

DE LA LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA A LA REAL LIGA NAVAL ESPAÑOLA

Juan DÍAZ CANO
Presidente de la Real Liga Naval Española

La Liga Marítima Española



AS ligas navales surgen a finales del siglo XIX y principios del XX como «patrióticas asociaciones para fomentar la ilustración de masas en general en asuntos marítimos, levantar la opinión pública y hacer una activa propaganda en su favor» (1). El origen hay que buscarlo en la publicación de una obra del contralmirante norteamericano Alfred Thayer Mahan en el año 1890, titulada *The Influence of Sea Power upon History, 1660/1783*. En ella, Mahan defiende que la prosperidad de las naciones no puede ser explicada sin la presencia del mar y sus industrias. De una manera harto sibilina y elegante, lo que se sostiene en esta obra es la vieja idea mercantilista de «primero la bandera y después el comercio». Surgen las primeras ligas navales: Reino Unido (1895), Italia (1897), Alemania (1898), Francia y Bélgica (1899) y Estados Unidos (1902). En España nace bajo la denominación de Liga Marítima Española (1900), como consecuencia inevitable del Desastre del 98. Perdidas las últimas posesiones coloniales americanas, se instaló en la clase política española una peligrosa idea: «Si no tenemos colonias, para qué queremos barcos». Afortunadamente, este estado de opinión no influirá en algunos políticos conservadores, como Francisco Silvela, Antonio Maura o Joaquín Sánchez de Toca. Será precisamente Silvela el primero en posicionarse en contra de tan absurda idea: «Sin Marina no puede haber en España prosperidad, y haré un esfuerzo para lograrlo. No sé si lo conseguiré... Habrá Marina pese a quien le pese» (2). Desgraciadamente, esta bienintencionada propuesta

(1) CALVO, M.: «La Liga Marítima», REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo 1901, p. 386.

(2) *El Año Político* (5/9/1900).

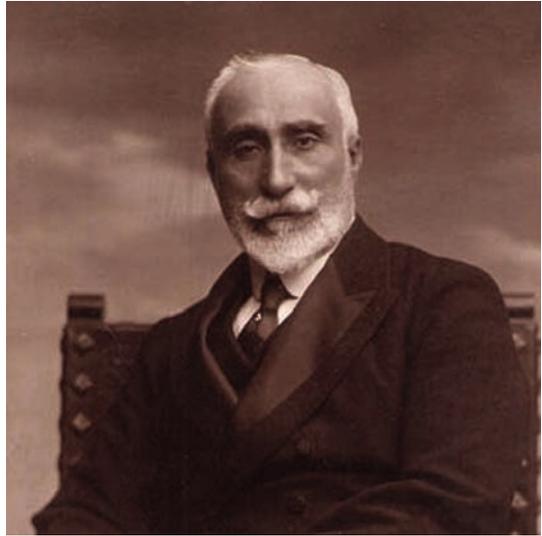
encontrará un dique de contención dentro del propio Gobierno de Silvela en la figura del ministro de Hacienda, Raimundo Fernández Villaverde, fuertemente imbuido del decimonónico «sacrosanto temor al déficit».

Apenas recuperada la sociedad española de los ecos del Desastre, surge la figura del teniente de navío de 1.^a clase Adolfo Navarrete y de Alcázar clamando contra el estado por el que atravesaban nuestras distintas marinas. Desde la tribuna de *El Mundo Naval*, Navarrete se lanza a una ardiente campaña exigiendo a los poderes públicos el fomento de la industria pesquera, el desarrollo de la Marina Mercante, el apoyo a la construcción naval y la reconstrucción de la Armada aniquilada en el año 98. Este mensaje encontrará eco en publicaciones como la *Revista de Pesca Marítima*, *El Mundo Naval Ilustrado*, la REVISTA GENERAL DE MARINA o *La Correspondencia*. El mensaje regeneracionista de Navarrete calará muy especialmente en la Armada, cuya situación tras el desastre de Cuba y Filipinas solo cabría ser considerada como desesperada.

Esta realidad será especialmente preocupante para José López Pérez, presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País de Almería, institución que en el año 1900 llevó a cabo el conocido como «Certamen Naval de Almería». Se trataba, en esencia, de abrir un debate sobre la necesidad de restituir una Armada digna y moderna a través de la publicación de una serie de trabajos encaminados a tal fin. El 21 de enero de 1900 se firmó el acta por la que se convocaba el certamen y se nombraba un tribunal calificador de los trabajos, presidido por el capitán de navío Juan Pastorín. El fallo del certamen y la entrega de premios tuvieron lugar el 25 de agosto en el Teatro de las Variedades de Almería, con la presencia del almirante Cervera en representación del ministro de Marina Francisco Silvela. Los trabajos premiados se aproximaban en su contenido a los planteamientos ya citados de Mahan e instaban a una reorganización y modernización de la Armada española. El certamen alcanzó una notable repercusión mediática y, aunque en realidad los primeros pasos de Navarrete para la constitución de la Liga fueron anteriores a la celebración de este certamen, no cabe duda de que el éxito de este evento espoleó al oficial de la Armada en su proyecto.

El 9 de junio del año 1900, Adolfo Navarrete convocó una reunión en el Ateneo de Madrid a la que acudieron los principales personajes del mundo político, empresarial y social del país, convenciendo a los asistentes para constituir una Liga Naval. Navarrete expondrá en su intervención el papel impulsor del desarrollo marítimo que venían jugando las ligas navales de los países más desarrollados de nuestro entorno, como Alemania, Inglaterra, Italia, Francia, Portugal y Bélgica. En esta reunión se nombran dos juntas (la de Patronato y la Junta Directiva) encargadas de llevar a cabo el trabajo preliminar para la constitución de la futura Liga Marítima Española. Los trabajos preliminares se demoraron seis meses, a lo largo de los cuales se buscaron adhesiones y apoyos en todos los ámbitos marítimos del país. Finalmente, el

16 de diciembre de 1900 nació la Liga Marítima Española. El acto constituyente tuvo lugar en los salones del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y, de nuevo, congregó multitudinariamente a los principales actores del mundo político, empresarial y social. La Liga quedó enmarcada bajo unos estatutos que le conferían un tinte federal a través de una estructura basada en una Junta Central, Juntas Provinciales y Juntas Locales. Para el desarrollo de su operativa fueron creadas seis secciones: Asuntos Generales, Navegación y Comercio, Personal, Construcción y Armamentos, Pesca e Industrias Conexas y Recreo e Instrucción, Propaganda y Socorros Náuticos.



Antonio Maura.

En el acto constituyente se acordó unánimemente nombrar presidente a Antonio Maura y secretario general a Adolfo Navarrete, siendo igualmente nombrados presidentes honorarios los ministros de Marina, Instrucción Pública y Agricultura, Industria y Comercio. La junta directiva se renovaba estatutariamente cada cuatro años, la cuota de inscripción ascendía a tres pesetas y la sede social se establecía en Madrid, en la calle Zurbano número 8, si bien la oficina operativa de la Secretaría General se situaba en los locales del Ministerio de Agricultura. Tres meses más tarde, la Liga Marítima Española convocaría a los elementos marítimos del país para celebrar un Congreso Marítimo Nacional donde se discutieran los principales problemas afectos a sus industrias marítimas.

El Congreso se celebró en el Paraninfo de la Universidad de Madrid del 6 al 10 de junio de 1901, con la asistencia de los ministros de Marina, Agricultura, Industria, Comercio, Obras Públicas e Instrucción Pública. Acudieron representantes de ciento veintidós corporaciones marítimas, amén de doscientas treinta y cinco personalidades del mundo marítimo, de la política, de la judicatura, etc. Previa a la celebración, se recibieron en la sede de la Liga Marítima adhesiones, representaciones y más de ciento treinta y tres memorias y trabajos provenientes de las principales entidades marítimas españolas. Entre las conclusiones del Congreso, y tan solo a modo de ejemplo, se contemplaba la necesidad de establecer compensaciones al armamento y al

abanderamiento, la necesidad de concesión de primas a la navegación, a la construcción naval o el fomento de la Armada y de las industrias pesqueras. Todas estas iniciativas fueron paulatinamente remitidas al Gobierno y a los distintos órganos de la Administración del Estado.

De este modo, la Liga se convertía en el intermediario natural entre los distintos sectores marítimos y la Administración, adquiriendo un destacado papel como *lobby* marítimo proteccionista. En realidad, la Liga será el único *lobby* marítimo que opere en España desde comienzos del siglo XX hasta nuestros días. Como dato significativo de su labor de *lobby*, baste señalar que en el año 1905 de los sesenta y cinco acuerdos del Congreso Marítimo Nacional, treinta y cinco se hallaban en tramitación oficial, veinte se habían resuelto satisfactoriamente y el resto habían sido asimilados a otros, en trámite o resueltos.

Este papel de *lobby* se verá consolidado cuando el 11 de marzo de 1903, siendo Francisco Silvela presidente del Consejo de Ministros, se le reconoce a la Liga Marítima su carácter de utilidad pública a través de una real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros. En la asamblea reglamentaria de 1901 se acordó dotar a la Liga de un potente órgano de propaganda a través de la publicación quincenal de *Vida Marítima: revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar*. Originariamente, se componía de veinte páginas de información marítima con profusión de fotograbados y cuarenta de anuncios, con un precio de suscripción que ascendía a doce pesetas anuales.

En el año 1905 la Liga Marítima agrupaba una masa social de 14.020 socios, entre los que destacaban compañías navieras, sociedades industriales, cámaras de comercio, clubes de regatas, empresas hulleras, etc. Tres años más tarde, alcanzaba los 16.000 asociados.

Apenas finalizado el Congreso Marítimo Nacional, la Liga se propuso conseguir la promulgación de distintas leyes y normativas en defensa de los intereses marítimos del país. Sin embargo, serán precisos siete largos años para que, bajo la presidencia de un gobierno de Antonio Maura, los anhelos proteccionistas de la Liga Marítima se vean recompensados. Su llegada al poder en el año 1907 se saldará con una serie de leyes, tres en concreto, detrás de las cuales siempre anduvo la alargada sombra de la Liga.

La primera ley que alienta la Liga Marítima Española, aunque anterior a la llegada de Maura al poder, fue una arancelaria promulgada en 1906, que será conocida popularmente como el «arancel salvador». Se trataba de una tasa de fuerte sesgo proteccionista pensada en defensa de la endeble industria nacional.

La segunda que impulsa es la Ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la Industria Nacional. Era también de marcado carácter proteccionista y, en esencia, venía a establecer que todos los contratos de servicios y obras públicas suscritos por el Estado solo contemplarían las opciones de provisionistas y de productos españoles.

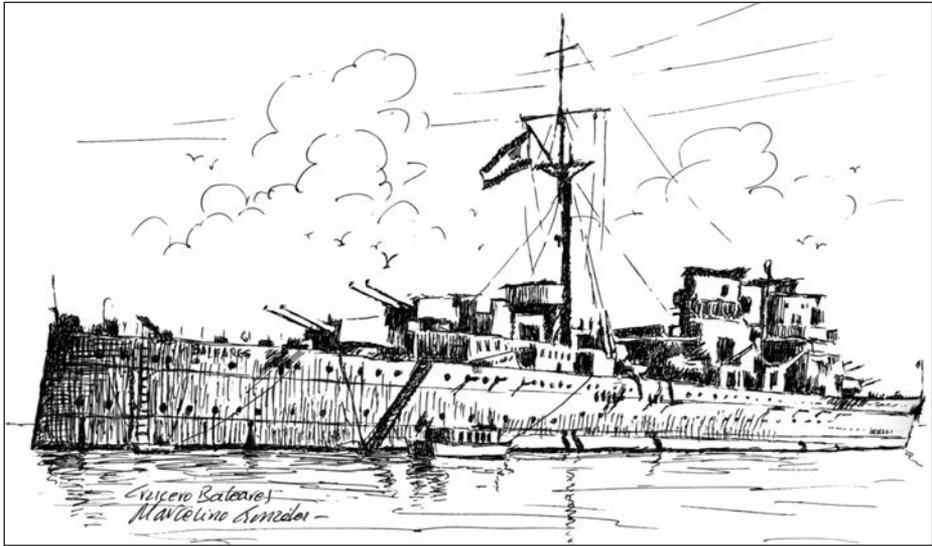
Un año más tarde, en 1908, ve la luz la tercera ley promovida por la Liga. Se trata de la de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, también conocida como Ley de Escuadra o Plan Ferrándiz, que nace el 7 de enero de 1908, contemplando la construcción, en ocho años, de tres acorazados de 15.600 toneladas, tres destructores de 380, veinticuatro torpederos de 195 toneladas y cuatro cañoneros de 80, así como el material auxiliar adscrito a estas unidades, por un importe global de 186.510.000 pesetas (3); se especificaba que los buques habrían de ser construidos en España, encontrándose incluidas en el plan las ampliaciones, modernizaciones, adaptaciones y mejoras de los astilleros de Ferrol y Cartagena e, igualmente, el arriendo de tales instalaciones a la entidad privada que recibiera el encargo de construir la escuadra. La Ley de Escuadra implementaba además medidas como la creación de un Estado Mayor Central y una importante reducción de plantillas.

La cuarta norma impulsada por la Liga Marítima Española durante el mandato de Maura será la Ley de Protección y Fomento de las Industrias Marítimas, promulgada en el año 1909. Con ella se inicia una nueva época para la Marina Mercante ante el júbilo generalizado del sector marítimo español. La Ley desarrollaba una normativa fuertemente proteccionista, en la que se recogía la necesidad de una protección a las industrias marítimas nacionales que permitiera su desenvolvimiento en la forma y en el sentido más conveniente para el interés nacional.

La labor de *lobby* continuaría tras la caída de Maura como consecuencia de la Semana Trágica de Barcelona de 1909. Así, en el año 1915, la Liga Marítima apoyó sin disimulos el Plan Naval Miranda. La Liga Marítima aplaudió el hecho de que se contemplase la construcción de los nuevos buques en arsenales y astilleros nacionales. La Ley Miranda suponía una continuación de la de Ferrándiz, e inicialmente contemplaba tres cruceros de 4.780 toneladas, dos de 7.800, seis destructores, doce submarinos y varios buques menores de apoyo. El Plan sufrirá modificaciones, realizadas por el propio almirante Miranda, en función de las experiencias observadas en el transcurso de la Primera Guerra Mundial. Finalmente, mediante la Ley de 17 de febrero de 1915, el nuevo proyecto se concretó en cuatro cruceros, cinco destructores, veinticuatro submarinos, tres cañoneros y dieciocho guardacostas.

En 1925, la Liga Marítima promovió la promulgación de una nueva ley en apoyo a la Marina Mercante de un calado muy similar a la anterior de 1909. Esta nació el 21 de agosto de 1925 justificada por la profunda crisis por la que atravesaba la Marina Mercante española. Aludía el prólogo normativo a la

(3) Hubo una diferencia entre lo presupuestado en la Ley (186.510.000 pesetas) y lo reflejado en el pliego de condiciones (180.660.000 pesetas).



Cruceiro *Baleares*. (Grabado de Marcelino González Fernández).

idea de continuidad respecto a la Ley de Maura y a las «loables iniciativas de la Liga Marítima Española».

Un año más tarde, la Liga volvió a apoyar sin disimulos un nuevo plan naval, conocido como Plan Cornejo, con la construcción en arsenales y astilleros nacionales de dos cruceros de la clase *Washington* (*Baleares* y *Canarias*), un crucero ligero (*Miguel de Cervantes*) y 13 destructores de la clase *Scott* británica.

Bajo el nuevo paradigma político-económico de la República, la Liga Marítima perdió su poder de influencia frente a la Administración del Estado. Su papel de *lobby* se vio mermado al encontrar en los aledaños gubernamentales una postura de frontal oposición a los intereses de nuestros navieros y empresarios del sector marítimo. Con la llegada de la República, la Liga languidecerá hasta desaparecer definitivamente con el estallido de la Guerra Civil, si bien es cierto que durante los años de la República, aunque ya sin el impulso anterior, apoyó un modesto plan naval republicano que contemplaba la construcción de dos destructores, seis minadores y tres submarinos. El estallido de la Guerra Civil impedirá que este plan vea la luz, con excepción de cuatro minadores gemelos que entrarán en servicio en 1937 (*Júpiter*, *Vulcano*, *Marte* y *Neptuno*).

El 18 de julio de 1936 estalla la Guerra Civil. Tres años de conflicto armado que supondrán para la Liga Marítima Española su práctica desaparición. Será necesario esperar hasta el año 1969 para que se produzca una refunda-

ción, de la mano del almirante Ignacio Martel Viniegra, bajo la nueva denominación de Liga Naval Española.

Liga Naval Española: la refundación

El 19 de abril de 1963 un artículo publicado en el diario *ABC* animaba a una refundación de la extinta Liga Marítima Española. En esta misma línea, un nuevo artículo publicado en *La Vanguardia* el 23 de enero de 1965 será la semilla que lleve al almirante Martel y a José María Gil Casares, en junio de 1966, a constituir una junta gestora encargada de alumbrar el nacimiento de la Liga Naval Española. El 12 de octubre de 1968 un grupo de personalidades marítimas y políticas firman la convocatoria para «renacer la



Almirante Ignacio Martel Viniegra.

Liga Naval fundada a principios de siglo» (4). Cuatro meses más tarde, el 11 de febrero de 1969, tiene lugar el acto constitucional de la Liga Naval Española como heredera y continuadora de la Liga Marítima. Este cambio de denominación estuvo motivado por el momento que enmarca su nacimiento, bajo un modelo político poco dado a las reminiscencias y referencias monárquicas que acompañaron a la Liga Marítima Española desde el momento de su creación.

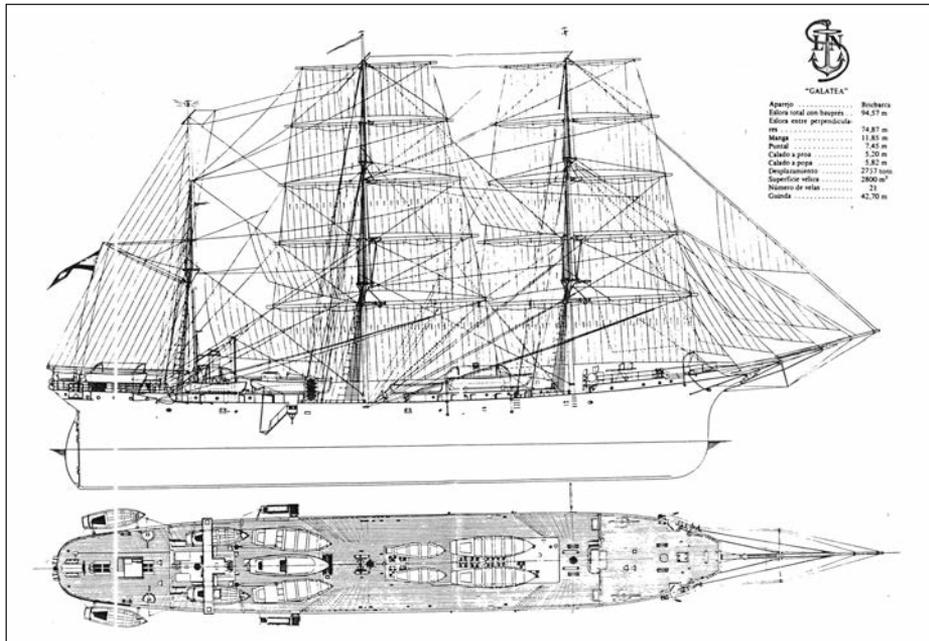
La Liga Naval se constituyó con una duración ilimitada, estableciéndose el domicilio en Madrid, en la calle Silva número 6. Había tres tipos de socios: fundadores, numerarios y de honor, quedando los órganos de gobierno en manos de la Asamblea General, la Junta de Gobierno (entre 20 y 30 miembros) y la Comisión Permanente (entre 5 y 15 miembros). Los estatutos iniciales fueron aprobados por resolución de 11 de octubre de 1969, dictada por la

(4) *La Vanguardia Española* (12/10/1968).

Dirección General de Política Interior y Asistencia Social. El fondo social se estableció en 100.000 pesetas, que los socios fundadores se comprometieron a sufragar con aportaciones individuales de 1.000.

Desde su refundación ha tenido nueve presidentes: Antonio Barrera de Irimo (1970-72), José María Amusátegui (1972-74), Ignacio Martel Viniegra (1974-88), Ramiro Pérez Maura (1988-93), Carlos Barreda Aldámiz-Echevarría (1993-96), José María Dutilh Giménez (1996-2004), José Antonio Fernández Palacios (2004-10), Felipe Segovia Olmo (2010-2013) y Juan Díaz Cano (2013-...).

Una de las primeras medidas que tomó la renacida Liga se produce en enero de 1969, al designar a *La Vida Marítima* como su órgano oficial, manteniéndose así una tradición iniciada en 1902. En sus iniciales visitas protocolarias se reunirá con el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Enrique Barbudo Duarte, a quien se le solicitará la concesión del uso de un grimpolón propio. Será meses más tarde, a través de la Orden Ministerial 655/70 del 7 de octubre de 1970, firmada por el ministro de Marina Adolfo Baturone Colombo, cuando esta petición se verá convertida en realidad. Otra de las iniciativas llevadas a cabo en sus primeros años de existencia bajo la nueva denominación será la petición de la consideración de entidad de utilidad pública, hecho



Buque escuela *Galatea*.

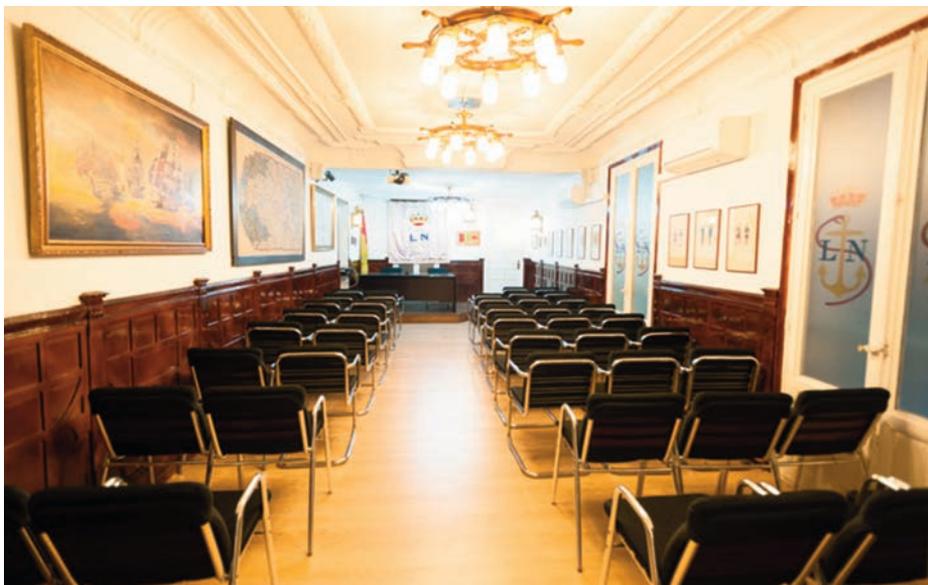
que acontecería por acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de octubre de 1972.

Finalizando el año 1970, se produce una noticia que anecdóticamente, en un país tan alejado del mar como el nuestro, levantará inesperadas corrientes de opinión. Se trataba del anuncio del desguace del buque escuela *Galatea*, que concitó tan inusitado y extraño interés en la opinión pública que el asunto acabaría llegando años más tarde al Congreso de los Diputados. Este hecho animó a numerosas asociaciones marítimas, ayuntamientos y otros entes sociales, que pronto elevaron su voz en contra del anunciado desguace. La principal fue la Liga Naval, que propuso reconvertir el buque en un museo flotante. Desde 1970 hasta 1993 luchó, desgraciadamente sin éxito, por recuperar el barco. Visto con la distancia que otorga el paso del tiempo, cabe concluir que el proyecto de salvar al *Galatea* respondió al entusiasmo desmedido de una Liga Naval que se estrelló con los devaneos de la clase política que definió la Transición española.

Con motivo de la celebración del Congreso del Mar organizado por la Liga Naval en Barcelona en noviembre de 1976, surgió la propuesta de celebrar un Día Internacional del Mar, propuesta que llegaría a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) de las Naciones Unidas con sede en Londres para su estudio. Tras las oportunas discusiones, en febrero de 1987 se acordaría la celebración de esta efeméride el 17 de marzo de cada año con el fin de promover la conciencia marítima de los pueblos.

Espoleada por el éxito de esta iniciativa de calado internacional, la junta de gobierno de la Liga llevó la idea al plano nacional, proponiendo a la Administración Marítima española la celebración en España de un Día del Mar que hermanara provincias de la costa con las del interior. El *leitmotiv* de esta propuesta no era otro que crear la conciencia del hecho marítimo en toda España o reforzarla allí donde ya existiese a través de conferencias, foros, actos varios y visitas institucionales. El proyecto se coronaría con éxito, y el 23 de mayo de 1978 el BOE (222), a través de la Orden Ministerial 1347, declaraba oficialmente la celebración con carácter anual del Día del Mar.

En el año 1977 la Liga Naval se interesa por un proyecto que venía desarrollando el Centro de Recuperación y de Investigaciones Submarinas (CRIS) encaminado a la construcción de un arrecife artificial en la costa de Cataluña. Denominado Proyecto Escórpora, proponía el municipio de Arenys de Mar como el lugar escogido para este plan sin fines lucrativos ni comerciales. La finalidad no era otra que regenerar los fondos marinos de ese tramo de costa para mejorar la producción pesquera. La primera piedra, consistente en una imagen de la Virgen de Montserrat, fue colocada por el almirante Martel en otoño de 1979. El 20 de mayo de 1980 se inauguraría oficialmente el biotopo del Maresme.



Sede de la Real Liga Naval Española. Sala de Conferencias.

A comienzos de 1981 empieza a plantearse el proyecto de crear una patrulla auxiliar marítima en apoyo a la Administración española en materia de salvamento. Sus estatutos fueron aprobados por el Ministerio del Interior en 1982. Una posterior Resolución de 29 de noviembre del mismo año de la Dirección General de Marina Mercante autorizaría el uso de distintivos y emblemas de la Patrulla Auxiliar Marítima. Posteriormente, el 18 de julio de 1985, se firmó un convenio de colaboración entre la Liga Naval y la Dirección General de Protección Civil.

En julio de 1976 la Liga Naval anuncia la celebración del I Congreso del Mar a celebrar en Barcelona del 4 al 7 de noviembre, que será la semilla que germinará con la creación de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales (Fidalmar). Desde el momento de su fundación hasta hoy en día esta institución ha realizado treinta y tres asambleas generales, ostentando la Liga Naval desde entonces la Secretaría General. En la actualidad, Fidalmar agrupa los siguientes organismos: Real Liga Naval Española, Liga Naval Argentina, Liga Marítima de Chile, Asociación Nacional Pro-Marina del Perú, Liga Marítima de Brasil, Liga Naval Dominicana, Liga Marítima de Colombia, Curaçao Sail Foundation, Liga Naval de Portugal, Club Náutico Hemingway (Cuba) y Liga Marítima Uruguaya. En el año 2020, organizado por la Real Liga Naval Española, Sevilla será la sede de la XXXIV Asamblea General.

A comienzos de 1979 la Liga se plantea la posibilidad de tener una publicación propia que sirviese de propaganda e información marítima general. La revista, llamada *Proa a la mar*, sacó su primer número el 20 de enero de 1980, con 15 páginas y una muy modesta edición en blanco y negro. Desde aquel entonces, ha publicado un total de 92 números. En la actualidad, aparece en formato digital dos veces al año, siempre con el empeño de concienciar a la sociedad española de la importancia que el mar ha tenido y debe seguir teniendo para nuestra nación.

Otro proyecto impulsado por la Liga consistió en la entrega a distintas ciudades de una serie de anclas a modo de monumento conmemorativo provenientes de cesiones de la Armada. En total fueron cinco, tres en Madrid, una en Valencia y otra en Cáceres.

El 17 de enero de 1984 tuvo lugar la firma de un convenio entre la Liga y la Sociedad Estatal del V Centenario del Descubrimiento de América para la creación de un museo dedicado a la navegación colombina en Palos de la Frontera. Propiedad de la Junta de Andalucía, en la actualidad se denomina Muelle de las Carabelas y se ha convertido en el mayor foco de atracción turística de la ciudad.

Finalizando la década de los ochenta surgió el proyecto de erigir un monolito en la República Dominicana en conmemoración del V Centenario, que será conocido como Monumento a los Vientos Alisios. Desde un primer



Sede de la Real Liga Naval Española. Salón de Actos del Mar.

momento, la iniciativa contó con el apoyo del rey Juan Carlos I, el presidente de la República Dominicana Joaquín Balaguer y el presidente de los Estados Unidos, George Bush. Obra del escultor Juan Salvador Martín Gálvez, fue inaugurado el 5 de diciembre de 1993 en Santo Domingo, en las cercanías del faro de Colón, congregando el acto a los principales dignatarios dominicanos y representantes consulares en la isla.

También el 7 de mayo de 1993 la Casa Real otorgó a la Liga el título de Real, pasando a denominarse a partir de ese instante Real Liga Naval Española. Además, se aprobaba el uso de los correspondientes emblemas y distintivos.

A comienzos del siglo actual, la Liga impulsó la creación de la Real Academia de la Mar, cuya constitución tuvo lugar el 5 de julio de 2005 en el salón de actos de la Universidad Camilo José Cela. En la actualidad, ostenta la Secretaría General y la administración de esta institución académica.

Siguiendo la estela marcada por la Liga Marítima Española en 1901, la Liga Naval retomó la iniciativa de organizar congresos marítimos nacionales que reunieran a los principales actores, donde se debatieran los principales problemas afectos al sector. Hasta el momento se han celebrado tres congresos en las ciudades de Santander (2014), Cartagena (2016) y Madrid (2019). En ninguno de ellos faltó la participación de la Armada española exponiendo su realidad y sus anhelos de futuro. Las conclusiones de todos ellos fueron enviadas al Gobierno de la nación, a gobiernos autónomos, a la prensa, a universidades y a instituciones de carácter marítimo. El próximo congreso está programado para el año 2022.

Desde el año 2013, la Liga está desarrollando una campaña de concienciación marítima con el objetivo final de lograr la creación de un Ministerio de la Mar, idea que, aunque más modestamente, ya fue lanzada en su día por el almirante Martel al pedir «una secretaría de Estado en asuntos marítimos» (5). Más soterradamente, pero en este mismo sentido, Antonio Maura ya advertía de esta nefasta transversalidad administrativa en la clausura del I Congreso Marítimo Nacional (10 de junio de 1901): «Unos asuntos competen a Marina, otros a Fomento, otros a Hacienda, otros a Estado; ninguno tiene, en ninguna parte, proporcionado asiento; así desmembrada, la España marítima es la Cenicienta en todas partes, natural consecuencia de no estar presente en ninguna la enormidad de los intereses ni la muchedumbre de los interesados» (6). Como se puede observar, más de un siglo después nuestras industrias de la mar siguen viviendo subsumidas en una maraña ministerial en la que la Marina Mercante y la Deportiva dependen del Ministerio de

(5) Diario *Ya* (2/3/1982).

(6) ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo, y otros: *La Real Liga Naval Española*, p. 61. Real Academia Española de la Mar, Madrid, 2005.



IV Congreso Marítimo Nacional.

Fomento, los astilleros del de Industria, la pesca de Agricultura y la formación marítima de las universidades, el Ministerio de Agricultura y las comunidades autónomas y, finalmente, todos ellos de Hacienda. Bajo la óptica de la Liga, resulta frustrante que el sector marítimo español dependa nada más y nada menos que de cuatro carteras distintas, lo que, en la práctica, impide el desarrollo de políticas coherentes y continuadas. Como si de un mantra se tratase, la Liga ha mantenido la idea del Ministerio de la Mar en cuantos foros y lugares ha tenido ocasión de hacerlo. Conscientes de la dificultad de tamaño empeño, inasequible al desaliento, seguirá impulsándola hasta su consecución final.

En la actualidad la Liga dispone de delegaciones en prácticamente todo el territorio nacional: Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia, Andalucía, Castilla y León, Madrid y Castilla la Mancha. Estas llevan a cabo numerosas actividades de concienciación marítima a la par que tareas de representación institucional.

A través de su Área de Cultura, se llevan a cabo ciclos de conferencias que tienen lugar en la sede de la Liga, en la calle Mayor número 16 de Madrid, que congregan a numeroso público y abarcan todo tipo de temática marítima.

En la actualidad la programación más próxima contempla un ciclo sobre el V Centenario de la primera circunnavegación y otro sobre la mujer y el mar.

El Área de Modelismo Naval organiza exposiciones de modelos y cursos de modelismo. La alta cualificación de nuestros modelistas ha llevado a que colaboren muy estrechamente con el Museo Naval de Madrid. La última contribución ha consistido en la construcción del modelo de la *Victoria*, recientemente expuesto en la muestra sobre la aventura de Elcano y Magallanes.

Existe también un Área de Turismo Náutico encargada de organizar salidas programadas al mar y singladuras secas en forma de coloquios que se desarrollan mensualmente en las instalaciones de la sede social, que recrea un club marítimo inglés de principios del siglo XX y alberga todo tipo de actividades para los socios.

Dispone la Liga de una Oficina Técnico-Marítima, cuya misión es la elaboración de informes técnicos sobre asuntos como la seguridad marítima, la aplicación de títulos deportivos o cuantas cuestiones le son requeridas por la Administración Marítima española.

La Liga se nutre financieramente tan solo de las aportaciones de sus socios, que se agrupan en tres clases: ordinarios (70 euros anuales), juveniles (15 euros) e institucionales (400 euros). La masa social actual congrega a 1.500 socios distribuidos por todo el territorio nacional. El amor al mar es la única premisa que se precisa para ser socio de esta institución.

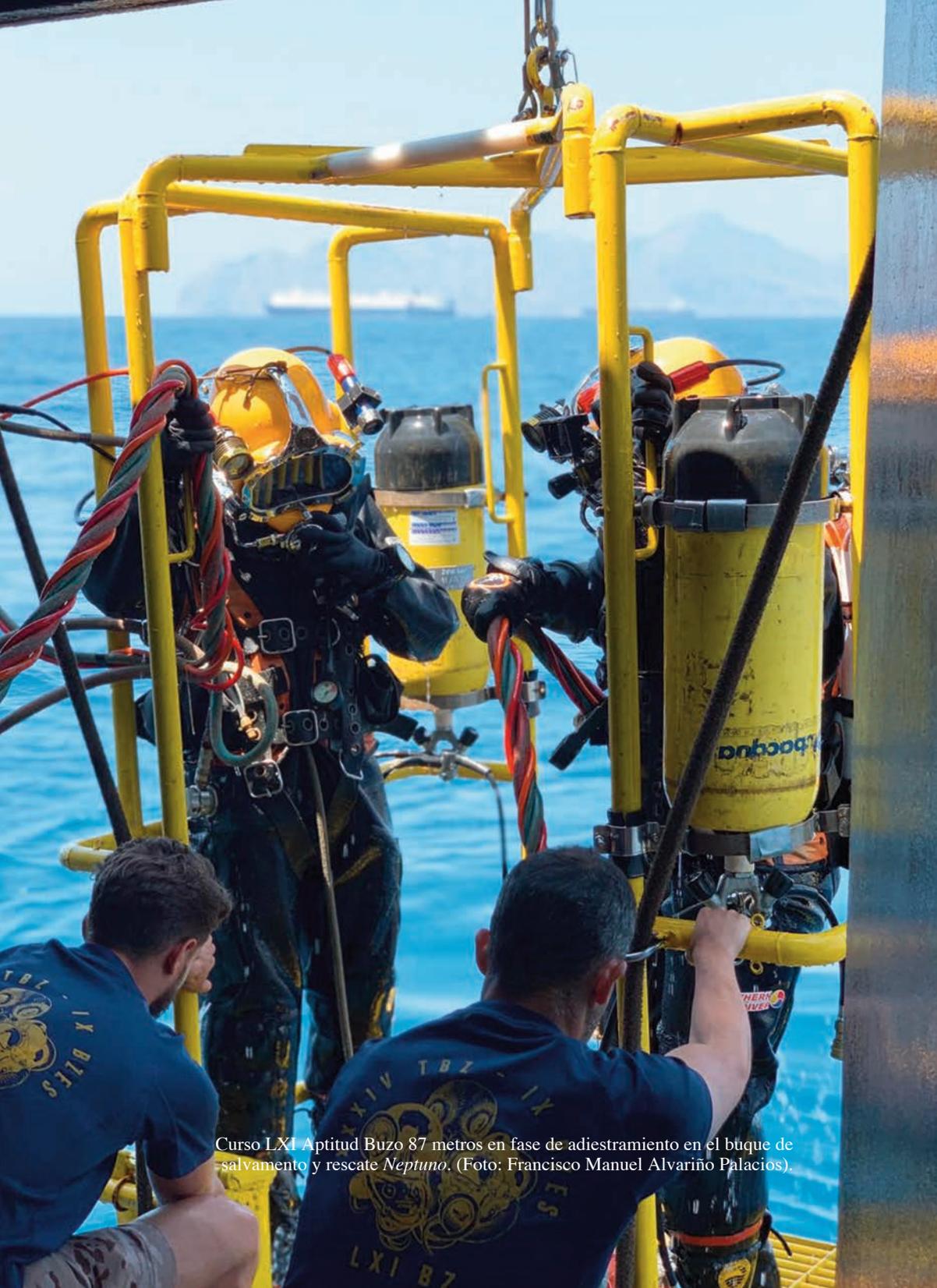
Llegados a este punto, cabría preguntarse ¿por qué y para qué es necesaria una Liga Naval en España? Aunque la respuesta podría ser prolija en razonamientos, tres se antojan básicos:

- La existencia de una Liga Naval se convierte en un merecido homenaje de reconocimiento a todos aquellos personajes de nuestra Historia que con clarividencia encomiable vieron que España fue grande cuando miró al mar, y se hizo pequeña, muy pequeña, cuando le dio la espalda.
- La Real Liga Naval Española se constituye como un elemento más de una sociedad civil que sirve de contrapeso a una clase política cuyas actuaciones, basadas en el corto plazo que impone el sistema electoral, no facilitan el desarrollo de políticas marítimas definidas en el medio y largo plazo.
- Defiende una serie de valores, como el esfuerzo, la perseverancia, la solidaridad, la libertad, el compromiso, la integridad, la tolerancia y el altruismo. Valores todos ellos que nos hacen más libres y nos permiten desarrollar una sociedad más abierta.

Por todo ello, si compartes estos principios, la Real Liga Naval Española es tu casa. Te esperamos.

BIBLIOGRAFÍA

- ASENSI, J. M. (2002): *El cultivo del mar*. Museo Geológico del Seminario de Barcelona.
- CEBALLOS TERESÍ, J. G. (1908): *Programa naval español*. Madrid, Imprenta José Perales y Martínez.
- CERVERA PERY, J. (1990): *La Marina Mercante española*. Madrid, San Martín.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: *Evolución del pensamiento naval en don Antonio de Maura*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- MARTÍNEZ ROMERO, M.^a F. (1991): *La industrialización en Cádiz. Sector Naval (siglos XIX-XX)*. Universidad de Cádiz.
- PASTOR QUIJADA, X. (1979): *Pailebote mallorquín el Nuevo Corazón*. Barcelona, Borrás Ediciones.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. (1997): *El desastre naval de 1898*. Madrid, Arco Libros.
- RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE, P., y DE LA VEGA, A. (1994): *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- SÁNCHEZ DE TOCA, J. (1898): *Del poder naval en España*. Madrid, Imprenta Hijos de M. G. Hernández.
- Sociedad Española de Construcción Naval (1931): *Resumen de obras*, Madrid.
- Trasmediterránea: *Todo avante. Transmediterránea (1917/1992)*. Madrid.
- TORRES VILLANUEVA, E. (1998): *Ramón de la Sota (1857/1936)*, Madrid, Lid.
- VV. AA. (1906): *Manual de la Liga Marítima Española*, Madrid, Imprenta Alemana.
- VV. AA. (2001): *El Libro de las Cuatro Marinas*, Madrid, Sílex.



Curso LXI Aptitud Buzo 87 metros en fase de adiestramiento en el buque de salvamento y rescate *Neptuno*. (Foto: Francisco Manuel Alvariño Palacios).