

AGOTAMIENTO Y DECADENCIA DEL DOMINIO ATLANTICO

José CERVERA PERY

Historiador. Director de la Revista de Historia Naval

Me cabe el honor de cerrar este ciclo de conferencias, con la dificultad que entraña subir a este estrado donde se han pronunciado notables e interesantísimas aportaciones por parte de los ilustres conferenciantes que me han precedido. Dificultades que se acrecientan al situarme frente a la concreción y sobriedad de los temas específicos expuestos con un tema genérico de difícil enfoque, tentación peligrosa siempre hacia la ambigüedad en la que no quiero caer, consciente de que ello sería perder el rumbo de mis palabras y debo tener en cuenta para ello que el papel de la Armada en el repliegue estratégico español, o lo que es decir, la decadencia y agotamiento del dominio atlántico, premisa que me impongo en esta comunicación, devendrá de una serie de factores —derrota militar, agotamiento económico y crisis espiritual— que interrelaciono entre sí, clarifican el fenómeno desde su simple y desgarrada exposición hasta la obtención de sus últimas consecuencias. Pero el proceso no surgirá como aluvión, ni la Marina habrá de hundirse toda al mismo tiempo. El repliegue estratégico en el mar ofrece también sus alternativas cambiantes. Las reformas que también se intentaron ayudarán en determinadas fases temporales a mejorar la imagen, pero no lograrán evitar finalmente su total opacidad.

Pocos personajes históricos habrá tan controvertidos como Felipe II. El historiador británico Robert Watson, rector de la Universidad de St. Andrews, en su famosa biografía del Rey publicada por primera vez en 1777 dice que ningún personaje fue pintado jamás por distintos historiadores con colores tan opuestos como Felipe. Rey prudente para unos, demonio de la cristiandad para otros. En descargo de todos, un hecho evidente: Los problemas a los que tuvo que hacer frente Felipe II fueron tan grandes como su Imperio. Estuvo constantemente en guerra y no precisamente en conflictos menores sino en guerras importantes, como ha escrito Geoffrey Parker. Turcos, ingleses, franceses y flamencos u holandeses, fueron sus constantes pesadillas. Las dificultades de gobernar a los vastos territorios del imperio ultramarino fueron también incontables y en el plano interno la aristocracia española era difícil de domeñar. Aragón también le presentó no pocas dificultades (y de eso sabe mucho mi buen amigo y predecesor Manolo Gracia). Pero pese a tiros y a troyanos, y pese a que su reinado puede marcar por causas muy variopintas el comienzo de la decadencia española en el marco geoestratégico y político que no en el cultural, Siglo de Oro, es evidente que Felipe II se presenta como uno de los monarcas más trabajadores de toda la historia, creando un modelo de Gobierno no

sólo en España y sus posesiones europeas sino también en América y las Filipinas; un modelo que iba a durar 300 años después de su muerte. Sirvan pues estas palabras de marco introductorio, de obligada justicia, porque cuanto luego viene no es tarea agradable de historiar, acalladas las músicas triunfales de mejores tiempos.

De espaldas al mar y con el pasado a remolque, es difícil revivir gestas preteritas. Sin embargo como ha escrito Braudel “la pérdida del navío inglés ‘Revenge’ en 1591 ilustra el renacimiento de la flota española resentida aún tras el desastre de la Gran Armada y parece marcar el comienzo de una nueva táctica protectora”. Felipe II piensa ahora en la construcción de una marina real transoceánica, no para enfrentarla directamente a ingleses y holandeses en la nueva pugna del dominio atlántico, sino para asegurar la llegada de la plata y oro americanos, verdadera savia vital para la depauperada economía española. La guerra comercial por tanto, la verdadera guerra entre Inglaterra y España, se prolongará durante diecisiete años y acabará por de pronto en empate por el agotamiento de ambos contendientes. Pero hay un hecho interesante a consignar: En 1602, muerto ya Felipe II, pero viva aún Isabel I, un escuadrón inglés al mando de Sir Richard Leveson se lanzó en mar abierto al ataque de la flota de la plata, pero ésta venía custodiada por treinta galeones de nueva construcción ordenados por el Rey Felipe. Leveson atacó aunque desistió de la empresa ante la posibilidad de que al final fuese cercado por el potente y sorpresivo, para él, dispositivo español.

Este sistema de protección de convoyes, reideado desde 1560 por el hábil estratega naval D. Pedro Menéndez de Avilés, sacrificaba la rapidez y maniobrabilidad, abaratadora de precios (y así lo advierte Juan Antonio Ortega en su importante estudio sobre el conflicto español por el dominio oceánico), a la combinación de fuerza y peso encarecedora del transporte, y pese al éxito con que se mantuvo en principio, puso de manifiesto que España abandonaba en definitiva —y esto es un dato importante— todo intento serio y continuado de carácter ofensivo, y que renunciaba abiertamente a seguir disputándole a las naciones protestantes el dominio del mar. Son los comienzos por tanto de una política de repliegue naval que sin embargo funcionó bien con respecto al sistema de convoyes, pues durante siglo y medio salieron y llegaron con regularidad, salvo dos veces en que la flota cayó en manos de los holandeses y una fue asaltada por los ingleses, con relatos puntuales y que se encuentran muy bien tratados en la obra monumental de nuestro Fernández Duro.

Pero la marina real por muy poderosa que siguiese siendo, no podía ganar por sí sola la guerra comercial sin contar con el decidido apoyo —como en Inglaterra y Holanda— de los armadores, navieros, comerciantes, manufactureros y marinos particulares, y esto no fue tenido en cuenta. Al rechazar la oligarquía española las nuevas fuerzas económicas que la modernidad ponía a su alcance, la solución fue aceptar un precario sistema defensivo paralizante con fortificaciones costeras, que a la larga solamente prolongó la agonía del imperio hasta fines del siglo XVII (Ortega Medina).

Las tardanzas y dubitaciones de Felipe II, presentes a lo largo de todo su reinado, coadyuvaron a esta forzada renuncia hegemónica del poder naval. Pedro Menéndez de Avilés con intuición premonitoria, le había propuesto bastantes años antes de la Empresa de Inglaterra un plan ofensivo consistente en establecer una potente base naval en las islas Scyllys, como medio seguro de evitar las incursiones inglesas en el área caribeña. El marino asturiano que en opinión de Parry era tan buen estratega como Drake, sabía que la mejor defensa de España y de sus posesiones ultramarinas se hallaba a la altura del Canal de la Mancha, al igual que para Drake la mejor defensa de Inglaterra era el constante hostigamiento de los puertos de La Coruña, Lisboa y Cádiz. Los dos grandes estrategias coincidían en que el mejor sistema de defensa naval era el ataque y ambos consideraban a toda nave como unidad de combate con la que podía cruzarse el océano, maniobrar y luchar a velas desplegadas. Felipe II no pondría en práctica ninguna de las audaces resoluciones del eficaz marino y siguió controlando su imperio o dirigiendo las campañas navales y militares desde su mesa de trabajo de su celda de El Escorial; y así, para la década de los noventa, la decadencia aventurada por el ilustre cardenal Granvela, que tanto había insistido en el ejercicio de una política imperial agresiva y rotunda, era ya un hecho incontestable. España había perdido la batalla del Atlántico, y las victorias de las potencias protestantes nórdicas precipitaban la ruina del Imperio.

La primera gran fase de la guerra anglo-hispana toca a su fin conjuntamente a fin de siglo. Felipe II había muerto en 1598 y su rival Isabel lo haría cinco años después. El trono vacante de los Tudores fue ocupado por el primer Estuardo, Jacobo I, en 1603, que hizo las paces con España un año más tarde y se comprometió a no ayudar a los flamencos rebeldes, ni permitir que las naos inglesas traficasen con las Indias Occidentales, algo que la gran Reina fallecida nunca hubiese consentido. Bien hubiese podido ser éste el momento en que una España debilitada pero no extinguida, se lanzara a la tarea de recobrar el vigor perdido, pero para ello hubiese sido preciso contar con un príncipe prudente, moderado y juicioso que supiera conjugar este espíritu de orden con la marcha del bien público. Desgraciadamente no fue así, pues Felipe III no estaba dotado de ninguna de esas cualidades. Con solamente veintiún años, sin experiencia en los asuntos de Estado abandona las riendas del gobierno en el Duque de Lerma, y bajo la administración de este válido primero, y de su hijo el Duque de Uceda después, España a pesar de su agotamiento y casi de su indefensión, no abandona nada de sus antiguas pretensiones. Otra cosa será el que pueda mantenerlas por las armas o por los razonamientos.

En la otra margen oceánica, a comienzos del siglo XVII se posibilitan las expediciones contra los piratas y contrabandistas que merodeaban por el Caribe y el Golfo de México. Los éxitos de Luis Fajardo y Juan Alvarez de Avilés —contabilizados por Ortega Medina— fueron considerables pese a lo moderado del costo de sus expediciones. Pero Valdés desde La Habana, así como Antonio de Osorio (oidor criollo) y Francisco Manso de Contreras pusieron en fuga a los corsarios ingleses, franceses y holandeses, y cosa parecida hizo San-

cho de Alquiza, Gobernador de Caracas, desde La Guaira. A pesar de la necesidad de mantener una sustancial y flexible fuerza naval estacionada en los puertos del Caribe, la Corona decidió en 1609 la supresión de las flotillas de defensa, pretextando que no podía permitirse un lujo semejante en tiempos de paz —se vivía la tregua hispano-holandesa— pero el fondo del asunto era otro muy distinto, y primaba el recelo estatal frente a unos súbditos tan enérgicos y emprendedores que por su cuenta habían limpiado el mar de la amenaza protestante extranjera, y podían decidirse a comerciar por su cuenta, rompiendo así el celoso monopolio comercial ejercicio por el eje económico de Sevilla-Génova (Ortega Medina).

El 7 de septiembre de 1609 tras la “consulta” y “resolución” de la Junta de Guerra de Indias, los bajeles de la Escuadra de Barlovento construidos en América, así como los que estaban en proceso de construcción, fueron retirados de las aguas americanas y destinados a la Armada del Mar Océano. Si se pretendía con ello reforzar la defensa atlántica en aguas del control anglo-holandés, el remedio fue peor que la enfermedad, pues los efectos negativos de la decisión pronto se dejaron sentir: las costas americanas se vieron infectadas por nuevos enjambres de piratas. Los holandeses, rota la tregua, desencadenan una ofensiva general. Toman Bahía en 1624 y en 1628 descargan para ellos el golpe más afortunado que marca definitivamente el declive naval español en el siglo XVII. La captura de la flota de Nueva España por el almirante Piet Heyn. España desaparece como potencia naval y la flota holandesa se erige durante dicho siglo en la dueña y señora del mar.

La falta de previsión y buen sentido que conformaba la política española durante el reinado de Felipe III —de la que ya hemos hecho referencia— y cuyos consejeros y asesores desdeñaban y desaprovechaban sistemáticamente a excelentes marinos, recurriendo sin embargo a los más incompetentes, pero investidos de rancia alcurnia, se hará sentir notoriamente en la cuesta abajo del declinar naval. Acusada es la decadencia marinera, pero está acompañada por un colapso no menos profundo en todos los aspectos de la economía española, con todos los vicios de una sociedad aristocrática prepotente, con el imperio de los validos y la creciente descomposición de una absoluta impotencia política.

El espacio que va desde la paz con Inglaterra en 1604 a la tregua con los Países Bajos, cinco años más tarde, invita a la reflexión. ¿Se dice el repliegue naval como un alto en el camino, o se mira más allá de un horizonte sin pleitos interiores que permitan una recomposición o reconstrucción de la idea imperial todavía mantenida? El caso es que aun sin guerras oficiales que exijan estrategias globales de operatividad, la marina no velará sus armas. La expansión de la piratería anglo-francesa, principalmente en el área del Caribe, y la reaparición de corsarios turcos y berberiscos en el Mediterráneo, obligará a un despliegue de mayores energías del instrumento naval. Los holandeses han tomado el relevo inglés en las Azores y costa de Portugal, pero el asesinato de Enrique IV de Francia —buen sostén del poderío holandés— evitará una inmediata guerra ya preparada desde ámbitos diplomáticos y militares, inclinándose la

Regente María de Médicis a un mayor entendimiento con España en su política exterior.

Como ha escrito Palacio Atard, España recibía en 1601 como legado del siglo XVI una doble guerra europea. El Tratado de Vervins había puesto fin a la lucha contra Francia, pero las hostilidades continuaban con Inglaterra y con las Provincias Unidas. La solución política que Felipe II había querido dar a este conflicto en 1598, cediendo la soberanía flamenca a su hija Isabel Clara Eugenia, casada con el Archiduque Alberto, se apreció bien pronto que no tendría el resultado apetecido. La pugna hispano-inglesa continuaba a principio de siglo con la expedición española a Kinsale de ayuda a los rebeldes irlandeses. La ineficacia del levantamiento irlandés y las disposiciones pacíficas del nuevo soberano de Inglaterra, Jacobo I (que a su vez era IV de Escocia) facilitaron la inteligencia pacífica que coronó la Paz de Londres de 1604 a la que ya se ha hecho referencia. En los Países Bajos nuestras tropas conocían repetidamente el triunfo en aquellos años que parecían más prometedores que lo que en realidad fueron, porque a pesar de la victorias de Espínola, saltaba a la vista que las armas nos dirimirían aquel conflicto. Por eso España se resignó a pactar con los rebeldes. Primero con un armisticio provisional en 1607 y luego con la Tregua de los Doce Años en 1609.

En paz con Londres, suspendida la guerra con Flandes y en paz con Francia, las perspectivas parecían optimistas, pero sólo era un espejismo engañoso. La paz nos sirvió únicamente de descanso, no para llevar a cabo la labor regeneradora que urgía y de la que la Marina debía ser protagonista principal, pero infelizmente el poder naval en los últimos años de Felipe III caerá por la borda del abandono y de la inconsecuencia. España —escribe Fernández Avilés— languidecía en su borrachera de grandeza bien ajena de cuanto se preparaba en aquellos días. El colapso financiero y la gran causa del empobrecimiento humano —las emigraciones a las Indias— no se habían contrapesado con una inteligente defensa de ultramar, donde ingleses y holandeses seguían atacando sin recato las posesiones territoriales hispano portuguesas. Los éxitos de las armas españolas en el Palatinado mantendrán en precaria mejoría una imagen que ya es la de repliegue, es decir la del declive. El pacifismo del tercer Felipe parece propugnar el enfundamiento de las espadas y el desguace de las naves, y cuando muere en 1621 entre sentimientos de fervorosa piedad queda en plena vigencia el triste legado de una indolencia culpable.

El término de la Tregua de los Doce Años (precisamente en 1621 año en que muere Felipe III) coincide con el auge eufórico del poder que encarna el Conde-Duque de Olivares, quien opta por la reanudación de la guerra, entendiendo que una serie de factores psicológicos la aconsejan. Los ejércitos españoles se apuntan triunfos, unos tras otros; victoria de Fleurus en 1622, rendición de Breda en 1625 —gloriosa acción inmortalizada por Velázquez—.

Holanda sabe que a la larga sucumbirá ante España si no logra formar una liga general contra los Habsburgo. Desde entonces La Haya se convierte en el foco de las intrigas de toda Europa. Ya ha además una figura que proyecta su

sombra por detrás de todas las maquinaciones que se traman contra España y el Imperio: el cardenal Richelieu.

El Conde-Duque de Olivares ha sido también uno de los personajes más discutidos en todo el histórico entramado del siglo XVII. No tiene buena prensa en Fernández Duro: "fue tan ajeno al valor de la Marina que la menospreció en público diciendo que tenía por superflua a la armada del Estrecho que no servía sino para llamar a los enemigos y consumir millones". Ibáñez Ibero, que curiosamente es un fiel transcriptor de Fernández Duro, no lo entiende así: "Pese a sus errores —dice— el Conde-Duque de Olivares debiera merecer mejor trato por parte de los historiadores". Al criticarse de Olivares que fue hombre de tierra y no de mar, como si hubiera descuidado problema tan fundamental, el mismo D. Cesáreo se contradice: "Más de cien millones de escudos se habían gastado en construir y mantener las mayores armadas de navíos redondos y de galeras conocidas por la Corona de Castilla (proposición a las Cortes de Castilla en 1638). Se botaron anualmente cincuenta navíos (76 en 1622), y aun se compraron otros muchos a Flandes. ¿Que todo ello fue insuficiente sobre todo para contrarrestar la piratería? Conforme: ¿Pero qué política naval en serio —éxitos a parte— se había hecho desde la mitad del siglo XVI?"

La derrota militar se aproximaba irremisiblemente. Aparte de otras consideraciones tenía que ser una consecuencia inevitable provocada por nuestra absoluta falta de poder marítimo. No se hizo política naval y no podía hacerse una política europea congruente si no se contaba con el mar, dada la situación estratégica de España. Y esto no parece haberse entendido nunca por las mentalidades castellanas de tierra adentro. Es cierto que se legisla, se promueven ordenanzas y hasta los Reyes mismos escriben personalmente cartas relativas a los problemas navales, pero nunca se hace en esos siglos política marinera y el mar vengó nuestro abandono entregándose a otras manos.

Sin embargo lo marítimo seguía siendo una exigencia hispana de primera magnitud en el arranque del siglo XVII. Sobre todo después de la Gran Armada, en la Historia Desconocida que da título a este Seminario. Las diversas actividades de la política general española requieren la presidencia de España en todos los mares. En el Atlántico europeo, la acción naval ha de apoyar el desembarco en Irlanda mientras se combate a los holandeses en el Canal de la Mancha, en el Cabo de San Vicente y en el Estrecho de Gibraltar. Por estos mismos años en el Mediterráneo hay que defender las costas de las agresiones realizadas por corsarios turcos y argelinos y aún se intentan varios ataques frustrados contra puertos africanos. En el Atlántico americano, el almirante Fajardo se las veía y deseaba para contener los estropicios piráticos y en las Indias Occidentales las naves de las Provincias Unidas asaltaban las Molucas y ponían en peligro el imperio portugués. Todo esto significaba realmente una especial atención al mar para España y, sin embargo, ni los reyes ni sus gobernantes se preocuparon de fomentar la Marina y hacer una auténtica política naval.

En la primera mitad al menos del siglo XVI no era necesario un gran poder marítimo para sostener nuestro imperio porque no teníamos rivales seriamente

competitivos. El fracaso de la Gran Armada en 1588 y el ataque subsiguiente a Cádiz de los buques del Conde de Essex, despertaron viva inquietud y se alzaron voces en los comienzos del nuevo siglo en favor de una mayor atención a la política naval. Un ejemplo de ello lo tenemos en Tomé Cano que en 1611 publica un "Arte para fabricar y fortificar naos de guerra y mercantes" de donde se transcriben las siguientes frases: "Este arte y ocupación tan provechosa y necesaria ha llegado a tal estado que ya se tiene por negocio de afrenta o menosprecio, el ser los hombres marineros dándoseles por baldón, y tratándose los que tienen naos por los ministros reales, muchas veces, no como debían ser tratados hombres tan importantes y necesarios sobre quitarles sus haciendas. 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, de manera que por todas las vías se van menoscabando en el Reino sus bajeles y sus tan útiles y provechosos hombres de mar"... También Diego Brochero recordaba al tercer Felipe aquello de: "Quien sea poderoso en el mar lo será en la tierra", y otro almirante, Domingo de Echeverri decía: "Que para conservar y ganar lo solo en que consiste el todo (complicada frase) hay que ser dueño de la mar y si esto enseña la experiencia de otros imperios, el de España por su desmembración pide más puentes en la mar que nunca ha habido menester otro alguno."

No se había hecho política naval durante el siglo XVI y no iba a hacerse en el XVII con el paso de los últimos Austrias, Felipe III, Felipe IV, Carlos II y sus inevitables validos. Más grave aún que perder la supremacía de los mares —escribe Fernández Almagro— fue para España el no procurar recuperarla a todo trance, o por lo menos el no esforzarse con plan y continuidad en mantener la competencia a que le desafiaban sus rivales. El nuevo amo con Felipe IV, el Conde-Duque de Olivares, ya se ha dicho que parece ignorar el mar como todos sus antecesores, a pesar de que puedan advertirse los tímidos balbucesos de un intento resurgidor, pero el destino marino de España pierde su última oportunidad cuando el último hombre capaz de hacer política de gobierno en el siglo XVII la orienta por caminos alejados de las aguas.

Esta falta de atención al mar, esta ausencia de mentalidad naval, habrá de pesar como una losa en la derrota naval de Las Dunas en 1639 y que fue en cierto modo nuestro Rocroy marítimo. Desde nueve años antes la situación del ejército español en los Países Bajos es angustiosa y la importancia militar de los transportes marítimos de España a Flandes supera todas las cotas de transcendencia. Solamente por el mar pueden llegar los socorros y entonces el Conde-Duque (ahora sí) con un esfuerzo aislado formidable logra armar la gran escuadra que mandará Oquendo. Al paso le sale uno de los mejores marinos holandeses, el almirante Tromp y el combate se libra, con mal resultado hispánico frente a las costas de las Dunas y aunque pueda haber cierta compensación ilusoria en la derrota de holandeses y portugueses frente al Cabo de San Vicente dos años más tarde, la suerte parece echada y el mantenimiento de la guerra en el mar se antoja insostenible. Habían caído en saco roto las palabras de Brochero, como caerán más tarde los atinados juicios sobre el poder

del mar en Saavedra Fajardo. El mar parece haberse convertido para los españoles en algo absurdamente odioso.

Cuando Olivares, presa de una depresión extraordinaria, pide su relevo al Rey, toda una política de ambiciosos fines, pero mal conducida, termina con él. Su caída fue recibida con alegría y la razón era clara, pero el declive no se corrige con ella sino que se agudiza. La inmediata derrota de Rocroy es una muestra. El desastre español no es más que la impotencia frente a una organización superior de Richelieu y Mazarino. En España la estrategia está anticuada. Por eso Luis de Haro, sucesor del Conde-Duque, no hará sino liquidar todos los conflictos pendientes de España, sólo que en peores condiciones. Ya en esta época la monarquía española no aparece tener futuro sino pasado.

En 1648 se liquida la Guerra de los Treinta Años con el Tratado de Westfalia, que no es otra cosa que la consagración del triunfo francés en una Europa cansada y agotada. Westfalia significa también el final de la concepción medieval de Europa. La antigua idea de un imperio multinacional gravitando sobre un vínculo religioso, fue desplazada por una fragmentación nacional de estados relacionados entre sí por vínculos políticos y económicos. Ni Richelieu ni Olivares vivieron para verlo, pero para el ánimo del Conde-Duque hubiese sido un doloroso impacto. Con Westfalia llegan también las transformaciones, y con las transformaciones el surgimiento de nuevas potencialidades navales que aprendieron bien la lección de la historia. El poder naval de la mitad del siglo XVII es muy distinto del que vio nacer el siglo. Dos nuevas potencias marítimas exigirán de inmediato atención: una es Inglaterra, vieja conocida de los españoles, con las que siempre mantuvieron pleitos y que junto a la vecina Francia mantiene sobre el tiempo un estado alternativo de conflictividad; la otra, de nuevo cuño, de más asombrosa pujanza en su desarrollo es Holanda. Las antiguas Provincias Unidas asomadas ya al concierto de las naciones que van a gozar de una envidiable hegemonía marítima. El cansancio de Europa —no es tópico aunque pueda parecerlo— tiene mucho que decir en ello.

¿A qué seguir en la trayectoria de los infortunios o los desaciertos? El paréntesis abierto en el espacio temporal para este ciclo 16... me permitiría adentrarme en el reinado del último Austria, el desdichado Carlos II, en que la situación de la marina española es poco menos que caótica, según nos describe Fernández Duro, y donde la desatención o ausencia de toda política naval había de abocar fatalmente a los resultados que obtuvo. Palacio Atard ha señalado con acierto que se acaba la lista de nuestras derrotas en el mar porque ya no quedan barcos españoles para combatir, y las ondas del Atlántico, del Mediterráneo, del Indico o del Pacífico la cruzan ahora en gran escala los navíos y embarcaciones holandesas, francesas e inglesas y las aguas caribeño-americanas se ven infectadas de filibusteros, bucaneros y piratas. El mar —sigue tan ilustre historiador— ocupa el primer lugar en la mente de los políticos de Europa y hasta de los rufianes. Sólo a los políticos de España nada les dice. ¿Cómo no pagar las consecuencias...?

Y las consecuencias se pagan con moneda de difícil curso. Agotamiento y

decadencia del dominio atlántico, es algo más que el título de esta modesta conferencia. El almirante Alvarez-Arenas, a mi juicio el más ilustre pensador naval de nuestros días ha escrito en uno de sus últimos y valiosos libros *El mar en la Historia de España*, “España es la nación que influye en el mundo y que interviene en la Historia o tal vez mejor, la que intercambiando verbos, interviene en el mundo e influye en la Historia. España decae porque no influye ya. El mar como factor histórico afectó a la decadencia e influyó en ella con vigor rotundo, aunque si acaso escondido.” No caben más justas y breves palabras para definir y compendiar todo un proceso de incomprensión histórica...

No quisiera haber dado una visión catastrofista de unos hechos, que por nuestros, son los que más directamente inciden en el acontecer de cada día. La historia fue como fue y no como quisiéramos que hubiese sido, aunque a veces se manipula vistiéndola de un ropaje falseado. Cuando acepté el título de la conferencia sabía de antemano, como se dice en el argot popular, que me tocaría bailar con la más fea. Las energías de una España agotada, de un país despoblado y de un poder naval extinguido no eran precisamente buenos mimbres para la confección del cesto de la historia. Sin embargo, es en 1680 cuando se dio término a la recopilación de las Leyes de Indias —el más espléndido monumento jurídico a raíz española sin parangón en otros pueblos—. Era el máximo esfuerzo que podía pedírsele a la España de El Hechizado, poner el colofón desmayado a tanta y tan admirable grandeza de tiempo atrás.