poder central hizo todo lo posible e imposible por anular mediante su control la iniciativa particular. De hecho la casa de Austria sacrificaría a Castilla y al Imperio, sirviéndose de ellos en beneficio de la dinastía. La voracidad fiscal de la corona paralizó la acción progresista de la promoción individual...» (29).

«Pero la dinastía habsburguiana, egoístamente, nunca tuvo ni practicó una política marítima comercial sana, a tenor de los tiempos; es a saber de cara a los “útiles y provechosos hombres de mar”, como quería Tomé Cano en su *Arte para fabricar y fortificar naos de guerra y mercante*» (1611).

«Este arte y esta ocupación tan provechosa y necesaria ha llegado a tal estado que ya se tiene por negocio de afrenta o menosprecio el ser los hombres marinos, dándose por baldón y tratándose a los que tienen naos, por los ministros reales muchas veces, no como deberían ser tratados hombres tan importantes y necesarios, sobre quitarles su hacienda. Por lo cual, los hombres cuerdos de la navegación y mareaje se han dejado de ello, retirándose a ser mercaderes o a labrar el campo, por quitarse de tales inconvenientes y trabajos» (30).

Y, para las dotaciones, además de las condiciones de vida a bordo, muy duras en todas las naciones, deviene una pena adicional, cual es, la degradación en la consideración del oficio de marinero: «En las naves inglesas del siglo XVI el marinero y el caballero-marino jalaban parejo (*haul and draw with mariners*) como lo exigía el gran Drake, quien durante su viaje alrededor del mundo no tuvo reparo en las costas de Patagonia (Puerto de San Julián) en ahorcar al caballero Doughty y a varios de sus amigos por incompatibles a bordo y porque tales voluntarios resultaron elementos perturbadores y extraños a la tripulación, compuesta exclusivamente de gente de mar. En las flotas españolas ser marinero venía a significar el pertenecer a un rango social casi equivalente de los galeotes; era un oficio que atraía bien poco a los habitantes de las costas por lo mal pagado y porque ejercitarlo significaba para el enganchado largo servicio, mala comida, pésimo vestido y menosprecio social. La marinería en las naos españolas fue, por consiguiente, siempre escasa, mal

(29) ORTEGA y MEDINA, Juan A.: op. cit., p. 147.

(30) *Ibídem*, p. 151 (cita de Tomé Cano).

pagada y esclava de los mandos y de la tropa. El problema crucial de la marina española fue encontrar marineros, pues de hecho, dadas las circunstancias indicadas, pocos querían serlo. Esto explica el que la Armada Invencible llevase una dotación de ocho mil cincuenta marineros por los catorce mil trescientos ochenta y cinco enrolados en las naos británicas, y esto explica asimismo la mayor maniobrabilidad de la flota inglesa (31). Pero es que dicha marina, a partir del momento en que Hawkins fue nombrado tesorero real de la armada, se preocupó de mejorar las condiciones de vida de los marineros a bordo y les subió el salario a diez chelines al mes. Por supuesto, para remediar la falta de marineros no escasearon en España ordenanzas meticulosísimas y generosas: la de 1543 (que la marinería guipuzcoana no recibiría con agrado porque no se cumpliría); la ampliación de la misma en 1587 (sin mejor resultado) y la de 1633, cuyo latente objetivo, como el de las anteriores, era ejercer una fiscalización absoluta. Ante la falta de voluntarios tuvo que recurrirse a la leva, a los presidiarios. La marinería de la última escuadra oceánica, la preparada por el conde-duque de Olivares, fue integrada a la fuerza, a base de campesinos gallegos pobres, de penados y de vagabundos. La tradición hispánica fue y aún sigue siendo muy celosamente proclive a reglamentar todo; empero inutilidad de los mismos; costra muerta que revela la falta de libertad e iniciativa particulares, carencia de ambición y de vitalidad; domesticación intencionada...» (32).

En este sentido el gran hispanista británico Elliot, es tajante: «Si en el siglo XVI España había proporcionado el modelo que se debía imitar, a finales del XVII era el modelo que había que evitar. El fomento del comercio, tan desatendido por los españoles, empezaba a considerarse fundamental para los auténticos intereses británicos» (33).

En los terrenos geopolítico y geoestratégico, pasamos de ser el núcleo de la formación del estado más adelantado de Europa, en los ámbitos político, religioso y militar, a ser el instrumento de la defensa de los intereses de una dinastía, de la casa de Habsburgo, y en el sostenimiento de sus dominios europeos, en lugar de seguir la línea trazada hasta el momento por la monarquía hispana de unión de los reinos peninsulares —ya consumada con Aragón— y malograda, por fallecimiento de los infantes, con Portugal; expansión hacia el Mediterráneo oriental, norte de África y el Nuevo Mundo. Sánchez Albornoz expone explícitamente este aspecto: «Me parece casi indudable que nuestras

(31) PARKER, Geoffrey: *La gran estrategia de Felipe II*. Da otra explicación respecto al número de soldados a bordo de los buques españoles, cuya táctica de combate orientaba el esfuerzo decisivo al abordaje, mientras que la táctica inglesa se basaba en la superioridad de fuego artillera. Alianza Editorial, 1998, pp. 438 y 439.

(32) ORTEGA Y MEDINA, Juan A.: *op. cit.*, p. 153.

(33) H. ELLIOT, John: *Imperios del mundo atlántico*. Ed. Santillana. Ediciones Generales, S. L., 2006

empresas en el viejo mundo dañaron nuestra labor colonizadora. Carlos V vendió al rey de Portugal por un puñado de miles de ducados el maravilloso emporio oceánico de las especias: las Molucas. Después los eternos agobios que el erario español padeció, como resultado de nuestra política europea, concentraron la atención estatal aquende el mar en la explotación de las riquezas mineras de las Indias, con torpe desdén hacia otras tareas esenciales para el racional aprovechamiento de América. Y nuestra plena consagración a nuestras aventuras en Europa arrojó otras muchas sombras sobre nuestra obra a este lado del Atlántico. Una de las más perniciosas fue nuestro descuido del problema naval. No se creó la marina precisa para mantener nuestro dominio en estas playas y para su intensa y perdurable explotación comercial. Todo el esfuerzo de España se vertió en guerras continentales, las más de las veces pura y obcecadamente terrestres. Si faltaban bosques en España sobraban en América y habríamos podido armar aquí flotas poderosas, si en las instancias centrales del Estado hubiese habido preocupación para cuestiones no europeas y no hubiéramos considerado a las naves españolas como mera apoyatura de nuestros ejércitos» (34).

Con toda claridad nos lo expone Joseph Pérez en la obra citada: «Carlos V confundió a menudo los intereses de su dinastía con los del imperio... Incluso España, o más exactamente Castilla, puso reparos desde el principio, y la rebelión de los comuneros estalló en el preciso momento en que el rey era proclamado emperador. España no estuvo nunca dispuesta a seguir a Carlos V en sus grandes designios. Le proporcionó los créditos y los hombres necesarios, pero a regañadientes. Ni la cruzada contra los turcos ni la lucha contra el protestantismo lograron entusiasmar a los españoles, al margen de algunos círculos reducidos de intelectuales, sobre todo los discípulos españoles de Erasmo» (35). «...En 1527 las Cortes se negaron a costear una expedición militar para conjurar la amenaza turca en Hungría. En 1532 fueron tajantes: “La guerra del Turco no toca a España”. Para los españoles el peligro estaba mucho más cerca, eran los corsarios berberiscos del norte de África que desembarcaban en la costa para hacer esclavos» El cardenal Tavera, arzobispo de Toledo, uno de los responsables políticos más influyentes, no se anduvo con rodeos en una carta de 1529 a Cobos, otro ministro de Carlos V: “Reniegue de toda la (guerra) de Italia y de Francia, que al cabo esto es lo que ha de durar y quedar a sus sucesores y lo de allá es gloria transitoria y de aire”».

Del mismo parecer es el historiador británico John Lynch quien afirma que «en Carlos V destaca su papel de heredero, y no el de creador, y el móvil de su política hay que encontrarlo en la defensa de los elementos concretos de su

(34) SÁNCHEZ ALBORNOZ, Claudio: *España un enigma histórico*. Ed. Edhasa. Tomo II (edición año 2000). Capítulo XVII. «El cortocircuito de la modernidad española», p. 1.213.

(35) PÉREZ, Joseph: *Historia de España*. Ed. Crítica, 1999, p. 154.

herencia» (36). En el mismo texto además expone que: «Los recursos de Carlos V habían sido concentrados en la defensa de sus intereses en la Europa central y en otras partes, mientras que en el Mediterráneo su política se había mostrado carente de ideas. Había descuidado permanentemente el poder naval y había tenido que recurrir a la utilización de fuerzas improvisadas en expediciones ocasionales y casi siempre infructuosas contra las bases del islam en el norte de África» (37). Otro historiador eminente, Ramón Carande, nos demostró con la contundencia objetiva de los datos numéricos que el precio que se pagó por el Imperio de Carlos fue la ruina de Castilla.

Así, en las primeras Cortes castellanas tras el levantamiento comunero, en 1523, se le pide al emperador algo que se reiterará posteriormente con harta frecuencia «...que (en política exterior) se sujetase a dos principios fundamentales: paz en la Cristiandad y guerra con el infiel, en particular contra los corsarios berberiscos que tanto atemorizaban en el Mediterráneo» (38), incluso la propia emperatriz Isabel, que en las ausencias del emperador queda al frente del país, hace presente a su esposo «la sinrazón de que mientras Carlos V empleaba los hombres y los dineros de España en combatir al turco en Viena o Túnez, con gran alivio de austríacos y de italianos, las galeras argelinas saquearan muy a su placer las costas hispanas, sometiendo a sus poblaciones del litoral a terribles pillajes como el sufrido por Menorca en 1529» (39).

Como síntesis de lo dicho hasta ahora, se pone de manifiesto que, en contra de lo que generalmente se opina, a causa de la muy deficiente formación general histórica, fue la Castilla medieval —el territorio esencial en la conformación de España— tierra de hombres libres, y que fue el advenimiento de un monarca extranjero, desconocedor de los reinos que heredaba y procedente de una sociedad con características tan sumamente diferenciadas, lo que provocó que ese inmenso potencial humano acumulado por la sociedad española quedara reducido a mero instrumento de un interés dinástico.

Y fue la sociedad castellana la que soportó en mayor medida la carga del imperio: «Castilla era la base financiera de la política de Carlos V. Como él mismo explicó de forma espontánea a las Cortes de Castilla en julio de 1523... Ocasionalmente las Cortes de Aragón, Cataluña y Valencia le otorgaban modestos subsidios, pero (...) sus posibilidades eran limitadas. Los Países Bajos, con su comercio, su poder naval y su industria eran una fuente importante de riqueza y el proceso centralizador continuado por Carlos V le permi-

(36) LYNCH, John: *Los Austrias*. RBA Coleccionables. Biblioteca de Historia de España, 2005, p. 88.

(37) *Ibídem*, p. 278.

(38) FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel: *Carlos V, el César y el hombre*. Espasa Calpe, 1999, p. 294.

(39) *Ibídem*, p. 610.

tió acceder a ella más fácilmente que a la de sus reinos de Aragón. Así pues, explotó de forma implacable los recursos financieros de sus súbditos de los Países Bajos hasta que ya no les fue posible pagar más. Pero por lo que respecta a los empréstitos, consiguió cuatro veces más préstamos en Castilla que en Amberes...

El mayor esfuerzo procedía de España y dentro de España de Castilla y más allá de ésta, de América... fue a partir de los últimos años del decenio de 1520 cuando estos tesoros comenzaron a llegar a España en cantidades que aumentaban con gran rapidez, pero eso no sirvió para relajar la carga que pesaba sobre los contribuyentes de Castilla (40) que recayó... más concretamente sobre las clases populares castellanas» (41), como lo criticaba con agudeza, no exenta de acrimonia, el propio Quevedo:

«En Navarra y Aragón
no hay quien tribute un real,
Cataluña y Portugal
son de la misma opinión;
¡Sólo Castilla y León
y el noble reino andaluz
llevan a cuesta la cruz» (42).

En este punto es conveniente realizar un breve inciso para aclarar que lo expresado anteriormente no significa un mayor grado de nivel de vida de la población del resto de los territorios excluida Castilla. En ocasiones sucede incluso lo contrario, como es el caso del campesinado catalán, sometido a un grado de servidumbre a su señor, desconocido en Castilla y que acaba generando en 1460 una revuelta denominada Guerra de los Remensas, solucionada con la Sentencia Arbitral de Guadalupe, dictada por Fernando el Católico en 1486, poniendo fin a los «malos usos» de los señores. La explotación deviene, en este caso, no de la Corona, sino de los derechos señoriales, de las oligarquías locales, en definitiva.

Y en lo que se refiere al comercio con las Indias, en el terreno propiamente del poder naval, otra de las que algunos autores consideran graves disfunciones introducidas por la dinastía austríaca fue la promulgación de leyes que favorecían la «construcción de naos gruesas, por ser contrarias a la navegación en general» (43), ya que se trataba de «barcos muy pesados que luego permanecían inactivos, causando la ruina de los armadores y marineros». Sin

(40) LYNCH, John: *op. cit.*, pp. 71 y 72.

(41) *Ibíd.*, p. 63.

(42) ORTEGA Y MEDINA, Juan A.: *op. cit.*, p. 80.

(43) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*. Tomo II. Museo Naval. Madrid, 1972, p. 443.

embargo Lynch considera que no es ésta exactamente la causa, sino el encarecimiento de los costes de la construcción naval en España respecto a sus competidores del norte de Europa, y «las confiscaciones realizadas por el Estado... En el siglo XVI ya no existía una distinción estricta entre la flota real y la marina mercante y Felipe II continuó el sistema tradicional de “asiento, flete y embargo”, por el que el Estado firmaba contratos con los armadores privados para alquilar o confiscar barcos mercantes para las situaciones de emergencia. En este caso, la dificultad de asegurarse el pago y la compensación o el deterioro por los daños sufridos, especialmente tras una campaña desastrosa como la de la Armada Invencible, disuadió a los armadores de invertir en nuevos programas de construcción naval» (44).

A las dificultades para la promoción de un comercio productivo entre particulares hay que sumar la proliferación de la navegación en convoyes «al modo veneciano o portugués», sistema que se consolida a partir de 1560 y que resultó «muy costoso pero en cuanto a la seguridad resultó plenamente eficaz» (45). Afirmación plenamente cierta pero que conviene matizar para no inducir a error. El sistema de convoyes, válido durante períodos relativamente cortos, en el transcurso de un conflicto de duración limitada, como sucedió en la II Guerra Mundial, es ruinoso si la confrontación se prolonga, máxime si es por más de una centuria, porque los convoyes y sus escoltas “tenían que ser financiados por el comercio, y además impedían la utilización de los barcos con criterios económicos, al inmovilizarlos durante largos períodos y limitar los beneficios de los capitales invertidos en su construcción» (46). Respecto a la organización del tráfico atlántico y su defensa, en un breve resumen, es muy ilustrativo el expuesto por Lynch en la obra mencionada (47), en las que se muestra un esfuerzo meritorio insuficientemente sustentado desde el poder.

No deseo alargar el análisis de este período, ya que considero que, con lo hasta ahora expuesto, basta para mostrar claramente los tópicos en que, en tantas ocasiones, hemos visto mantener, con inusitada firmeza, sedicentes conclusiones históricas. Finalizo el somero análisis de este periodo resaltando las observaciones expuestas por Geoffrey Parker en *La gran estrategia de Felipe II*, relativas a los preparativos de la Armada de 1588, por lo significativo de su contenido: Afirma que el monarca «ideó una gran estrategia que dependía para su éxito de la brillantez operativa de sus subordinados y, a continuación pasó a atarles las manos, prohibiendo tanto a Medina Sidonia como a Parma desviarse de sus detalladas instrucciones» (48).

(44) LYNCH, John: *op. cit.*, p. 150.

(45) H ELLIOT, John: *La España Imperial*. RBA Coleccionables, 2006, pp. 196 y 197.

(46) LYNCH, John: *op. cit.*, p. 213.

(47) *Ibidem*, pp. 204 a 216.

(48) PARKER, Geoffrey: *op. cit.*, p. 441.

Baste como muestra de la penuria y decadencia naval española, citar el estado con que llega el refuerzo naval al Virrey de Sicilia durante la Revuelta de Mesina, en el año 1674, estudiada por el recién elegido miembro numerario de la Real Academia de la Historia, Luis Ribot García: «Los barcos se hallaban tan viejos y desvencijados que eran de poca utilidad. Habían viajado a Sicilia al final de la campaña de 1674 y necesitaban ser carenados y reparados de los desperfectos sufridos en ella, pero eran indispensables en las aguas de Sicilia si se quería lograr algo positivo. Los días transcurrían en la indecisión, entre opiniones contrarias. Melchor de la Cueva, su general, era el más reticente en salir a navegar, pues consideraba urgente ir a Nápoles para carenar los barcos, dado que, en su opinión, en Sicilia no había ni maestranzas, ni trabajadores especializados, ni materiales a propósito, ni puertos para ello. La falta de bastimentos con que se hallaba contribuía también a mantener la armada inactiva en la bahía de Milazzo...» (49).

Y con el párrafo de Ortega y Medina que figura a continuación, concluyo la primera etapa de este trabajo: «permítaseme en llegando aquí que ponga punto final simbólico con las estrofas del prolífico autor Lope de Vega, que en cierto modo son aplicables a la encallada, tradicional y súper burocratizada España imperial de los siglos XVI y XVII:

Con viento mi esperanza navegaba
perdonóla el mar
matóla el puerto» (50).

Los Borbones

La carencia de sucesor del último de los Austrias, Carlos II, provoca un conflicto entre los pretendientes a la corona: Felipe de Anjou, apoyado por Francia, y el archiduque Carlos, apoyado por Inglaterra y Holanda, que acaba dirimiéndose en la Guerra de Sucesión entre los dos pretendientes al trono y con el posterior advenimiento al trono de Felipe V como rey de España.

Analizando la situación del país a finales del siglo XVII, Lynch afirma: «Los aspectos más negativos del gobierno real no eran los monarcas ni los burócratas sino las instituciones. El poder de la corona se veía capitidisminuido por la autonomía regional y los privilegios aristocráticos, que impedían que se tratara a todos los súbditos como iguales ante la ley y ante los recaudadores de impuestos» (51), y hablando en concreto del comercio hispano americano,

(49) RIBOT GARCÍA, Luis Antonio: *La Monarquía de España y la Guerra de Mesina. (1674-1678)*. Editorial Actas, S. L. 2002.

(50) ORTEGA Y MEDINA, Juan A.: *op. cit.*, p. 254.

(51) LYNCH, John: *La España del siglo XVIII*. RBA Coleccionables. 2005, p. 10.

minado por el contrabando, fundamentalmente francés, «Las cifras expresan el legado de la España de los Austrias, un imperio invadido por enemigos, una economía carente de manufacturas, una corona privada de ingresos» (52).

En este ambiente tan sumamente penoso la situación de la Marina, consecuentemente, era sumamente precaria: «Felipe V había heredado compromisos globales pero muy escasos recursos navales. En el Mediterráneo occidental, España sólo contaba con 28 galeras, dispersadas entre sus diferentes posesiones. No todas estaban perfectamente preparadas y desde luego no constituían una fuerza naval. Su poder marítimo era mayor en el Atlántico, pero estaba dirigido a una función específica y dedicada por completo a la protección del comercio y las comunicaciones con América. En 1701 se podía contar con un total de 20 buques de guerra en el Atlántico y el Caribe, pero no existían reservas ni recursos para construir más» (53). Las consecuencias inmediatas de semejante vulnerabilidad, nos relata Lynch, fueron el ataque a Cádiz de agosto de 1702 por una fuerza naval angloholandesa, el brutal saqueo de El Puerto de Santa María y la destrucción, a su regreso, de la flota procedente de México, compuesta por 16 barcos españoles y 17 navíos de guerra franceses que la escoltaban, refugiada en la bahía de Vigo. Finalmente, en 1704, la flota angloholandesa, que apoyaba al archiduque Carlos, pretendiente a la corona de España, al mando del almirante Rooke, desembarca y ocupa Gibraltar.

Sin embargo, la situación social española tenía un germen positivo, pues en la España de finales del xvii ya existía una tendencia que abogaba por remediar los males estructurales de nuestra sociedad, como explica Joseph Pérez: «En España, el siglo xviii (hablando en el contexto referido al denominado siglo de las luces) comienza hacia 1680 con la recuperación de la economía, el restablecimiento del orden de las finanzas públicas y el interés que los novatores (*sic*) mostraron por la evolución de las ideas, desde Galileo hasta Newton... En general, estos reyes (los Borbones desde Felipe V a Fernando Carlos III) fueron más bien mediocres, incluso Carlos III que está considerado como un gran reformista... fueron más respetados que amados por sus súbditos. Su mérito consistió en aportar una visión nueva a la situación del país y en llamar al poder a los hombres que consideraban capaces de llevar a término las necesarias reformas ... Tenemos tendencia a exagerar el aspecto innovador de los Borbones y la influencia de las ideas francesas. En realidad España había comenzado a cambiar en los últimos veinte años del siglo xvii. Fue entonces cuando se dibujaron los grandes rasgos del periodo siguiente: la reforma monetaria que daría al país una moneda estable durante más de cien años y una redistribución de la riqueza nacional caracterizada por la anulación

(52) LYNCH, John: *op. cit.*, p. 34.

(53) *Ibidem*, p. 37.

del centro y la expansión de las regiones periféricas. En el ámbito político, los primeros Borbones aprovecharon las circunstancias para realizar en parte el sueño de Olivares: unificar una España en adelante reducida a sus posesiones peninsulares y a su imperio colonial. A partir del siglo xvii se puede hablar realmente de España y ya no una yuxtaposición de reinos... Dicho esto, los reyes apenas modificaron el sistema fiscal, que continuó siendo profundamente injusto, ni la estructura de la sociedad. La nobleza conservó sus privilegios y el clero también, salvo que ahora dependía aún más del Estado; la burguesía dinámica y emprendedora tenía dificultades para afirmarse» (54).

Esa continuidad en las ideas con respecto a los últimos veinte años de los Austrias nos la resalta asimismo la historiadora Carmen Iglesias: «En un fino análisis que realizó el hispanista François López sobre lo que España esperaba de Francia con la llegada de la dinastía borbónica al trono, es decir lo que esperaban las élites ilustradas y reformistas, López señala que el deseo de reformas que acabase con el desgobierno era mayor, más importante y potente, que cualquier diferencia territorial que posteriormente se ha querido encontrar entre la Corona de Castilla y la de Aragón ...lo que más les importaba era la supresión de fronteras y aduanas interiores —la igualación de territorios y el libre tránsito por ellos—, de manera que hubiera en todo el territorio peninsular una fiscalidad y una política monetaria coherente y menos injusta» (55).

«El crecimiento se manifestó... en la industria y en las manufacturas, pero fue desigual en los ramos y las regiones... El estado se convirtió a menudo en empresario, directa o indirectamente, aportando los capitales necesarios. Estas tendencias colbertistas inspiraron la creación de manufacturas reales: las pañerías de Segovia y, sobre todo, las de Guadalajara, que empleaban a más de mil obreros a mediados de siglo y a casi cuatro mil a finales; las fábricas de algodón de Ávila; la cristalería de La Granja; las porcelanas del Retiro (Madrid)... La mayor parte de estas empresas fueron, sin embargo, deficitarias. Los primeros altos hornos aparecieron en el norte, en Liérganes y la Cavada (56); fabricaban cañones para la marina. Patiño y el marqués de la Ensenada crearon los arsenales de Ferrol, Cartagena, Cádiz y La Habana... (57)» (58).

«El fisco no sufrió ninguna modificación importante con respecto a la situación anterior. Descansaba, esencialmente, en los impuestos indirectos que

(54) PÉREZ, Joseph: *op. cit.*, pp. 311 y 312.

(55) IGLESIAS, Carmen: *op. cit.*, p. 454.

(56) Nota del autor: ver el interesante artículo «La Artillería en la Marina Española del siglo xviii». TORREJÓN CHAVES, Juan: en *Militaria: Revista de Cultura Militar*, núm. 12, 1998.

(57) Nota del autor: «Sobre los Arsenales de La Carraca, Ferrol y Cartagena» ver *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. TORREJÓN CHAVES, Juan; RODRÍGUEZ-VILLASANTE, Juan Antonio; VALVERDE ÁLVAREZ, Prieto e Isidoro. E. N. Bazán C. M. S. A. 1991.

(58) PÉREZ, Joseph: *op. cit.*, p. 319.

gravaban el consumo y las transacciones comerciales: alcabalas, millones, etc., es decir, que pesaba más sobre los pobres que sobre los ricos» (59).

«Patiño no era un pensador original, ni siquiera un reformador. Era un funcionario conservador, pragmático e infatigable que poseía grandes talentos como administrador y una amplia experiencia. Su idea básica era sencilla: la recuperación del poder español en Europa revitalizando el comercio americano por medio de una marina fuerte, del desarrollo de una industria nacional y de una política fiscal que estimulara las exportaciones» (60).

«Patiño sobrevivió gracias al apoyo de la reina, apoyo por el que hubo de pagar un precio que no fue otro que el del fomento de su política exterior. Patiño, a pesar del gran interés que sentía por el desarrollo del comercio trasatlántico y el reforzamiento por el aparato de defensa de España, no podía oponerse a los intereses dinásticos de Isabel Farnesio que era su protectora» (61).

No sustenta esta opinión el hispanista Joseph Pérez: «Se acusa a menudo a Isabel Farnesio, segunda mujer de Felipe V, de haber comprometido a España en una serie de guerras con el único propósito de dar tronos a sus hijos Carlos y Felipe. Éstos, en efecto, no tenían teóricamente ninguna esperanza de reinar en España, puesto que Felipe V ya tenía dos hijos de su primer matrimonio, Luis y Fernando. La política exterior de España, en la primera mitad del siglo no habría tenido, pues, como objetivo principal las preocupaciones nacionales, sino los intereses familiares de la reina. Este reproche no tiene fundamento. Sin duda Isabel Farnesio trataba de colocar a sus hijos, pero esta ambición no era incompatible con las miras políticas de Felipe V. Éste, reaccionando como rey de España más que como un Borbón, no se resignó a aceptar las cláusulas del tratado de Utrecht, que habían expulsado a España de unos territorios —Milán y, sobre todo, Nápoles— en los que ésta había establecido su autoridad desde hacía siglos. Además, Felipe V guardaba rencor a Inglaterra porque se había apoderado de Gibraltar y por haberse librado a una guerra económica en América al desarrollar el contrabando en detrimento de los intereses españoles. Éstas son las consideraciones que explican la política exterior de España y sus aparentes fluctuaciones. España aprovechó todas las oportunidades para tratar de revisar el tratado de Utrecht, a menudo con la oposición de Francia, lo que demuestra claramente que no había todavía una solidaridad total entre los Borbones. Aquella diplomacia se inscribía en la tradición española, dirigida a la vez hacia el Mediterráneo y hacia el Atlántico» (62).

En todo caso «situar a Patiño en la línea de los llamados reformistas borbónicos supone interpretar erróneamente su política y sus prioridades. Su primer

(59) *Ibíd.*, p. 320.

(60) LYNCH, John: *La España del siglo XVIII*. RBA Coleccionables, 2005, p. 120.

(61) *Ibíd.*, p. 121.

(62) *Ibíd.*, p. 329.

objetivo era el fortalecimiento del Estado contra sus enemigos y no utilizarlo en beneficio de sus súbditos, incrementar los beneficios de España en América y no mejorar los beneficios que América recibía de España. Patiño derivó recursos hacia el gobierno central, pero no reorganizó la economía ni alteró el equilibrio de la sociedad» (63).

«...los primeros Borbones levantaron de la nada una fabulosa Marina militar, cuya creación provocó el asombro y recelo a las dos grandes potencias del momento. En líneas generales, todo el siglo XVIII fue el de un crecimiento sostenido, hasta que comenzó a producirse, durante el reinado de Carlos IV, la imparable quiebra hacendística del Antiguo Régimen. Fue en el decurso de esta centuria cuando se erigieron los tres grandes arsenales de La Carraca, Ferrol y Cartagena, desarrollándose en ellos los más ambiciosos programas navales de nuestra historia. Posiblemente en estos lugares —con preferencia a otros cualesquiera— sean más perceptibles los inmensos deseos de modernización, de adecuación a los aires renovadores, de introducción y aplicación de un pensamiento científico y técnico; pero quizá también aquí se observen mejor las profundas e insalvables contradicciones de una sociedad que pretende cambiar sin modificar para nada sus estructuras, intentando renovar todo, mas sin alterar el estricto orden estamental» (64).

«Bajo Fernando VI, el marqués de la Ensenada proyectó una gran reforma: la creación de un impuesto único, proporcional a la fortuna de cada uno, que reemplazara la tributación indirecta. Establecer la base imponible de este impuesto suponía disponer de una estimación precisa de la fortuna de todos los individuos. Eso fue lo que se le pidió al vasto informe, conocido precisamente con el nombre de catastro del marqués de la Ensenada, que aporta una multitud de datos sobre la situación de las ciudades y campos de Castilla a mediados de siglo. Tras la destitución del marqués, el asunto se dejó de lado; la reforma se aplazó» (65).

Como indica Lynch refiriéndose a los últimos decenios del siglo, «España había alcanzado el cénit de su poder, aunque no se hubiese situado entre las potencias de mayor rango, pero en el proceso siguió siendo una sociedad y una economía sin reconstruir. La corona continuó buscando el apoyo de la nobleza y el clero, respetando los privilegios heredados o adquiridos, protegiendo las propiedades nobiliarias o las de la Iglesia, permitiendo que los mayorazgos alcanzaran su máxima extensión y que España pareciera un vasto vínculo inmóvil; siguió pagando salarios muy elevados a los altos funciona-

(63) LYNCH, John: *op. cit.*, p. 126.

(64) TORREJÓN CHAVES, Juan, RODRÍGUEZ-VILLASANTE, Juan Antonio; VALVERDE ÁLVAREZ, Prieto e Isidoro: *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. E. N. Bazán C. M. S. A. 1991. Preámbulo de Juan Torrejón Chaves, p. 17.

(65) PÉREZ, Joseph: *op. cit.* p. 321.

rios, es decir manteniendo la España de las jerarquías y clases, de los privilegios corporativos y de la oligarquía rural. A España se le dio una ilusión de reforma y se le presentó la parodia de un Estado moderno» (66).

«El ejército cobró cada vez más relevancia en las preocupaciones del gobierno. Se trataba de conservar para España su posición de gran potencia europea y de dotarla de los medios para intervenir eficazmente en todos los teatros de operaciones. En lugar de los mercenarios de antaño, se creó un ejército permanente y nacional, inspirado en los modelos francés y prusiano. ... Los métodos de reclutamiento también fueron profundamente modificados. Desde los primeros años del reinado de Felipe V, se acordó recurrir a reclutamientos sobre la base de un soldado por cada cien habitantes.

La organización definitiva data de 1770 con la instauración de una especie de servicio militar obligatorio de cinco años al cual estaban sujetos, en principio, todos los españoles de edades comprendidas entre los diecisiete años y los treinta y seis años escogidos por sorteo: un recluta por cada cinco habitantes (quintas), pero se previeron numerosas excepciones: individuos con cargas familiares (hijos de viudas o hijos únicos de padres pobres) y miembros de algunas profesiones. Cuando los efectivos se revelaban insuficientes, se completaban con alistamientos voluntarios y con reclutamientos forzosos entre los vagabundos. Este sistema trajo consigo numerosas injusticias; puede que sea uno de los orígenes lejanos del antimilitarismo de la España contemporánea.

Potencia mediterránea y atlántica, España tenía que modernizar y fortalecer su marina para garantizar la seguridad de sus comunicaciones y hacer respetar el monopolio comercial con sus colonias de América. En 1717 la creación de una especie de escuela naval en Cádiz (Academia de Guardias Marinas) fue una primera señal en este sentido. Hombres como Jorge Juan o Antonio de Ulloa, a un tiempo oficiales y eruditos, dan prueba de la calidad de los navegantes en el siglo XVIII» (67).

Aquí topamos con una de las características más destacadas del periodo, el papel de la educación en la Ilustración: «La educación —dice Montesquieu— consiste en darnos ideas, y la buena educación en ponerlas en proporción. El defecto de ideas produce estupidez; la escasez de armonía de las ideas produce tontería y la ausencia extrema de tal armonía conduce a la locura» (68).

Para la historiadora Carmen Iglesias, esta interpretación de la educación indica que se entiende como algo que alberga algo más que la mera adquisición de saberes concretos. «Todo el pensamiento del siglo XVIII estaría de acuerdo en este punto» (69).

(66) LYNCH, John: *op. cit.*, p. 417.

(67) PÉREZ, Joseph: *op. cit.*, p. 328.

(68) IGLESIAS, Carmen: *op. cit.*, p. 178.

(69) *Ibíd.*, p. 178.

En este aspecto el juicio de los historiadores no es precisamente favorable. La formación técnica de los oficiales, en general, se considera buena; sin embargo se achaca a la Armada que «los marinos españoles tuvieran fama de profesionales con buena formación teórica pero deficientes y lentos en la respuesta que exigía la táctica naval de la época» (70).

Más riguroso es el juicio de Lynch, quien afirma: «En el curso del siglo XVIII, la marina española constituyó un cuerpo de oficiales profesionales, reclutados y entrenados específicamente, en lugar de ser contratados de la marina mercante o entre los corsarios. Por desgracia, la preparación naval no era muy buena, con un número excesivo de asignaturas teóricas y una carencia de preparación especializada en la navegación y en la lucha. España no consiguió grandes victorias navales y participó en muy pocas batallas de importancia durante este siglo. Al contrario, sufrió una serie de dolorosos desastres en la mar provocados no por la calidad inferior de los barcos o por la falta de valor, sino por unos oficiales inadecuados que parecían incapaces de encontrar y enfrentarse al enemigo o incluso de evitarlo de manera eficaz» (71).

En todo caso, en lo que parecen estar de acuerdo todos los autores, es en la escasez de marinería y de abastecimientos, situación que Lynch llega a calificar de, en muchas ocasiones, calamitosa. En realidad, a finales de siglo, de lo que no hay duda es de que escaseaban escandalosamente las dotaciones de marinería y que la Armada contaba con un número de buques muy superior al que podía dotar; a ello hay que unir un nivel de adiestramiento muy deficiente debido a la falta de medios.

El punto de inflexión se produce con la destitución del almirante Mazarredo, nombrado en 1795 «como jefe de una escuadra que se armaba en Cádiz, recayendo poco después en su persona el mando de la escuadra del Mediterráneo; pero habiendo cesado en el Ministerio el célebre bailío Valdés, su sucesor descuidó el material flotante, por cuya causa Mazarredo, llevado de su carácter enérgico elevó razonadas y repetidas quejas sobre el mal estado de la escuadra y la necesidad de reponerla, circunstancia que motivó su destitución, siendo destinado a Ferrol con prohibición de entrar en la corte.

No pasó mucho tiempo sin que se comprobara, desgraciadamente, la exactitud de los juicios de Mazarredo, al sobrevenir el descalabro del cabo de San Vicente» (72), precisamente por exponer tenazmente estas deficiencias.

Un aspecto que preocupaba mucho a Mazarredo —que recordemos fue quien frenó a Nelson ante Cádiz en 1797, valiéndose de unidades sutiles— fue el concerniente a mantener en activo un número de unidades desproporciona-

(70) ENCISO RECIO, Luis Miguel, y otros: *Los Borbones en el siglo XVIII*. RBA Coleccionables 2006, pp. 453, 454.

(71) LYNCH, John: *La España del siglo XVIII*. RBA Coleccionables 2005, p. 400.

(72) BARBUDO DUARTE, Enrique: «Don José de Mazarredo, Teniente General de la Armada». *REVISTA GENERAL DE MARINA*, t. CXXVIII, junio 1945, p. 811.

do a las capacidades reales. Ante las reducciones presupuestarias que ocurrieron en el momento, el marino vasco propuso reiteradamente que se ajustaran los deseos con las realidades, con el fin de tener una Marina verdadera y no una apariencia de la misma, manteniéndose barcos armados que no podían tripularse con personal y recursos adecuados.

Pese a haber sido repuesto en el cargo, tanto los daños sufridos por la Armada como las consecuencias de los trágicos sucesos posteriores, la invasión napoleónica y la Guerra de la Independencia dejaron tras de sí un país exhausto y destrozado e hicieron imposible la recuperación de la Armada.

El desastre del 98 y breves consideraciones

Hago gracia al lector de analizar los periodos posteriores a la invasión napoleónica, porque el estado convulso de la nación, sacudida por las consecuencias propias de las devastaciones de la Guerra de la Independencia, reinados de Fernando VII e Isabel II, Guerras Carlistas, Primera República y Restauración borbónica, hasta la Guerra Hispano-Norteamericana. El almirante Carrero, al hablar del estado de nuestra Marina en 1898, resume de forma escueta y lúcida el panorama: «La situación de nuestra Marina al estallar la guerra de Cuba y la insurrección filipina estaba muy por bajo del mínimo indispensable para hacer frente al problema que se nos planteaba de defender unos territorios situados a tantos miles de millas de la metrópoli contra un enemigo poderoso. Nuestro problema naval, como tantos otros problemas nacionales, estaba no ya sin resolver, sino ni tan siquiera planteado, y lo raro hubiera sido lo contrario, habida cuenta de nuestra situación política. Desde 1833 a 1898 se suceden en España 84 gobiernos distintos, tienen lugar varios cambios de régimen, varias guerras civiles e innumerables pronunciamientos y algaradas callejeras; ¿cómo podía haberse abordado el problema de la Marina, que requiere tiempo, continuidad y perseverancia? Desde 1805, en que nuestra Flota queda desecha en Trafalgar, a 1898, pasan por la cartera de Marina nada menos que 140 ministros, lo que corresponde a una media de un Ministro cada poco más de siete meses» (73).

«En 1898, además de las dos fragatas blindadas *Numancia* y *Victoria*, que se han modernizado en su armamento montándolas cuatro cañones de 140 milímetros, contamos con un acorazado el *Pelayo*, que está en obras en Tolón, con los tres cruceros acorazados *Infanta María Teresa*, el *Princesa de Asturias* no está aún terminado), con el *Emperador Carlos V* y el *Cristóbal Colón*, al que le falta aún su artillería gruesa; con dos cruceros protegidos, el *Alfonso XIII* y el

(73) CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar*. Tomo I, 3.^a Ed. Revisada. Instituto de Estudios Políticos. Madrid 1962, p. 271.

Lepanto; con 16 cañoneros (algunos aún de madera), siete destructores y 16 viejos torpederos. Esto era todo lo que disponíamos para hacer frente, en caso de guerra a la Flota de Estados Unidos en dos regiones tan separadas entre sí y con la metrópoli, como Cuba y Filipinas, donde tampoco teníamos bases navales dignas de tal nombre ni por sus defensas, ni por sus instalaciones (no había diques para los buques mayores), ni por sus abastecimientos, en especial de carbón de buena calidad, tan importante para lograr de los buques sus velocidades de proyecto».

El cuadro siguiente se muestra la comparación de nuestras fuerzas navales con las de Estados Unidos:

	España	Estados Unidos
Acorazados.....	1	5
Monitores	0	6
Cruceros acorazados.....	5	3
Fragatas blindadas.....	2	0
Cañoneros.....	16	16
Destructores.....	7	0
Torpederos.....	16	24

«Nuestra inferioridad en fuerzas navales frente a los Estados Unidos era a todas luces evidente. La Marina venía señalando desde mucho tiempo antes a los Gobiernos, por boca de sus oficiales más caracterizados, la gravedad de la verdadera situación, pero los Gobiernos se sucedían con tal celeridad y estaban absorbidos por tantos problemas del momento, que ninguna medida de previsión fue tomada a tiempo y como los oficiales de Marina, por un imperativo de subordinación, no podían explicar al pueblo la realidad de la situación, éste no sólo la desconocía, sino, lo que fue más grave, creía otra cosa totalmente distinta. (74).

La correspondencia del almirante Cervera con el ministro de marina (75), en el período previo al “desastre”, en la que se expone la penosa situación de la flota y sus nulas posibilidades ante el poderío naval norteamericano, es un modelo de lucidez, profesionalidad y sentido del deber, máxime si se tiene en cuenta que el almirante, en una etapa anterior, había dimitido del cargo de ministro de marina a los pocos meses de ser nombrado por Sagasta (1892), precisamente porque no se afrontaba una política naval que hubiera puesto fin a las múltiples deficiencias denunciadas.

(74) *Ibídem*, p. 273.

(75) RIVERO MÉNDEZ, Ángel: *Crónica de la guerra hispanoamericana en Puerto Rico*. Madrid. Sucesores de Rivadeneyra, 1922. Capítulo XI (accesible en *Internet*).

En esta ocasión no se puede aplicar ese comentario del almirante Álvarez-Arenas, tantas veces cierto, al final de una nota en la que, ante la manifestación de las deficiencias de la flota española expuestas por el almirante don Francisco Feixó dando cuenta de la pérdida de los navíos de su Armada con motivo de la batalla de las Dunas (1639), dice: «Un reflejo más del carácter bélico español que sólo se atreve a declarar que hay deficiencias, y que las ha visto, cuando ya no queda a salvo más que el honor para apoyar en él lo que se dice» (76).

Es precisamente esta apreciación la que lleva al almirante Álvarez-Arenas a lamentar que: «...A falta de positivos logros y de tangibles realidades en la esfera de la guerra el español empieza a sentir la necesidad de alimentar su bélico espíritu de meras y sublimes abstracciones. Llega con ello el momento de exagerar el valor como sucedáneo espiritual de la satisfacción material que trae consigo la victoria. Se extrema el heroísmo de tal modo que no sólo no resulta empañado ni desvaído por la derrota sino que casi se prefiere ésta —y perdónese me la aparente herejía— con tal que destaque más aquél. Por último, y como secuela de todo un sentir general desesperanzado, pesimista, impotente pero irresignado y rebelde, se empiezan a sembrar en los ámbitos castrenses hispanos las primeras semillas del culto a la muerte como apoteosis del guerrero que habrían de florecer siglos más tarde» (77).

Concluyo en este punto mencionando una cita (que incluye el almirante Álvarez-Arenas en su obra) del historiador Melchor Fernández Almagro: «...triste sino, tantas veces cumplido en España, el de convertir en cuestiones de honor, a vida o muerte, problemas que bien pudieran ser resueltos o reducidos con una cierta previsión» (78).

Conclusiones

Las consideraciones expuestas en los puntos anteriores se han realizado basadas, en la mayoría de los casos, en textos de los historiadores españoles e hispanistas extranjeros que, dentro de mis conocimientos, gozan de mayor prestigio. Porque nuestra interpretación de la historia propia, generalmente muy defectuoso. Y no por el hecho de que existan lagunas en períodos determinados, sino porque, han prosperado versiones totalmente erróneas, que nos impiden sacar conclusiones certeras de nuestro pasado.

(76) ÁLVAREZ-ARENAS, Eliseo: *Teoría bélica de España*. Ediciones de la *Revista de Occidente*. Madrid 1972, p. 104.

(77) *Ibidem*, p. 111

(78) FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: *Historia política de la España contemporánea*. Alianza Editorial, Madrid 1968, tomo III, p. 99.

Históricamente el poder naval en España se inicia en el seno de un ámbito caracterizado, en el plano social, por la «libertad del individuo común» (en términos relativos) y en el económico, por la demanda generada por el comercio y la pesca.

La decadencia de la mentalidad naval acaece con el advenimiento de una dinastía que concibe a nuestra nación como instrumento para el sostenimiento de su patrimonio dinástico.

El esfuerzo realizado en el siglo XVIII es debido a la necesidad imperiosa de mantener la comunicación atlántica con los territorios americanos, proveedores de la plata —el alimento del Estado—, que permite a la corona realizar una política con independencia de las instituciones y sin realizar las imprescindibles transformaciones económicas y sociales.

La ausencia de realismo en los análisis estratégicos da prioridad a una política naval más de «fachada», basada en el número de navíos, que de eficacia, pese a advertencias claras y contundentes, como las del almirante Mazarredo. La fuerza ha de ser coherente con las necesidades nacionales y con las posibilidades reales.

La discontinuidad, tanto de los gobiernos como incluso de la propia concepción de la nación, conduce a una política naval incoherente, a la par que el desconocimiento de la naturaleza de los problemas lleva al gobierno, en la crisis del 98, a una solución disparatada y temeraria, pese a las claras advertencias del almirante Cervera.

La razón de ser de los ejércitos es la de «defender, con eficacia, la nación y sus intereses vitales». En ese sentido la Armada plantea un objetivo de fuerza acorde con las necesidades nacionales y la situación estratégica. Para lograr los medios necesarios para su puesta en marcha es más imprescindible que nunca el apoyo de la opinión pública; de ahí que en mi exposición verbal haya considerado muy acertada la política de la Armada de resaltar el «liderazgo» en el ejercicio del mando, ya que es una de las acciones que tiene más al alcance de su mano y permite transmitir, con el ejemplo, los valores que se pretende defender.