

IDEAS ESTRATEGICAS DE LA MARINA DE LA ILUSTRACION

Jesús SALGADO ALBA
Contralmirante de la Armada

INTRODUCCION

El tema de la exposición que me dispongo a desarrollar ante ustedes lleva por título “Ideas Estratégicas de la Marina de la Ilustración” título que gira en torno a dos conceptos esenciales: un concepto científico-militar, cual es el de *Estrategia* y otro histórico-institucional que es la “Marina de la Ilustración”.

Considero muy conveniente, antes de entrar en el desarrollo del tema, definir esos dos conceptos con el fin de proporcionar a mis reflexiones la máxima claridad y precisión posibles.

Decía el maestro Ortega y Gasset que “o se hace precisión, o se hace literatura o se calla uno”. Yo, que de ningún modo pienso callarme voy a esforzarme en hacer precisión, si bien adornada con algo de literatura para no resultar demasiado fatigoso.

También a Ortega se le atribuye la sentenciosa frase según la cual “la claridad es la corteza del filósofo”.

Y expuestas, de este modo claro y preciso, mis intenciones, pasemos a abordar, sin más dilación el tema propuesto comenzando, como he anunciado, por definir el primero de los conceptos en torno al cual va a girar el proceso de mi exposición: el concepto de Estrategia.

LA ESTRATEGIA. DEFINICION Y DEPENDENCIA

De los cientos, quizá miles de definiciones que se han dado y seguirán dándose del vocablo “Estrategia” vamos a elegir la más clásica y original, la que surgió en la mente de los dos grandes filósofos del Arte de la guerra: el prusiano y kantiano Von Clausewitz y el suizo y cartesiano Barón de Jomini.

Aunque con pequeñas diferencias de matiz, tanto para el uno como para el otro, la “Estrategia” en su sentido más puro y original significa “el arte y la ciencia del empleo adecuado de la fuerza militar para alcanzar los objetivos señalados por la Política”.

La Política, la gran Política, como arte del gobierno del Estado, resulta ser, por lo tanto, la furia, el rumbo, el camino, y en definitiva, el fin superior de la Estrategia, marcando a ésta los objetivos que es preciso alcanzar

mediante el adecuado empleo de la fuerza militar, que es el instrumento de acción de la Estrategia. Sin fuerza no hay estructura. En resumen, la Estrategia está supeditada a la Política y esta supeditación se produce tanto en tiempo de paz, como en momentos de crisis, o en caso, último caso no deseable, pero siempre posible, de conflicto armado.

En consecuencia de todo lo anterior resulta indispensable conocer cuáles son los objetivos, las líneas de acción, de la Política exterior e interior de una nación, en un momento determinado para poder definir cuáles han de ser los objetivos y las líneas de acción estratégicas que han de apoyar tal política, lo que aplicado a nuestro caso significa que primero debemos identificar los objetivos políticos de la España de la Ilustración para, a renglón seguido, averiguar cuáles fueron las ideas estratégicas que apoyaban tales objetivos y todo ello en un marco definido: el marco de la Fuerza Naval, el marco de la Marina de guerra de ese pasado histórico que se conoce con el nombre de la Ilustración.

Analizado, muy esquemáticamente el primero de los conceptos propuestos, el concepto de Estrategia y su estrecha relación de dependencia con el superior concepto de Política, pasemos a examinar, también en sus coordenadas esenciales, el concepto que se encierra en la expresión "Marina de la Ilustración".

LA MARINA DE LA ILUSTRACION

Si existe en la Historia de España un período en el que pueda afirmarse la existencia de una Marina propia y exclusiva de tal período, es el siglo XVIII. Y ello por la sencilla razón de que cuando el siglo XVIII comienza, con un cambio de dinastía y con una alteración de la estructura política de Europa como consecuencia del, inminente para España, Tratado de Utrecht, España no tiene, literalmente hablando, marina de guerra.

Parece increíble que una nación como España, que a mediados del siglo XVII era la primera potencia naval del mundo, medio siglo más tarde hubiera perdido, casi por completo, su poder naval, carcomido por la desidia, por el abandono y por la acción hostil combinada de las tres potencias navales europeas que, desde el momento en que España conquista las Indias creando su Imperio Atlántico, se enfrentan a la hegemonía hispano-portuguesa con tenaz perseverancia: Francia, Inglaterra y Holanda.

La marina imperial de los Austrias, en el momento de mayor esplendor, llegó a contar con más de doscientas unidades pesadas de combate; en su mayoría galeones. La marina de la agotada España de Carlos II no era ya ni sombra de lo que había sido y para colmo, la desgraciada guerra de sucesión significó el golpe de fuerza para la ya débil Armada Española. Los ingleses, en 1702 destruyeron lo poco que quedaba, la Flota de Nueva España mientras una escuadra anglo-holandesa de 70 buques y 5.000 hombres de desembarco se apoderó, sin resistencia naval ninguna, de la plaza de Gibraltar.

Cuando el primero de los Borbones, Felipe V, accede a la corona española, se encuentra con que, en cuanto a Marina, ha de partir prácticamente de cero.

Así pues, todo lo que se haga será nuevo, sin reliquias anteriores. Todo se hará de acuerdo con los nuevos métodos de gobierno, con los nuevos estilos de cultura, de organización, de ideología, en una palabra, de acuerdo con una nueva idea del Estado basada en los principios del Despotismo Ilustrado, de la Enciclopedia, del absolutismo paternal y del proceso científico, técnico y económico que configuran la España de la Ilustración. Los políticos que van a propiciar la creación de la nueva marina española: Alberoni, Patiño, Ensenada, Floridablanca, Aranda, son, en menor o mayor medida, y en orden ascendente, políticos ilustrados. Los marinos que van a desarrollar técnicamente, científicamente, esa nueva marina borbónica: Juan José Navarro, Jorge Juan, Ulloa, Tofiño, Malaspina, Lángara, Mazarredo, Valdés, fueron, igualmente, marinos ilustrados, cultos, intelectuales, científicos, profesionales y alejados de la política dinástica: en una palabra, marinos de la Ilustración.

En resumen, podemos afirmar que la Marina borbónica de los cuatro primeros borbones: Felipe V, Fernando VI, Carlos III y Carlos IV hasta la estúpida y para España desastrosa batalla de Trafalgar, fue una Marina con personalidad propia, una personalidad que tiene unas raíces en ese fenómeno peculiar del siglo XVIII que fue la Ilustración. Y esa es la Marina que va a actuar, en paz y en fusión, de acuerdo con unas ideas estratégicas para alcanzar unos objetivos políticos que pasamos a analizar.

LOS OBJETIVOS POLITICOS DE LA ESPAÑA ILUSTRADA

De acuerdo con la mayoría de los historiadores y tratadistas políticos podemos delimitar, en el tiempo, el periodo de la Ilustración en España entre dos fechas destacadas de la Historia Europea: el año 1713, en que se impone en Europa un nuevo sistema de división de poderes a través del Tratado de Utrecht, y el año 1789, en el que la Revolución Francesa trastoca todo el edificio político y social europeos y alumbra un nuevo periodo de Historia Universal.

En esos setenta y seis años de Ilustración la política, tanto interior como exterior de España sufre, como es natural, cambios y evoluciones, pero dentro de un carisma que está definido por unas conductas que marcan, de algún modo, los grandes objetivos políticos permanentes que, en un esfuerzo de esquematización quizá excesivo, pero a mi entender difuso, se pueden concretar en las siguientes cuatro líneas de acción en el ámbito de la política exterior:

— En primer lugar, el objetivo político de recuperar las dos pérdidas más ignominiosas que España tuvo que aceptar en el Tratado de Utrecht: Gibraltar y Menorca que pasaron a manos de Inglaterra.

— En segundo término, situar a España, dentro del concierto Europeo como potencia de equilibrio entre las dos grandes potencias que se disputaban la hegemonía europea: Inglaterra y Francia.

— En tercer lugar, asegurar por todos los medios posibles el dominio de España sobre las posesiones de América, en las Indias.

— Y por último y cuarto término, procurar la paz mediante la posesión de unas fuerzas militares navales y terrestres, capaces de disuadir a toda potencia que pretendiese oponerse a los anteriores objetivos: es decir, una paz armada y vigilante.

En el marco de la política interior, los grandes objetivos permanentes de la España Ilustrada fueron los que correspondían a la filosofía política del sistema que, también muy esquemáticamente pueden concretarse en los tres siguientes:

— Centralismo político y administrativo basado en un absolutismo radical y paternalista.

— Potenciación de la economía con tendencia al bienestar de las clases más humildes, y robustecimiento económico del Estado.

— Expansión de la cultura y del proceso científico e industrial.

Establecidos de este modo, quizá excesivamente esquemático, repito, los grandes objetivos políticos permanentes de la España de la Ilustración que ocupa casi todo el siglo XVIII de nuestra Historia, pasemos a considerar cuáles fueron las líneas de acción estratégicas navales que se adoptaron para la consecución de dichos objetivos políticos.

LOS OBJETIVOS ESTRATEGICOS DE LA MARINA DE LA ILUSTRACION

El primero y más claro y el más permanente, tan permanente que aún sigue vigente en parte de todos los objetivos políticos enunciados: la recuperación de Gibraltar y Menorca, perdidos por el Tratado de Utrecht, tenía una evidente e innegable implicación naval y era un objetivo aprobado por el consenso nacional.

El Tratado de Utrecht fue y sigue siendo rechazado por todos los españoles desde su firma hace ya casi tres siglos. Una de las más prestigiosas autoridades en las ciencias históricas, mi querido maestro y amigo, el profesor Rumeu de Armas, actual Presidente de la Real Academia de la Historia, manifiesta con estas rotundas y claras palabras su juicio sobre el Tratado:

“No hay, en la historia de Occidente un tratado de ‘paz’ (paz entre comillas) más vergonzoso, vejatorio y contrario al derecho internacional que el de Utrecht. En él con *modales* razones de equilibrio, se a ver España despojada de su todavía inmenso imperio europeo. España —sigue diciendo Rumeu de Armas—, fue la verdadera víctima. Austria se reservó para sí los Países Bajos, católicos, Milán, Nápoles y Cerdeña. Saboya se adueñó de

Sicilia, e Inglaterra —poco codiciosa de kilómetros cuadrados— con mirada de águila nos arrebató Gibraltar y Menorca”.

Hasta aquí la elocuente cita de Rumeu de Armas. En esta situación estaba clarísimo que España no podía en modo alguno resignarse. Podíamos resignarnos a perder Flandes que había sido durante siglos un cementerio de hombres y de dinero, incluso podíamos resignarnos a perder las posesiones en Italia y en Cerdeña, por doloroso que fuera; pero jamás nos habíamos de resignar a perder dos trozos de nuestro propio suelo y de una enorme importancia estratégica, Menorca y Gibraltar, que era preciso recuperar a toda costa y cuanto antes.

Desde un punto de vista estratégico tanto la conquista de Gibraltar como de Menorca habría de requerir un gran esfuerzo naval.

Para la conquista de Menorca se requería el dominio, si quiera fuese coyuntural, del Mediterráneo Occidental y para la del Peñón era imprescindible dominar el Estrecho. Estos eran pues los dos objetivos estratégicos navales impuestos por la primera gran línea de acción política: la recuperación de Gibraltar y Menorca.

Pero para alcanzar el dominio, aunque sólo fuera coyuntural, relativo y circunstancial, del Estrecho de Gibraltar y del Mediterráneo Occidental; objetivos que hoy siguen vigentes, era preciso poseer una fuerza naval adecuada, capaz de aprovechar una situación favorable en que Inglaterra estuviese empeñada en algún conflicto para conseguir el dominio de esas zonas marítimas, con lo que aparece un tercer objetivo estratégico, tercero en la secuencia lógica; pero primero y principal en cuanto a condición indispensable, condición “sine qua non” para alcanzar todos los demás objetivos: *crear una Fuerza Naval moderna, potente y bien organizada*, partiendo, como ya hemos señalado, prácticamente de la nada.

Así pues hemos definido ya, como consecuencia del análisis del primer objetivo político, los tres primeros objetivos específicos navales, a saber:

1. Creación de una Fuerza Naval potente y moderna.
2. Capacidad de dominar coyunturalmente el Estrecho de Gibraltar para reconquistar el Peñón.
3. Capacidad de dominar el Mediterráneo Occidental para recuperar Menorca.

Pasemos rápidamente a analizar el segundo gran objetivo político permanente, con criterio naval: mantener el equilibrio europeo ejerciendo el papel de árbitro, como tercera potencia, entre Francia e Inglaterra.

Para conseguir este objetivo político se precisaban dos definidos esfuerzos: un esfuerzo diplomático de alianzas convenientes en cada situación, respaldado por una capacidad militar adecuada.

Es decir que, del análisis de este segundo objetivo político, se deduce el mismo primer objetivo estratégico naval ya establecido: necesidad de contar con una Fuerza Naval poderosa, dentro de nuestras posibilidades eco-

nómicas y humanas capaz de jugar el papel de árbitro, a través de alianzas, entre las Marinas de Inglaterra y Francia.

El tercer gran objetivo político permanente consistía en asegurar por todos los medios posibles el dominio de España sobre sus posesiones en América, en las Indias.

Afortunadamente el Imperio Ultramarino español no había sido tocado por el Tratado de Utrecht, pero sobre él se cernían dos amenazas que habían sido constantes durante los tres siglos precedentes; El XV, el XVI y el XVII. Estas dos graves amenazas eran, la primera, la acción de corsarios, piratas, bucaneros, filibusteros, toda una ralea de desalmados ladrones y asesinos del mar, contra el tráfico marítimo español entre las Indias y España, y la segunda, las apetencias de las tres naciones marítimas europeas rivales de España: Holanda, Francia y en especial Inglaterra, por apoderarse de trozos de nuestras colonias en América, apetencia que se centraba en la zona del Caribe donde cada una de las naciones dichas había conseguido, durante la decadencia española del siglo XVII, arrebatar a España preciados trozos de territorio.

Para enfrentarse a estas dos amenazas el esfuerzo español tendría que ser esencialmente marítimo, concretado en dos objetivos estratégicos navales precisos:

- Dominar la zona del Caribe.
- Proteger el tráfico marítimo español en el Atlántico.

Para ello volvía a aparecer por tercera vez la imperiosa necesidad de contar con una Marina de guerra potente, moderna y equilibrada con capacidad oceánica y en parte basada en el Caribe y por otro lado con una eficaz Marina Mercante nacional capaz de realizar, bajo bandera española ese tráfico.

El cuarto y último objetivo político permanente de la España de la Ilustración, en el marco de la política exterior era asegurar para España una paz armada y vigilante que únicamente debería romperse en caso de que se presentase una situación favorable para alcanzar los objetivos políticos derivados del rechazo al Tratado de Utrecht: recuperación de Gibraltar y Menorca. En el aspecto naval esta paz armada confidente exigía contar con una Marina que no dependiese de ninguna potencia extranjera, ni en lo logístico ni en lo técnico, ni en lo ofensivo.

Es decir, que la Marina de la Ilustración tendrá que ser nacional en su creación, en su organización y en su sostenimiento, para lo cual era necesario crear una industria naval de nueva planta, una organización autónoma y centralizada y un sistema de apoyo logístico eficaz.

Hasta aquí la definición de los objetivos estratégicos marítimos derivados de la política exterior de la España Ilustrada, que se reforzaban por la política interior.

Resumiendo, en apretada síntesis, la definición de los objetivos estratégicos marítimos que exigía la política, tanto exterior como interior de la

España de la Ilustración, podemos establecer, por orden de importancia relativa a la siguiente relación de objetivos:

1. Creación de una Fuerza Naval potente, moderna y nacionalizada, es decir, sin dependencia del exterior, y con capacidad oceánica.
2. Dominio coyuntual del Estrecho de Gibraltar para la recuperación del Peñón.
3. Dominio del Mediterráneo Occidental para la reconquista de Menorca.
4. Ejercer una influencia naval arbitral entre las marinas de Francia e Inglaterra para asegurar el equilibrio europeo.
5. Protección del Tráfico Marítimo Atlántico entre España y las Indias.
6. Dominio del mar en la zona del Caribe.
7. Potenciación de la Marina Mercante española.
8. Organizar la nueva Marina Real de forma centralizada, estatal y bajo mando único.
9. Dotar a la nueva Marina con personal altamente cualificado tanto en lo científico como en lo cultural, en lo profesional y, específicamente en el aspecto moral, de moral militar.

Estos nuevos grandes objetivos estratégicos marítimos se mantuvieron permanentes, a mi juicio, a lo largo de los tres reinados de los tres primeros reyes de la nueva dinastía borbónica, Felipe V, Fernando VI y Carlos III, y, aunque con indudables tropiezos y algunas desviaciones se fueron alcanzando paso a paso, a veces con paso lento y otras con paso de gigante, en forma progresiva, hasta llegar al reinado de Carlos IV, en el que se produce el fenómeno *sísmico* político-filosófico-social de la Revolución Francesa que España no es capaz de aguantar y se quiebra nuestro proceso ascendente para caer, casi en picado, en una nueva crisis de descendencia que, en lo naval está dolorosamente marcada por la derrota en Trafalgar.

Como muy bien dice el Coronel Auditor Cervera Pery en su notable estudio sobre la Marina de la Ilustración, "Si la Marina borbónica tardó noventa años en crearse y se desmoronó en menos de diez, las constantes navales de su resurgimiento están muy por encima de las determinantes de su declive".

Veamos, pues, a muy grandes rasgos cómo en cada uno de los reinados borbónicos del siglo XIII se fueron consiguiendo los objetivos ya definidos que reflejan las ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración.

REINADO DE FELIPE V. TINAJERO, PATIÑO, CAMPILLO

Sabido es que ninguno de los tres primeros borbones ejerció directamente el gobierno de España, sino que lo hicieron a través de ministros y secretarios de gran valía, generalmente; pero sin desentenderse ellos mis-

mos de las últimas y definitivas decisiones. Felipe V comenzó su fructífero reinado con dos aciertos notablemente justificativos en el aspecto naval. El primero fue de orden orgánico y consistió en crear una "Secretaría de Despacho" es decir, un Ministerio, en la nomenclatura actual, de "Marina e Indias", vinculando de este modo estrechamente a la nueva futura Marina con la administración y defensa de la América española y dando a la Marina un carácter atlántico lo que entró de lleno en la consecución de uno de los grandes objetivos estratégicos navales que hemos señalado. El segundo gran acierto fue nombrar para el desempeño de esta "Secretaría de Despacho de Marina e Indias", a un hombre experto en los dos cometidos: en los problemas marítimos y en los problemas de las Indias pues había pasado toda una vida negociando en las rutas de la Carrera de Indias. Don Bernardo Tinajero de la Escalera, quien fue, por así decirlo, el primer ministro de Colonias. El resultado de estos dos aciertos fue espectacular ya que se comenzaron a construir de inmediato navíos, tanto en los astilleros de Cantabria y Vasconia inactivos durante años y, sobre todo en La Habana, en cuyo astillero, remozado, se inició la construcción de diez buques para las escuadras de la Carrera de Indias. A Tinajero sucedió, en el favor real el discutido Alberoni, que continúa los planes de Tinajero, si bien dando a la incipiente Marina una orientación mediterránea; pero sin abandonar el objetivo atlántico. El gran acierto de Alberoni fue nombrar Intendente General de Marina al gran reformista y concienzudo organizador don José Patiño que sería después Ministro de Marina e Indias y más tarde de Hacienda. Patiño fue, sin duda el gran impulsor de la Marina en el reinado de Felipe V. A él se deben, entre otras muchas realizaciones, la construcción del Arsenal de la Carraca en San Fernando donde se construyeron gran número de naves, fragatas y otros tipos de buques de guerra, la creación de la Real Compañía de guardiamarinas que fue su gran obra "donde —según palabras del propio Patiño— la juventud de la nobleza española se habría de enseñar a desarmar las fuerzas de los elementos con las industrias del ingenio y del arte".

La fuerza naval de Felipe V iniciada por Tinajero y fuertemente potenciada por Patiño y su gran colaborador Campillo fue empleada en la consecución de dos objetivos estratégicos: uno de carácter defensivo, en el que alcanzó pleno éxito: la protección de tráfico marítimo en el Atlántico, y otro de tipo ofensivo, la reconquista de los territorios españoles en Italia que habían pasado a manos de Austria y Saboya por el Tratado de Utrecht: Cerdeña, Nápoles y Sicilia. Para estas operaciones, en principio victoriosas, España consiguió reunir una flota de doce navíos de guerra, cien buques de transporte con ocho mil infantes, seiscientos caballos, sesenta cañones y víveres y pertrechos para tres meses.

Los objetivos fueron alcanzados con total éxito mientras el enemigo era Austria; pero Inglaterra, alarmada por el resurgir de la Marina española y dolida por estos éxitos iniciales borbónicos, se presenta, con su formidable poder naval, en el Mediterráneo enviando a Sicilia una potente armada al

mando del Almirante Bing que batió, sin previa declaración de guerra, a la española mandada por Gaztañete, con lo que el éxito inicial terminó en fracaso, a pesar de lo cual, en posteriores expediciones España conquista Mazalgasivor y Orán poniendo el pie al otro lado del Estrecho de Gibraltar.

El balance del reinado de Felipe V en lo referente a la consecución de los objetivos navales previstos puede calificarse, pues, de francamente positivo gracias a los aciertos de sus ministros Tinajero, Patiño y Campillo. Quedaban puestas las bases futuras para un posterior engrandecimiento del poder naval de la España de la Ilustración, engrandecimiento que tiene un extraordinario proteccionista: don Zenon de Somodevilla, marqués de la Ensenada, el mejor ministro de Marina de España del XVIII y quizá de toda nuestra historia y uno de los más grandes estadistas con que ha contado España. El Marqués de la Ensenada fue, sin duda, la mejor herencia política que Felipe V dejó a su sucesor en el trono, su hijo Fernando VI.

REINADO DE FERNANDO VI. EL MARQUES DE LA ENSENADA

Pocas figuras, entre las grandes figuras de la Historia de España, presentan rasgos tan apasionantes, tan atractivos y tan geniales como la del Marqués de la Ensenada. Nacido en una pobre y austera familia de hidalgos riojanos, comienza su carrera en la Armada Real como escribiente en el Ministerio de Marina en Indias a las órdenes directas del gran Patiño, quien reconociendo su talento, su tesón y su valía, le promociona hacia puestos superiores en una carrera galopante y vertiginosa hasta llegar, en 1730, a sus 26 años de edad al puesto de Comandante Jefe de Marina en Ferrol. Tras tomar parte activa en la conquista de Orán y las campañas de Nápoles y Sicilia, es nombrado Ministro principal de Armamento Naval y simultáneamente, el Rey de Nápoles, don Carlos de Borbón, futuro Carlos III de España, le concede el título de Marqués de la Ensenada. En 1737, muere su protector, Patiño, dejándole en herencia el nombramiento de Secretario del Consejo del Almirantazgo siendo promovido al año siguiente a Intendente General de Marina y como tal desarrolla una increíble actividad orgánica, logística y legislativa, sin precedentes en la Armada. Ensenada, hombre de pensamiento y hombre de acción, se embarca en la expedición a Italia con el cargo de Secretario de Estado del Infante don Felipe e Intendente general del Ejército y la Armada de la expedición.

Y en plena guerra de Italia llega la hora suprema en la meteórica carrera del todavía joven Zenon de Somodevilla. El 11 de abril de 1743 moría el primer ministro de Felipe V, don José de Campillo y ese mismo día el rey acuerda, con sus más íntimos consejeros, encargar a Ensenada de las tres Secretarías, es decir, de los tres ministerios más importantes de su gobierno: Hacienda, Guerra y Marina e Indias. Ensenada, con un enorme sentido de

la responsabilidad, renuncia, humilde, el ofrecimiento real, los reyes insisten y tras tres renunciaciones, al fin el Marqués accede y a sus cuarenta y un años, el 8 de mayo de 1743, toma posesión de sus tres Ministerios siendo nombrado posteriormente, Capitán General del Ejército y la Armada. Tres años más tarde muere Felipe V y le sucede en el trono su hijo Fernando VI, en cuyo reinado Ensenada será el hombre todopoderoso, elevará a España y a la Marina a cimas de desarrollo, de poder, de bienestar y de eficacia no conocidas desde hacía siglos. El primer acto político de Ensenada al ser confirmado por el nuevo Rey Fernando VI en todos sus cargos es exponer a su nuevo "amo" (Ensenada siempre llamó a los reyes sus amos), su gran Plan de Actuación y de Gobierno. Es la primera vez, en nuestra historia que un primer ministro redacta, por sí mismo, el plan detallado de su pensamiento político para someterlo a la aprobación de un soberano, para que sirva de guía a sus colaboradores en el gobierno de la nación y de ejemplo a sus sucesores. Y así ha sido, pues el Plan Ensenada contiene, lo vamos a ver en seguida, ideas políticas y estratégicas que incluso en estos momentos tienen una sorprendente y ejemplar validez.

El que podríamos llamar PLAN ENSENADA está contenido en varios documentos, el primero de los cuales, fechado en Aranjuez el 27 de mayo de 1748, lleva por título: "Idea de lo que parece preciso en el día para la dirección de lo que corresponde al Estado y se halla pendiente". Un título de profundas resonancias del estilo de la Ilustración.

Lo primero que establece Ensenada en este documento es fijar los Objetivos Políticos de su Plan y lo hace en los siguientes términos textuales:

"... antes de resolver y ejecutar sobre grandes negocios, conviene reducir a un sistema fijo el objeto de todas las acciones. Sentada esta máxima, debe V.M. elegir un punto céntrico a donde paren todas las líneas y ninguno mejor que la PAZ."

La paz será, pues, el principal objetivo político que Ensenada propone al Rey. Pero la paz hay que conseguirla primero y asegurarla después y Ensenada con una clarividencia y un cariño que hoy mismo tiene plena vigencia dice:

"El que quiere conseguir la paz es común axioma que ha de preparar la fuerza..., pues no hay paz segura si se compra con indecoro y descrédito de quien la ajusta. Es necesario afianzarle con algún riesgo y fatiga y que conozcan las potencias extranjeras que hay igual disposición en el Rey de España, para empuñar la espada que para ceñir sus bienes con la corona de la oliva."

La paz que propone Ensenada para España es, pues, una paz comprometida, una paz vigilante, una paz atrasada y respaldada por una estrategia basada en la voluntad de defensa si alguien se atreve a atentar contra esa

paz. Es decir, lo que hoy se conoce con el nombre de estrategia de la disuasión.

En documentos sucesivos va Ensenada desarrollando su plan, fijando los objetivos estratégicos necesarios para asegurar el objetivo político de la paz. En uno de ellos, fechado en Aranjuez el 18 de junio de 1747, fija su política naval en estos términos admirables:

“No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la España, pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios de América, que le pertenecen. Y mientras la España no tenga una Marina competente, no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulos más inmediatos.”

“Yo no diré que pueda V.M. en pocos años tener una Marina que compita con la de Inglaterra, porque aunque hubiera caudales para hacerla, no hay gente para tripularla; pero sí que es fácil tener V.M. el número de bajeles que basta para que, unidos con los de Francia, se prive a los ingleses del dominio que tiene adquirido sobre el mar.”

Pero no se contenta Ensenada con establecer, de forma tan magistral, su idea estratégica naval que va a ser la que domine durante todo el resto de la Ilustración, si no que la desarrolla mediante la formulación de un Programa Naval en el que se fijan, con asombrosa precisión, lo que hoy llamaríamos “Objetivos de Fuerza y Apoyo”.

En un documento fechado en Aranjuez el 28 de mayo de 1748, dice Ensenada a Fernando VI:

“Señor: sin Marina no puede ser respetada la Monarquía Española... —añadiendo más adelante—: en consecuencia propongo a V.M. lo siguiente:

- Construcción de seis navíos anuales en Ferrol, Cádiz y Cartagena.
- Construcción de tres navíos anuales en La Habana.
- Armamento de seis bajeles para emplear contra moros y resguardar las costas de España.
- Armamento de ocho bajales para vigilancia de las aguas en América y escoltar los buques que vayan y vengan de ellas a España.
- Fábrica del Arsenal de El Ferrol, cuyo Departamento, por su situación, debe ser el más considerable.”

El documento termina con un estudio económico que demuestra la viabilidad logística de tan ambicioso programa.

Increíble resulta la clarividencia naval de Ensenada. Si comparamos la relación de objetivos estratégicos marítimos que hemos formulado anteriormente, con los que se deducen de estos tres documentos de Ensenada, observamos que coinciden, con asombrosa similitud, en casi su totalidad.

Pero aún hay más. En otro documento elevado por don Zenon de Somo-

devilla al Rey, tres años más tarde, en 1751, cuando ya era una forzosa realidad la puesta en marcha de su programa naval y estaban saliendo, con matemática puntualidad, nuevos navíos, y fragatas, y bajeles de las gradas de los arsenales. Ensenada señala cuál ha de ser el primer objetivo político de ese nuevo poder y flota, y lo señala con las siguientes claves, precisas y rotundas palabras:

“Que se tiren las líneas para recuperar a Gibraltar, poseído de los ingleses con sumo deshonor de la España.”

Para llevar a la práctica sus bien meditados planes, el Marqués de la Ensenada desarrolló tres líneas de acción fundamentales que pudieran muy bien servir hoy mismo para nuestra Marina actual.

La primera consistió en crear un plantel de jefes y oficiales distinguidos para dirigir el desarrollo de sus planes y al frente de ellos colocó a los dos hombres de más categoría intelectual, científica y moral de la Marina de la Ilustración: Jorge Juan y Ulloa, con lo que se cumplía un nuevo objetivo: el enaltecimiento de la cultura, del talento, del trabajo y del bien hacer sobre toda otra consideración.

La segunda línea de acción fue la nacionalización casi total de toda la industria naval española, tanto de guerra como mercante. De este modo la Marina fue, en cierto modo, la locomotora, como se dice hoy, del desarrollo industrial y económico de la España Ilustrada.

Entre 1748, en que comienza el Programa Naval de Ensenada y 1754, fecha dolorosa en que Ensenada es abatido por la más hábil de todas las hábiles y tortuosas maquinaciones inglesas de aquella época, los astilleros, las fábricas de artillería, los polvorines, los talleres de jarcias y velas de toda España y de América trabajan en una frenética actividad que no se conocía desde siglos.

La tercera línea de acción práctica y operativa del Marqués se refería al personal de la *Armada Real*, que así se llamó la Marina de la Ilustración y así debería llamarse, a mi entender, respetando la tradición, que es el perfume de la historia, nuestra Marina actual. Para la oficialidad potenció al máximo el Colegio de Guardiamarinas, persuadió en el extranjero a oficiales distinguidos, a Jorge Juan entre ellos, fundó el Observatorio de San Fernando, rematando su política de personal con la publicación de las “Ordenanzas de S.M. para el gobierno militar político y económico de la Armada Real”.

Para la marinería, escasísima en España, creó un nuevo sistema de reclutamiento y retribuciones sin antecedentes ni en España ni en el extranjero.

En el año 1754 todos los planes del afortunado Marqués navegaban viento en popa y a todo trapo: la hacienda boyante, el Ejército redoblado, la cultura enaltecida, las Indias en continuo progreso y España en paz.

Unos años más y España se colocaría, de nuevo, en el primer plano euro-

peo como soñasen Ensenada y sus más íntimos y extraordinarios colaboradores: Jorge Juan, Ulloa, Ordeñana, Orcasitas y sobre todo el brazo derecho del superministro Ensenada, su segundo en todos los ministerios y en todas las secretarías, el infatigable don José de Carvajal y Lancaster, cuya muerte, marcó, por ironía del destino, el comienzo de la solapada maniobra británica que terminó con la caída fulminante, incomprensible y dolorosa del todopoderoso Marqués de la Ensenada quien, en la madrugada del 21 de abril de 1754, en un golpe tan ridículo como arbitrario, era exonerado de todos sus cargos por el Rey, débil y trastornado, y desterrado a Granada.

Como una bomba cayó en España y en toda Europa el derrumbamiento político de Ensenada, produciendo estupor en todo el mundo. En todo el mundo, menos en Londres, donde la caída de Ensenada se recibió primero con un gran respiro pensando que España detendría su ascensión naval y en seguida, con enorme alborozo, pues el nuevo Ministro de Marina e Indias, el anglófilo Arriaga mandó parar el programa de construcciones navales de Ensenada “para hacer ahorros”, según informó al Rey.

Pero Inglaterra no se salió con la suya, pues la obra de Ensenada continuó en el nuevo reinado de un nuevo y gran rey Carlos III.

REINADO DE CARLOS III. FLORIDABLANCA Y ARANDA.

A la muerte de Fernando VI, en 1759, es proclamado rey de España su hermano Carlos III, hasta entonces rey de Nápoles. Para su traslado a España se movilizó una flota de quince navios de línea, cuatro fragatas y varias corbetas bajo el mando del Marqués de la Victoria. Este primer contacto de Carlos III con la Marina fue determinante para su política de expansión de la Armada Real, que en esos momentos contaba ya con 50 navios de línea, 30 fragatas y numerosa cantidad de buques ligeros repartidos por todo el mundo hispánico.

La política de paz de Fernando VI y Ensenada se va a alterar con Carlos III cuyo gran ministro Floridablanca, cree llegado el momento de frenar a Inglaterra en su pertinaz expansionismo en América a costa de las posesiones españolas. España se alía con Francia mediante el Tercer Pacto de Familia y declara la guerra a la Gran Bretaña, una guerra que se desarrolla casi en su totalidad en la mar, en aguas americanas y filipinas. Las flotas inglesas atacan los dos puntos más vulnerables del despliegue naval español: La Habana y Manila, ocupando ambas plazas. En contraste las fuerzas navales españolas derrotan a las inglesas en Río de la Plata. La paz llega por cansancio de los beligerantes en 1763 firmándose el Tratado de París por el cual Inglaterra devuelve a España Manila y La Habana y España cede a Inglaterra el territorio de la Florida. Ha sido un paso en falso. Es preciso esperar una ocasión favorable y continuar la potenciación de la Armada. En los cinco años siguientes, de 1765 a 1770 se construyen veintidós navios de línea, entre ellos el famosísimo “Santísima Trinidad” armado con 130 caño-

nes, el buque de guerra más grande del mundo en su tiempo y que caería gloriosamente sin rendirse, treinta y cinco años más tarde, en Trafalgar.

La esperada ocasión para alcanzar la revancha contra el entonces enemigo permanente, Inglaterra, se presenta en 1776, año en que estalla la guerra de la Independencia de los EE.UU. contra la Gran Bretaña, en la que Francia se muestra beligerante en favor de los EE.UU. y España se mantiene, al principio neutral; pero apoyando resueltamente la causa norteamericana desde el primer momento, momento en el cual la Armada Española se encontraba en un cénit de poder, de organización y de preparación operativa y logística, contando con una fuerza naval integrada por 60 navíos de línea, 27 fragatas, 20 corbetas y 55 buques ligeros de diferentes tipos. El grueso de la fuerza estaba desplegado en la Península, en las bases de Ferrol, Cádiz y Cartagena, y el resto, integrado por 10 navíos, 15 corbetas y 25 buques ligeros distribuidos entre La Habana, Veracruz, Lima, Cartagena de Indias, Buenos Aires y Manila.

Carlos III, con extrema prudencia, aconsejado por el hábil e inteligente Conde de Aranda, Embajador de España en París y enlace del Rey con el plenipotenciario de Washington en Europa, el fabuloso Franklin, espera el momento oportuno para echar todo el peso de España en la balanza en favor de los recién nacidos Estados Unidos y en contra de Inglaterra, permaneciendo neutral tres años, hasta el 12 de abril de 1769 en que Carlos III en un documento de extraordinario contenido político y estratégico, firma la alianza de España con los EE.UU. y con Francia contra Inglaterra.

El documento en cuestión consta de un preámbulo, en el que se señalan, de forma magistral, los poderosas razones que impulsan al rey para entrar en la guerra, destacando las continuas vejaciones inglesas sufridas por España y trece artículos, de los cuales el artículo séptimo establece, de forma categórica los objetivos políticos de la campaña del modo siguiente:

“El Rey Católico de España, por su parte, entiende adquirir por medio de la guerra y del futuro tratado de paz las siguientes ventajas:

1. Restitución de Gibraltar.
2. La posesión del río Misisipi y fuerte de la Mobile.
3. La restitución de Pensacola y toda la costa de La Florida.
4. La expulsión de los ingleses de la Bahía de Honduras.
5. La revocación del privilegio concedido a los ingleses de cortar “palo de tinta” en la costa de Campedre, en México.
6. La restitución de Menorca.

Esta relación de objetivos políticos coincide exactamente con los formulados teóricamente al principio de nuestra exposición y pueden resumirse en tres: recuperación de Gibraltar, ante todo y sobre todo, recuperación de Menorca y expulsión de los Ingleses de Florida y Golfo de México.

Durante la guerra, toda ella de marcado carácter naval, la Marina espa-

ñola operando en solitario normalmente y en muy contadas ocasiones en combinación con la francesa, realiza colosales esfuerzos, cuyo relato no cabe en esta exposición, consiguiendo plenamente dos de los tres objetivos: recuperar Menorca y expulsar a los ingleses del Golfo de México; pero el objetivo más ansiado, Gibraltar, no puede alcanzarse a pesar de haberlo tenido casi en las manos. Cuando se firma la Paz de Versalles en 1763, que reconoce en gran parte el Tratado de Utrecht, España por primera vez, airosa frente a Gran Bretaña, se sitúa como segunda potencia naval del mundo, por delante de Francia y a poca distancia de Inglaterra. La Marina de la Ilustración había alcanzado todos sus objetivos estratégicos menos uno, el más ansiado, Gibraltar; pero esa favorable y prometedor situación va a durar muy poco, a pesar de los grandes esfuerzos del marino don Antonio Valdés, último ministro de Marina de Carlos III, pues ya aparecía en el horizonte de nuestra historia un nuevo bandazo hacia la decadencia, precipitada por las funestas, para España, consecuencias de la Revolución Francesa.

Del mismo modo que la Marina fue la primera en resurgir al iniciarse la recuperación española que trajo consigo la Ilustración, también la Marina fue la primera en sentir los primeros zarpazos de la decadencia que acompañó a la España del incapaz Carlos IV y el funesto y vergonzoso Godoy, y dentro de la Marina, fueron sus hombres las primeras víctimas del declinar de España a finales del siglo XVIII, como lo demuestra un patético, humanísimo y entrañable documento cuya elocuencia y testimonio vale por mil consideraciones estratégicas.

Este documento en el que se refleja la caída del poder naval español, consiste en una carta que un teniente de navío de la Real Armada, embarcado en el navío "San Vicente" fondeado en Cádiz, escribía a su padre en el mes de noviembre, tal fecha como hoy de 1782, hace exactamente 206 años. La carta dice así:

"Padre y muy señor mío: por el contenido de la carta de vuestra merced he sabido que se halla bueno... En cuanto a mí seis meses hace que el rey (la Hacienda) no me da un cuarto (ni piensa en darme)... Todas las tardes tengo que ir a tierra a dar parte al General de lo ocurrido en el día en la escuadra, con lo que ya el recurso de quedarme encerrado a bordo sin saltar a tierra que era el que me podría ahorrar los gastos, ni lo hay ni lo puedo tener... Para ir todos los días a tierra he de usar zapatos, hacer el gasto de polvos para la peluca, el de barbero, el de medias, que por reglamento es preciso sean de seda y me hallo muy pobre de ellas. Y bajo la pena de quedarme al sereno y sin tener que comer si entra un viento fuerte que nos impida venir de noche al navío... tendría que gastar en una posada y ¿de dónde podría recibir todo esto si hace seis meses que no cobro? Con que preciso es que me haya empeñado... El asunto no tiene remedio, con que no hay si no bajar la cabeza a cuanto venta... Besa la mano de vuestra merced su más humilde hijo. —Firma—. A mi padre y señor.

El teniente de navío que en 1782 firma esta carta, cuando aún no había cumplido veinte años, fue uno de los más honrados, de los más sufridos, de los más brillantes, cultos e inteligentes marinos de nuestra historia, el cual veinticinco años más tarde habría de morir gloriosamente como un héroe en la batalla de Trafalgar.

Su nombre Cosme Damián Churruca. Así eran los hombres de la Marina de la Ilustración, hombres de temple y de entrega, hombres cultos y refinados; pero también hombres de aguante, de honor y de sacrificio.

Ellos fueron la mejor herencia que la Marina Ilustrada dejó para ejemplo y estímulo de la Marina Española de todos los tiempos.

Nada más, señores, muchas gracias.