

# SÁNCHEZ DE TOCA Y EL CONCEPTO DEL PODER NAVAL

José CERVERA PERY  
General Auditor  
Licenciado en Historia

Este ciclo de conferencias, programado con indudable acierto, tiene como objetivo esencial resaltar la figura del almirante Ferrándiz, un marino casi olvidado, cuando acaba de cumplirse el primer centenario de aquella ley de escuadra surgida de su clara percepción estratégica. Ferrándiz, por tanto, con el insoslayable apoyo político de Maura, fue artífice del proceso de reconstrucción de la Marina española tras los desastres del 98; pero para llegar al conocimiento de cuanto supone la interrelación intereses marítimos-poder naval hay que partir de los planteamientos y deducciones que don Joaquín Sánchez de Toca formulara en *Del poder naval en España*, libro terminado en enero de 1898 pero al que se añadieron unas interesantísimas consideraciones finales después de consumada la derrota en Cuba y Filipinas. La obra es, ante todo, la adecuada respuesta a las teorías del capitán de navío norteamericano Alfred T. Mahan, las cuales, además de influir decisivamente en los altos poderes de Estados Unidos para su expansión mundial, destilan un tufillo claramente antiespañol, tergiversando determinadas facetas de la historia de España y arrojando el ascua a la sardina inglesa. Libro, por tanto, reparador de un desagravio, pero libro también profético, esclarecedor del estrecho vínculo entre grandeza nacional y poder naval y que fue punto de partida para el logro de mayores empresas.

Don Joaquín Sánchez de Toca no es marino, ni entre sus ascendientes hallaremos hombres del «botón de ancla». Es un abogado madrileño y político afiliado al partido conservador, diputado a Cortes por primera vez en 1884 y reelegido en todas las legislaturas hasta 1899, en que fue nombrado senador vitalicio. Antes (1896) había sido alcalde de Madrid, cargo que volvió a desempeñar en 1907. De su amplio currículum destacaremos que en 1902 Silvela lo nombró ministro de Marina, departamento donde desempeñó una importante labor, y que también fue titular de otras carteras (Agricultura, Fomento, Gracia y Justicia). En 1919 fue nombrado presidente del Senado, y el rey llegó a encargarle formar gobierno. Estudioso de los temas navales, económicos y de política nacional, dejó una fecunda obra que comprende ensayos como *Nuestra defensa nacional*, *Primer programa de Escuadra*, *Las reformas de la Marina*, etc. También son muy estimables sus obras sobre economía, entre las que pueden destacarse *Los bancos de emisión* y *La política económica de la guerra moderna*; pero su *opera magna* es sin duda *Del Poder Naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*. En *Sánchez de Toca*, obra perteneciente a la colección *Los presidentes del Conse-*

jo de la Monarquía española, Nicolás González Ruiz escribe: «Es un dolor que la carrera pública de Sánchez de Toca, hombre excelentemente dotado para regir un país en paz, culminase en un momento en los que un gobernante de su tipo no podía hacer otra cosa que estrellarse contra una muralla que no cabía sortear ni escalar, sino que había que volar apartándola violentamente del camino». Su empeño, en efecto, se malogró por la enrarecida atmósfera española del momento, caracterizada por la agudización de problemas de toda índole, fracaso que no resta un ápice de valor a su fecunda y extraordinaria obra intelectual y política.

Sánchez de Toca aborda, concienzuda y pacientemente, con datos y experiencias personales, e hilvanándolos en un bien articulado discurso, la manera y requisitos para que el poder naval español se asiente sobre unos cimientos sólidos, para que no sea la fuerza naval el improvisado alarde de un esfuerzo histórico que en un momento de exaltación pudiera aparecer. Renunciar a tener Armada es renunciar a la independencia nacional y a ocupar un lugar preferente en el concierto de las naciones. Para Sánchez de Toca, lo esencial de ese poder lo constituyen aquellas fuerzas naturales cuyas raíces penetran hasta lo más hondo de la economía patria.

No es fácil trazar la genealogía de las ideas de Mahan sobre el poder marítimo. Antes de acuñar las tesis que luego se harían clásicas, el estadounidense había mostrado poco interés sobre el particular. Pero el azar quiso que fuese invitado a impartir un cursillo en un casino de una Marina que se encontraba en un estado notoriamente malo. Posteriormente, en sus horas de lectura durante las travesías descubrió la *Historia de Roma* de Mommsen. Y sería el relato del historiador alemán sobre la invasión de Aníbal de la península itálica, cuyo preámbulo fue una titánica expedición que arrancó de España, lo que hizo que en su vivaz mente comenzara a madurar la idea de la importancia del dominio del mar. Esta fue la idea matriz, y ulteriores lecturas le suministraron claves sobre cómo llevarla a cabo: primero, la *Historia de la Marina francesa* de La Perouse; segundo, la *Historia de Francia* de Henry Martin, que abarca los siglos XVII y XVIII —el mismo ámbito cronológico que enmarcaría *La influencia del poder naval en la Historia*—, y tercero, las obras de Jomini. Mahan vive también ese período de la efervescencia mercantilista, de beligerancia económica entre potencias por el control de los mercados, de numantino proteccionismo y lucha entre imperios por la hegemonía a través de bloqueos, para los que eran precisas poderosas flotas de combate. De todo esto le surgen dos héroes: por un lado, la Royal Navy, cuyos éxitos (aunque tampoco se halló exenta de fracasos) probaron lo apropiada que era su política intuitiva; por el otro, el objetivo final de la política del siglo XX de llegar a un potencial nacional predominante mediante el dominio del mar.

¿Y España? España no parece interesarle como no sea para clavarle el agudo filo de su crítica. Financiada con las riadas de oro y plata que afluían de América, España amenazaba con dominar toda Europa, y esta amenaza propició la forja de una coalición que dio por tierra con aquella posibilidad. El intento de dominar a Inglaterra terminó con la derrota de la Gran Armada a

manos de la escuadra inglesa, técnicamente superior. Su intento de doblegar a los holandeses, lejos de alcanzar el éxito, los obligó a hacerse a la mar, con lo que la pequeña nación se convirtió durante un tiempo en la potencia marítima dominante. Pero el dominio holandés de los mares fue breve: terminó con las guerras anglo-holandesas de fines del siglo XVII. Los británicos, luego de haber liquidado efectivamente la amenaza española y la holandesa, se encontraron enfrentados a otra más formidable aún: la de Francia, competidora en la India y América y situada a unas pocas millas de distancia, en la otra margen del canal de la Mancha. Para entonces, España ya no cuenta, periclitado su poder naval en la monarquía de los Austrias fue la consecuencia de una desviación fundamental en el derrotero de la nacionalidad española, poniéndonos en contradicción con Europa entera, nos convirtió en blanco principal de las iras de todos los pueblos, obligándonos a gastar en ejércitos los recursos que habrían sido necesarios para el desarrollo del poder naval. Tiene por tanto razón el almirante Eliseo Álvarez-Arenas cuando dice que, «quiérase o no, las Casas de Austria y Borgoña vinculan a España a la supremacía continental de Europa y, por tanto, al imperio militar».

En su cuidadosa réplica, Sánchez de Toca señala que el discurso de Mahan en relación con España se sustenta en unas premisas falsas, habida cuenta el singular desconocimiento de nuestras instituciones marítimas y de la mayor parte de las causas históricas de nuestro apogeo y decadencia de que adolece el capitán estadounidense. Éste caracteriza al gobierno español como despótico, bárbaro, indolente, carente de una estrategia estable en la dirección del Estado y, por ello, incapaz de movilizar la energía nacional. Sánchez de Toca le rebate y ensalza a la monarquía española como mucho más avanzada que la inglesa de entonces y que la de cualquier otra nación cristiana, con un gobierno controlado por instituciones representativas de raigambre, en buena medida popular, no sólo aristocrática, y una admirable organización administrativa articulada en Consejos.

Para Sánchez de Toca, entre las realidades creadas por nuestra historia la primera de ellas es la existencia de la nacionalidad hispanoamericana. Sin los ideales de esta nacionalidad, el desarrollo de nuestra nación tendría serias dificultades, y reconoce que daños sin cuento y catástrofes tremendas han afligido a España por haber carecido de unas fuerzas marítimas proporcionales a la magnitud de su imperio; la flaqueza del poder naval fue durante el Antiguo Régimen la causa principal en el desquiciamiento del soporte económico en la nacionalidad de la metrópoli y en sus virreinos americanos.

Entiende Sánchez de Toca que la protección del Estado a las industrias nacionales es una exigencia insoslayable y se impone como una necesidad vital para la proyección marítima. Y se refiere al caso de Inglaterra, que de nación agrícola y sedentaria, sin industrias ni navegación hasta el siglo XVI, devino a partir de entonces en miembro significado del concierto de las potencias marítimas. Hace cuatro siglos —añade— sus principales hombres de mar —Drake, Frosbicher, Hawkins, Raleigh— no eran exploradores de vías comerciales, descubridores ni fundadores de colonias, sino filibusteros y pira-

tas, merodeadores de la navegación y de los puertos de la monarquía española. La sorprendente transformación operada en el país es en gran parte fruto del genio político de la reina Isabel, pero en aquel tiempo no era fácil entrever el alcance de tales pensamientos de ambición. Sólo la aguda perspicacia de Felipe II fue capaz de presentir el peligro en ciernes que para la hegemonía hispana entrañaba este formidable rival en estado embrionario.

Sánchez de Toca, para sentar las bases de ese poder naval que obligadamente tiene que diferir del concebido por Mahan, fija su atención en las industrias navales y el arancel, y entiende que el régimen proteccionista con que se ampara a las industrias de la construcción naval es estéril. No obstante, las peticiones de reformas en nombre de los constructores de barcos, demandando que se supriman los derechos arancelarios sobre materiales reconstrucción naval, sustituyéndolos con un aumento de primas a la construcción, deben armonizarse con la concesión de ventajas a la navegación nacional. No se trata sólo de edificar astilleros y otorgar primas a la construcción, sino, ante todo y sobre todo, de adecuar las industrias de navegación a los recursos disponibles para su sostenimiento. Esta protección naval ya figuraba desde el siglo XVI en las leyes hispanas —los «acostamientos»—, siendo así que la Corona de Castilla fue la primera en acariciar proyectos de construir una marina militar, es decir, de dotarse de barcos propiedad del Estado de uso exclusivamente bélico; pero estos visionarios planes de Alfonso X el Sabio no se tradujeron en hechos hasta el siglo XVIII.

Con respecto a las causas que han impedido el desarrollo del poder en España, Sánchez de Toca se muestra cáustico. Subraya que, en el fomento de las industrias navales, la protección primordial y más perentoria es la de la navegación, y la abundancia de fletes de salida es el principal factor económico en la génesis del poder naval de las naciones. Pone como ejemplo de su tesis la exportación de carbones como clave de la supremacía marítima de Inglaterra. En España, sin embargo, razones de Estado poco entendibles impidieron seguir la política de preferencia nacional de fletes, pese a haberse preconizado siglos antes del Acta de Navegación inglesa. También influirá la flaqueza del poder naval en la vertebración económica de España y sus dominios americanos, y aunque hubiéramos mantenido una cierta supremacía, España aparecería siempre refractaria al mercantilismo en el régimen colonial. El régimen diferencial de bandera, constituido a fines del siglo XIX, ha sido para España la única legislación de fomento naval comparable al Acta de Navegación inglesa.

Se refiere Sánchez de Toca a la política colonial para el desarrollo del poder marítimo para establecer que tanto en el orden mercantil como en el militar, la potencia naval se deriva de la proporcionalidad entre las fuerzas a flote y los arraigos en posiciones de dominación marítima. De aquí las necesidades de expansión de las naciones que, en lenguaje de hoy, pudiéramos llamar «desarrolladas» y su porfía en la búsqueda de emporios ultramarinos y coloniales. Si don Joaquín hubiese vivido los años de una precipitada descolonización, habría tenido que cambiar la propuesta por la apertura de

mercados. Pero en aquellas fechas, como resultante secular de nuestra proyección histórica, América era el campo principal para la expansión de nuestra nacionalidad.

En la confrontación directa Sánchez de Toca-Mahan debe tenerse en cuenta que los libros de Mahan sobre la influencia del poder naval en la historia, más que rigurosos estudios históricos, son un programa de política exterior para Estados Unidos. Sometidos a un juicio estrictamente historiográfico, la sentencia del juez más benévolo no podría sino ser durísima. Desde que Mahan comenzó la serie de sus estudios consiguió mentalizar e imponer a los Estados Unidos el fin político que perseguía, logrando calar en lo más íntimo de las apreciaciones y sentimientos de una gran parte del pueblo y sugerir a su gobierno la razón de Estado para el fomento del poder naval. El programa del *destino manifiesto* de los Estados Unidos se formuló desde principios del siglo XIX, siendo su primera y más gráfica expresión aquel singular mapa oficioso comprensivo de inmensos territorios pertenecientes a otras soberanías y en los que iba incluida la isla de Cuba. A partir de entonces, el desarrollo de poderosas fuerzas económicas, dentro del organigrama nacional, permitió dar sucesivos avances a los trazados de dicho mapa. Sin embargo, en lo referente a la expansión marítima pugnarón largo tiempo con influencia equilibrada dos tendencias, reclamante a una de la observancia de la tradición pacífica de los fundadores del país, y la otra del predominio y ampliación de los principios de Monroe; es decir, del anhelo de glorias y lauros para un gran poder político cuyo instrumento necesario son las armas. Y aquí es donde Mahan echa más leña al fuego. Porque ha sido indudablemente Mahan el apóstol y teorizador de tales programas que a la postre han penetrado en las convicciones y sentimientos, prendiendo en el del espíritu público hacia la expansión marítima y el engrandecimiento guerrero. Mahan es por tanto, junto con la importante colaboración de la llamada prensa amarilla, el impulsor de la imposición de los armamentos navales a gran escala, lo que obligó a los gobernantes de las últimas legislaturas a tomar la iniciativa de la política de expansión. Mientras tanto, el conformismo español se concreta en aquella Ley de Escuadra de 1887 de Rodríguez de Arias, abocada al fracaso, aquejada de una falta de previsión imperdonable. El que Sánchez de Toca lo advierta, no mejora la situación.

Las bases del programa de Mahan pueden sintetizarse en los siguientes postulados: «Las condiciones políticas, sociales y económicas de los Estados Unidos y su situación imponen una enérgica expansión de influencia exterior. Para que esta sea efectiva, el derecho abstracto es poca cosa y se necesita sobre todo el apoyo de las armas, pero las condiciones geográficas militares de los Estados Unidos no requieren un gran desarrollo de la fuerza militar terrestre, sino, por el contrario un poder naval vigorosamente constituido. La creación de ese poder naval —y aquí sí está en completo acuerdo Sánchez de Toca— lleva además consigo la ventaja de fomentar la riqueza industrial de la nación y por tanto es fácil de lograr; pero aun sin esto, no cabría prescindir de él, porque es indispensable para la seguridad y grandeza de la patria».

El poder naval, para ser eficaz en la esfera política y militar que interese a los Estados Unidos, debe apoyarse en las posiciones estratégicas que le afiancen en su radio de acción y como la nación no dispone de estas posiciones estratégicas en la zona de conflictos probables, en lo venidero deben poner su mayor solicitud en conseguirlas. La política internacional del Gobierno debe por tanto principal miramiento en tratar de aprovechar toda oportunidad para conseguir diplomática o militarmente las situaciones indispensables a su influencia política por medio del poder naval. Las escuadras y las posiciones estratégicas son hoy los dos elementos esenciales para el desarrollo de una política vigorosa expansiva, porque de la adecuada combinación de estos dos elementos deriva el pleno valer de la energía por las armas. Sin estaciones navales bien situadas, las armadas se inutilizan, y hasta pueden ser perjudiciales; así como a su vez ninguna posición ventajosa basta para compensar a la larga una gran inferioridad en escuadra.

Mahan enumera con prolijos razonamientos y profusión de mapas, las principales llaves estratégicas en el mar de las Antillas y en el Pacífico. Entre ellas señala sobre todo la isla de Cuba, con la que sólo puede rivalizar la isla de Irlanda en cuanto a importancia militar. Y como a Estados Unidos, que cuenta con todo los elementos —geográficos, económicos e industriales— para ser gran potencia marítima, le faltan posiciones estratégicas extraterritoriales, se encontrarían en gran inferioridad en caso de guerra con una gran potencia naval. Estados Unidos necesita, por consiguiente, procurarse cuanto antes semejantes posiciones. Y aquí Mahan, invocando una solidaridad de raza y de intereses comunes, aboga por una cordial inteligencia con Inglaterra, sin que ello suponga formalizar un tratado de alianza.

A estos demoleedores argumentos, Sánchez de Toca no puede oponer más que una utópica confianza. Urge sacudir la enervación —¿por qué no desgana?— del espíritu nacional y el apocamiento de la voluntad colectiva, a fin de buscar resueltamente los destinos de la «España mayor» mediante una política fecunda de estrecha concordia hispanoamericana. Pero el realismo se impone: «El año que ahora comienza —escribe— nos trae presagios de tristes destinos». «Todo hace temer que antes que acabe deje en nuestra historia una de esas marcas terribles que parece un anatema». Frase que es un fundamentado augurio de cuanto pueda acontecer. Quizá se llene de retórica cuando se refiere «al drama político que una nación —España— tiene que afrontar bordeando abismos y para el cual no se encuentra autoridad que sirva a responder del orden entre el público, ni aparece tampoco estadista con voluntad bastante enérgica, y perspicacia de intuición para trabar, encauzar y someter a unidad, los incidentes y personajes, ligándolos patrióticamente a las conveniencias del interés público o siquiera a su interés personal».

En el capítulo que clausura el libro, Sánchez de Toca se ratifica en sus pasajes más intensos y perspicaces: «Con los ideales de la nacionalidad hispanoamericana se despejarían pronto las tinieblas que nos cierran el horizonte». Estos ideales tienen por su mayor potencia efectiva más peso que todos nuestros demás elementos de política y armas. Por no emprender la política de la

«España mayor» han surgido las alteraciones de Cuba enfrente de nuestra soberanía de metrópoli. La cuestión de Cuba, empequeñecida de esta manera en la política interior y en la internacional, no puede tener para España sino un triste desenlace.

Y bien que lo tuvo. La guerra produjo las tremendas alteraciones en el *statu quo* que temía Sánchez de Toca al comenzar el año, cuando acababa de finalizar el libro. Desaparecieron con el Desastre muchos de los factores con los que el autor contaba unos meses atrás al plantear problemas y programas de política colonial y de concomitante desarrollo del poder naval. Tendríamos —dice don Joaquín— que modificar no poco los anteriores capítulos, pero más vale dejar lo dicho como está, pues si bien algunas de las indicaciones parecen ya fuera de lugar para su aplicación práctica, en cambio los mismos sucesos posteriores dan mayor relieve a las consideraciones del libro tomadas en su conjunto.

El lanzarse a una guerra internacional, sin hacer balance provisional de fuerzas y sin previa meditación sobre si ella merece lo que en ella se arriesga y sacrifica, es crimen de Estado. Sánchez de Toca lo veía así y no duda en pregonarlo con la autoridad que le da su conocimiento, no sólo de las doctrinas de Mahan, sino de la doliente realidad española.

Silvela, Sánchez de Toca, Maura y Ferrándiz reviven en el siglo xx actitudes y deseos de Brochero, Alberoni, Patiño y Ensenada, pero desgraciadamente los Costa —el de 1898, no el de 1883— toparán con los Fernández Villaverde en la eterna pugna de las rebajas de las demandas de la Armada y de otros personajes influyentes que consideran trasnochado todo lo ultramarino y, por ende, la escuadra y la misma Marina.

Don Francisco Silvela, presidente del Consejo de Ministros que puso en manos de Sánchez de Toca la cartera de Marina, escribió estas reveladoras palabras en el prólogo al libro de dicho autor: «Nuestras constantes guerras civiles han preparado al pueblo para el sufrimiento, el sacrificio de vidas y riquezas, y al ejército a la lucha irregular, oscura, de partidas, persecuciones, combates pequeños al azar de las confidencias; nos han habituado a buscar la superioridad en el número de fuerzas uniformadas y allegadizas con que ocupar territorios, patrullar en campañas y montes, defender poblados y caseríos y atentos por necesidad a esas exigencias del momento, hemos quedado atrás en el progreso de la gran guerra, del material verdaderamente militar, del sentido y condiciones del ejército moderno, y de esa general desatención a las grandes organizaciones de la fuerza armada, se ha resentido muy especialmente la Marina, pues lo que resulta con toda claridad del horrible ejemplo de la guerra pasada es que nuestra escuadra estaba organizada y vivía en el supuesto de que no había de tener mas adversarios que combatir que carlistas, tagalos o marroquíes. Cuando se ha encontrado con una marina moderna, pertrechada y municionada, ha sucumbido con demostraciones de heroísmo admirable y de resignación sublime para el martirio en tripulaciones y jefes, pero sin lograr eficacia militar alguna». Palabras que pueden engarzar perfectamente con las que propio Sánchez de Toca escribe en su introducción

«Jamás un estadista se bastó a hacer por si solo grande en poderío marítimo a una nación; y en España, que es hoy entre las naciones la mas necesitada de fuerza marítima, resulta a la vez que es donde la acción personal del estadista menos vale para crear por si sola poder naval».

¿Sirvió para algo el esfuerzo patriótico de Sánchez de Toca para inculcar en la opinión pública su concepto del poder naval? España debió sufrir una larga y difícil convalecencia antes de que cicatrizasen las heridas del 98. El 98 en la calle, el Parlamento, la prensa, hizo correr a raudales la tinta, en una nación presa de la indignación y el estupor. El «no me toque usted la Marina» será el triste latiguillo manejado con la inconsciencia que sigue al desconcierto. Maltratada, zaherida, injustamente infravalorada tras la forzada abdicación del absurdo triunfalismo de la preguerra, la Institución —hombres, que no barcos— va a soportar una larga cuarentena de amargas ingratitudes, de crueles admoniciones. En ella se compenden y resumen todos los desencantes de la época.

Termino. Si esta conferencia con la que arranca el ciclo se ha movido obligadamente entre parámetros de la decepción por exigencias de la coyuntura, los próximos conferenciantes os ofrecerán una perspectiva más prometedora; y es que el binomio Maura-Ferrándiz en sus famosas leyes centenarias, suponen no ya el simple despertar de una Marina adormilada y somnolienta, sino una firmeza y un avance en el proceso de la reconstrucción naval. Y la Marina volvió a estar presente en el contexto de los intereses vitales de la Patria. Y es que como dijo acertadamente nuestro Sánchez de Toca, «olvidarse de la Marina, era como olvidarse de la Historia de España misma».