



TESIS DOCTORAL

2014

**REGENERACIONISMO EN LA ARMADA: LA POLÍTICA
NAVAL ESPAÑOLA Y LOS PROYECTOS DE CREACIÓN DE
UNA NUEVA ESCUADRA (1899-1909).**

DAVID RUBIO MÁRQUEZ.

Licenciado en Filosofía y Letras. División de Geografía e Historia.
Universidad Autónoma de Madrid.

DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA. FACULTAD
DE GEOGRAFÍA E HISTORIA.

Directora de Tesis: SUSANA SUEIRO SEOANE.

DEPARTAMENTO DE HISTORIA CONTEMPORÁNEA. FACULTAD
DE GEOGRAFÍA E HISTORIA.

**EL REGENERACIONISMO EN LA ARMADA: LA POLÍTICA
NAVAL ESPAÑOLA Y LOS PROYECTOS DE CREACIÓN DE
UNA NUEVA ESCUADRA (1899-1909).**

David Rubio Márquez. Licenciado en Filosofía y Letras. División de
Geografía e Historia. Universidad Autónoma de Madrid.

Directora de Tesis: Susana Sueiro Seoane.

ÍNDICE.

1º JUSTIFICACIÓN, ESTADO DE LA CUESTIÓN Y FUENTES. 8

2º INTRODUCCIÓN: CONSECUENCIAS DE LA DERROTA Y AMENAZAS DEL REINO UNIDO.

2.1. <u>Consecuencias de la derrota.</u>	23
2.2. <u>Amenazas del Reino Unido.</u>	42

3º EL DEBATE ENTRE REGADÍO Y ARMADA.

3.1. <u>Los partidarios de los regadíos.</u>	64
3.1.1.- Joaquín Costa y las Cámaras de Comercio.	64
3.1.2.- Rafael Gasset o la nueva política.	78
3.2. <u>Los partidarios de la Armada.</u>	
3.2.1.- Los primeros pasos: Polavieja y Sánchez de Toca 1898.	87
3.2.2.- Los escritores “navalistas”.	91
3.2.3.- El Certamen Naval de Almería.	122
3.2.4.- La creación de la Liga Marítima Española.	140

4º LOS PRIMEROS PASOS EN EL RENACIMIENTO DE LA ARMADA: REGENERACIÓN Y REORGANIZACIÓN.

4.1. <u>El Gobierno regeneracionista de Francisco Silvela</u>	160
4.1.1.- Francisco Silvela, un político preocupado por el resurgir de la Marina.	
4.1.2.- El primer Gobierno de Francisco Silvela.	163
4.1.3.- Francisco Silvela ministro de Marina. La primera reforma: Real Decreto de 18 de mayo de 1900.	180
4.2. <u>El Gobierno de Sagasta. Las reformas legales en Marina.</u>	186
4.2.1. Alfonso XIII. Sus primeros pasos como rey.	198

5º LOS PLANES NAVALES FALLIDOS.

5.1. <u>El segundo Gobierno de Silvela. Plan Naval de Sánchez de Toca.</u>	204
5.2. <u>La parálisis de las reformas: el primer Gobierno de Villaverde.</u>	232
5.3. <u>El primer Gobierno de Antonio Maura.</u>	

5.3.1.- Maura o la obsesión por el mar.	240
5.3.2.- El Primer Plan Naval de Maura y Ferrándiz.	245
5.3.3.- El debate parlamentario del Primer Plan Naval de Ferrándiz.	254
5.3.4.- La coyuntura internacional durante el primer Gobierno de Antonio Maura.	269
5.4. <u>El segundo Gobierno de Fernández Villaverde. El Plan Naval de Eduardo Cobián.</u>	277
5.5. <u>El Gobierno de Montero Ríos.</u>	286
5.6. <u>El Gobierno de Segismundo Moret. La acción de Víctor Concas en Marina.</u>	299
5.7. <u>El final del turno liberal. Los ministerios de Juan Alvarado y de Santiago Alba.</u>	305
5.8. <u>La coyuntura internacional del turno liberal: La Conferencia de Algeciras y el viaje real a Canarias.</u>	311
5.9. <u>La aparición del acorazado “Dreadnought.”</u>	324
5.10. <u>España: atraso y debate.</u>	331

6º LA CULMINACIÓN DEL PROCESO: LA LEY DE ESCUADRA DE 1908. LA AMISTAD CON EL REINO UNIDO.

6.1. <u>Estado de la Armada en 1907. Las nuevas incorporaciones en el Gobierno Largo de Antonio Maura.</u>	341
6.2. <u>La coyuntura internacional de la Ley de Escuadra: Los acuerdos de Cartagena de abril de 1907.</u>	351
6.3. <u>La coyuntura internacional de la Ley de Escuadra: la intervención en Marruecos.</u>	359
6.4. <u>La formación del segundo Gobierno de Antonio Maura.</u>	369
6.5. <u>La tramitación parlamentaria de la Ley de Escuadra.</u>	381
6.6. <u>La Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales.</u>	395
6.7. <u>La creación de la nueva escuadra: el concurso de 1908 y la Sociedad Española de Construcción Naval.</u>	
6.7.1.- El concurso de 1908.	413
6.7.2.- La Sociedad Española de Construcción Naval.	433

6.8. <u>La denuncia de Juan Macías contra la adjudicación de la escuadra.</u>	441
6.9. <u>El final del Gobierno de Antonio Maura.</u>	455
6.10. <u>La Ley de Escuadra de 1908 juzgada por los historiadores.</u>	466
7º CONCLUSIONES.	469
8º FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.	474
9º APÉNDICE DOCUMENTAL.	505

ABREVIATURAS UTILIZADAS.

Archivo del Museo Naval de Madrid	A.M.N.
Archivo General de la Administración	A.G.A.
Archivo General de la Marina. "Álvaro de Bazán"	A.G.M.A.B.
Archivo General de Palacio	A.G.P.
Archivo Histórico Nacional	A.H.N.
Diario de Sesiones del Congreso	DSC.
Diario de Sesiones del Senado	D.S.S.
Fundación Antonio Maura	F.A.M.

CUADROS Y GRÁFICOS.

Cuadro número 1: Buques de la Armada Española en 1900.	34
Cuadro número 2: Propuesta de Chacón y Pery para la futura Escuadra.	114
Cuadro número 3: Barcos dados de baja en la Armada.	182
Cuadro número 4: Proyecto de Escuadra de Sánchez Toca.	218
Cuadro número 5: Proyecto de Escuadra de Maura-Ferrándiz.	247
Cuadro número 6: Construcciones navales militares en 1906. Países.	325
Cuadro número 7: Construcciones navales militares en 1906. Barcos.	337
Cuadro número 8: Inversiones previstas en los arsenales del Estado.	384
Cuadro número 9: Unidades proyectadas en la Ley de Escuadra.	397
Cuadro número 10: Inversiones aprobadas en los arsenales del Estado.	404
Gráfico número 1: Distribución del presupuesto por conceptos.	249
Gráfico número 2: Gastos en habilitación de los arsenales del Estado.	405
Gráfico número 3: Distribución del presupuesto por conceptos.	405

1º. JUSTIFICACIÓN. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y FUENTES.

En una nación como España compuesta por una península; un archipiélago mediterráneo; un archipiélago atlántico; territorios en el norte de África y algunos peñones e islotes, la presencia del mar es una constante geográfica. Pero esta presencia no ha estado siempre acompañada de un interés por el estudio de los temas marítimos. España, ha sido una crítica constante, ha vivido de espaldas al mar. Explícitamente lo escribía uno de los marineros que más se involucró en la defensa de todas las marinas hispanas: *“el carácter de los españoles, en general, no es propicio a la marina.”*¹ Precisamente ese olvido de los asuntos marítimos, es una de las causas alegadas para explicar la derrota de las flotas españolas frente a la de los Estados Unidos de América en mayo y julio de 1898. En un momento de auge del imperialismo y del inicio de una carrera de armamentos navales que lo propiciaba, España carecía de un auténtico poder naval. No podíamos participar en la conquista de nuevos territorios en África o Asia. Pero, lo que era más preocupante, carecíamos de los recursos navales suficientes para garantizar la defensa de Canarias o Baleares, archipiélagos ambicionados por las potencias navales europeas. Se abrían dos caminos: gastar ingentes cantidades de dinero público, escaso, en dotarnos de un inexpugnable sistema de defensa naval o firmar, aún a costa de renunciar a la independencia en política exterior, una alianza con una de las grandes potencias navales que salvaguardase la integridad territorial aportando, a cambio, la envidiable posición estratégica de España en el dominio de las rutas marítimas internacionales, muy especialmente las que pasaban cerca del estrecho de Gibraltar.

Con el presente trabajo pretendemos responder a una primera batería de preguntas: ¿Hubo conciencia entre nuestros dirigentes políticos del problema durante la primera década del siglo XX? ¿Qué hicieron para solucionarlo? ¿Qué argumentos utilizaron los partidarios del renacimiento naval para convencer de su conveniencia al resto de los españoles o, al menos, a las

¹ Ricart y Giralt, J.: *Potencialidad naval de España: lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Barcelona, Tipografía “L’Avenc”, 1899, p. 36

élites encargadas de tomar las decisiones políticas y económicas necesarias para poderlo efectuar? ¿Fue fácil? ¿Quién o quiénes se opusieron al renacimiento del poder naval español? Aceptado el pensamiento de un necesario rearme naval, hay que formular otros dos interrogantes: ¿tenía España capacidad industrial y tecnológica suficiente para intentar en solitario la aventura de construir una moderna escuadra de combate? ¿Qué relación existía entre la expansión naval y la expansión en Marruecos vinculada a los compromisos internacionales suscritos por España?

Partimos de la hipótesis de que los políticos españoles, especialmente los vinculados al Partido Conservador, apostaron decididamente por el rearme naval español y pusieron todo su empeño personal, especialmente Sánchez de Toca y Antonio Maura, en conseguirlo. Para ello utilizaron todos los medios posibles. En su labor se vieron apoyados, lógicamente, por los propios interesados; esto es, los oficiales de la Armada. También por poderosos grupos de presión vinculados a intereses navales civiles agrupados en asociaciones dotadas de medios escritos de comunicación desde los cuales realizar una eficaz labor propagandística en pro de sus intereses particulares. No tuvieron un camino sencillo. La política de equilibrio presupuestario impuesta por Fernández Villaverde limitaba los importantes gastos requeridos. Pero triunfaron sobre aquellos partidarios de no realizar el rearme naval. En su auxilio acudieron la coyuntura internacional y la expansión en Marruecos que imperiosamente necesitaba de un apoyo naval. Por el contrario, el dividido Partido Liberal apostaba prioritariamente por los planes de riego con la construcción de pantanos y canales base de una agricultura moderna que sacaría a España de su secular atraso económico. Explícitamente lo expresaba un cacique local conservador en una novela de Ramón J. Sender: *“Los liberales basaban su política en el progreso material. Planes de obras de riegos, sobre todo. Pantanos, canales.”*² En esta opción contaron con el apoyo de un grupo de regeneracionistas seguidores de Joaquín Costa. La inestabilidad de sus Gobiernos hizo difícil proyectar y realizar obras públicas de envergadura que requerían de mucho tiempo para su ejecución.

² Sender, R. J.: *El lugar de un hombre*, Barcelona, Ediciones Destino S. L., 1980, p. 97

Las restantes fuerzas políticas estaban imposibilitadas en la Restauración de poder influir en la toma de decisiones sobre la política de defensa nacional.

Pretendo demostrar en las páginas siguientes que tanto la industria naval estatal como la de carácter privado, eran incapaces, sin ayuda técnica exterior, de solucionar el problema de dotar a España de una moderna y eficaz flota de combate. En este punto existía una casi unanimidad entre todos los pensadores navales. Las discrepancias fundamentales nacían a la hora de dar una solución al problema de la ineficacia de los arsenales estatales que han demostrado tanto su lentitud como su falta de modernidad en la construcción de los navíos de guerra modernos que demandaba la Armada. Se optó, acertadamente, por la baza británica arrinconando a franceses, italianos y alemanes. Los últimos, rivales de los ingleses, después de la firma de acuerdos internacionales que nos vinculaban a la Entente Cordiale, quedaban eliminados al no ser lógico confiar la tecnología militar a los enemigos de nuestros aliados en una hipotética confrontación militar que se anunciaba como próxima. Franceses e italianos habían quedado rezagados tecnológicamente con respecto a los británicos en la industria naval militar.

Creo que existe una relación directa entre la expansión en Marruecos y el resurgir de la marina bélica. Sin el concurso de ésta, el ejército de tierra estaría imposibilitado para la adecuada progresión en el territorio marroquí. La Armada deberá patrullar sus costas para evitar el peligroso contrabando de armas; trasladar a las unidades militares intervinientes desde la península al norte de África; contribuir al abastecimiento de todo tipo de pertrechos a las unidades terrestres involucradas en acciones militares o asentadas en guarniciones habitualmente rodeadas de territorios hostiles y evitar la presencia de otras naciones en los territorios de interés para España. Los dos planes navales posteriores a la Conferencia de Algeciras de 1906, pese a algunos olvidos clamorosos en los tipos de unidades proyectadas, son un claro ejemplo de vinculación entre el renacimiento de la marina militar y la expansión en Marruecos. Lo demostraba la presencia de cañoneros destinados específicamente al cometido de la vigilancia armada de sus costas.

En ámbito cronológico elegido ha sido desde 1899 hasta 1909. Una década. La primera de las fechas viene obligada por ser la más inmediata a la debacle naval de 1898. La última vinculada a la caída del denominado “Gobierno Largo” de Antonio Maura. Después del intento o ensayo fallido de 1904, el tándem Maura-Ferrándiz conseguirá hacer realidad el renacimiento de un modesto poder naval hispano en 1908. Entre ambas fechas, se suceden los proyectos de escuadra ideados por los ministros de Marina nunca concretados en realidades tangibles. Su caída ralentizará nuestro rearme naval justo en un momento histórico en que los gastos navales de Alemania, Inglaterra y Rusia crecían en un porcentaje del 45, 69 y 160 por ciento respectivamente.³

A la hora de analizar el estado de la cuestión es imprescindible considerar previamente algunos aspectos. La Armada, en general, y sus proyectos de reconstrucción, en particular, tiene muy escasa presencia en la bibliografía general existente sobre las Fuerzas Armadas. El clásico estudio de Stanley Payne se limitaba a mencionar el Plan de Escuadra de Maura sin realizar ningún análisis sobre el mismo, salvo citar la oposición que suscitó entre los militares del ejército de tierra. Carolyn Boyd ni siquiera lo apuntaba. Entre los historiadores españoles, Julio Busquets y Gabriel Cardona hacen breves alusiones al Plan de Escuadra de 1908.⁴ La obra colectiva *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia institucional y social* dedicaba cuatro de sus ocho tomos al siglo XX. En el tomo VI, en el último de los capítulos, estudiaba la Armada española en el siglo XX. Dieciocho de sus ciento veintiuna páginas analizaban su evolución desde 1898 hasta 1931. El resto era consumido, con una breve introducción sobre la Segunda República, por la Guerra Civil.⁵ Un resumen de la situación lo proporcionaba Enrique García Domingo, director del Museo Marítimo de Barcelona, en su análisis sobre la historiografía de la marina española en el siglo XX. Sostiene que “la producción de abundantes estudios de tendencia monográfica es uno de los rasgos más significativos de

³ Mayer, A.: *La persistencia del Antiguo Régimen*, Barcelona, Ediciones Altaya S.A., 1997, p. 284.

⁴ Payne, S.: *Los militares y la política en la España contemporánea*, París, Ruedo Ibérico, 1968, p. 86. Boyd, C.: *La política pretoriana en el reinado de Alfonso XIII*, Madrid, Alianza Universidad, 1990. Busquets Bragulat, J.: *El militar de carrera en España*, Barcelona, Ariel, 1984, p. 45. Cardona, G.: *El problema militar en España*, Madrid, Historia 16, 1990, pp. 123 y 124.

⁵ Hernández Sánchez-Barba, M. y Alonso Baquer, A. (dir.): *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia institucional y social Volumen VI*, Madrid, Editorial Alhambra S.A., 1987, pp. 191 a 320. Solamente se hace una referencia a las reformas del Duque de Veragua entre los planes anteriores a 1907.

la historiografía sobre la Marina de guerra española en general, y sobre el siglo XX en particular.”⁶ A este primer rasgo de nuestra investigación sobre temas relacionados con la marina bélica española, hay que añadir un segundo: los estudiosos de la marina militar son fundamentalmente oficiales de la Armada, no historiadores profesionales. Esta característica ha hecho que en sus obras abunden los detalles técnicos sobre las diferentes unidades que han compuesto la marina bélica, pero adolecen tanto de un análisis de las realidades políticas y económicas del país, como del empleo de fuentes históricas primarias. También hay que señalar la insuficiencia de estudios sobre la marina española en la primera década del siglo XX. Durante demasiado tiempo los historiadores navales españoles han estado preocupados por Guerra Civil o por el conflicto con los Estados Unidos de América. Temas tan importantes como los sucesivos planes navales para reconstruir la escuadra o la participación de ésta en la expansión en Marruecos, han sido relegados a un poco meritorio segundo plano de la investigación histórica.

El primer estudio sobre los intentos de restablecer nuestro poder naval fue obra del historiador Melchor Fernández Almagro en 1946.⁷ El testigo fue recogido por el contraalmirante Fernando de Bordejé y Morencos al estudiar la política naval española entre 1898 y 1936. Lógicamente en su obra, publicada en 1978, citaba todos los proyectos y planes navales entre ambas fechas de referencia. Bordejé y Morencos apuntaba un total de veintiocho; catorce fallidos y otros tantos ejecutados. Realizaba un análisis, creo que muy sucinto y muy sesgado, de la realidad política contemporánea. Los civiles y su escasa preocupación por las cosas del mar, salvo la excepción de Antonio Maura, eran los responsables de la pésima situación de la Armada. Solamente durante la Dictadura de Primo de Rivera las cosas comenzaron a mejorar. La República trajo aún más marasmo. Se mencionaba la política internacional que acompañaba a cada uno de los planes navales aprobados y la actividad bélica de la Armada en Marruecos. Su obra adolecía de una escasa utilización de fuentes de archivo. Por el contrario, la legislación contemporánea naval es

⁶ García Domingo, E.: “Historiografía sobre la Marina en el siglo XX”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 56, 2008, p. 154.

⁷ Fernández Almagro, M.: “Política naval en la España moderna y contemporánea”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 18 y 19, 1946, pp. 47-78 y 37-70.

profusamente empleada.⁸ Desde 1978 y hasta 2010 prácticamente no hubo aportaciones novedosas de carácter general al tema al repetirse, a veces de forma literal y sin citar al autor, lo escrito por Bordejé y Morencos. El historiador naval Agustín Ramón Rodríguez González publicaba en 2010 un estudio sobre la reconstrucción de la escuadra en un ámbito cronológico menos ambicioso que el abarcado por el contraalmirante: 1898 a 1920. El doctor Rodríguez González aportaba en su monografía importantes novedades. Primera, el empleo la documentación histórica del Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” y, algo más escasamente, del Archivo General de Palacio y de la Fundación Antonio Maura. Segunda, en el análisis de las relaciones internacionales españolas, citaba a Portugal. Contrariamente a la opinión del contraalmirante, distribuía las culpas del lamentable estado de la marina bélica entre la clase política y la oficialidad a la cual presentaba dividida entre aquellos partidarios de las reformas, esto es oficiales jóvenes, y los detractores de las mismas. No utilizaba fuentes hemerográficas, ni fuentes primarias sobre los debates parlamentarios.⁹

Se han publicado varios libros y artículos con estudios monográficos sobre los proyectos para reconstruir la Armada española. Antonio de la Vega y Pilar Ruiz han publicado, en 1984, un libro sobre el Certamen Naval de Almería de 1900. El libro de Antonio de la Vega y Pilar Ruiz analizaba también, utilizando el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, los debates políticos sobre la Armada en 1899.¹⁰ El capitán de navío Antonio de la Vega Blasco ha dedicado, asimismo, sus investigaciones al análisis del primer y del segundo Plan Naval de Antonio Maura, aportando una novedad metodológica importante: el estudio del Diario de Sesiones del

⁸ Bordejé y Morencos, F. de: *Vicisitudes de una política naval*, Madrid, Editorial San Martín, 1978.

⁹ Rodríguez González, A. R.: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*, Madrid, Galland Books S.L.N.E., 2010. Breve resumen del libro, en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2012, pp. 241-261.

¹⁰ Vega Blasco, A. & Ruiz Fernández de Cañete, P.: *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada, 1994. José Cervera Pery ha publicado un artículo, *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* nº 15, pp. 39 a 48, sobre dicho Certamen. Comparte con Vega Blasco la opinión de considerar al mismo como el inicio de nuestro resurgir naval.

Congreso de los Diputados como fuente documental fundamental.¹¹ La relación entre la Armada y el político conservador ha sido trabajada por la doctora Guadalupe Chocano Higuera, investigadora de la Escuela de Guerra Naval, en una extensa monografía publicada en 2008.¹² En lo referente a los planes navales, no aporta ninguna novedad respecto a lo ya escrito por Bordejé y Morencos. Miguel Ángel Serrano Monteavaro es autor de sendos artículos. En el primero, analizaba las relaciones entre Joaquín Costa con la Armada, empleando los escritos del primero como fuente documental. El segundo, dedicado a los planes navales españoles, es tributario de Bordejé Morencos.¹³

Todos los autores citados anteriormente ignoran o dedican unas breves líneas a un aspecto básico de nuestro renacimiento naval: la industria de construcciones navales. Esta situación de falta de interés ha comenzado a ser solucionada a partir de la década de los años noventa del pasado siglo. Los estudios generales sobre los astilleros españoles, tienen un libro de referencia en el dirigido por Stefan Hout y José María Ortiz Villajos. También existen estudios monográficos sobre el Astillero de Matagorda (Cádiz); los Astilleros del Nervión (Bilbao) y la Sociedad Española de Construcción Naval fruto de la labor investigadora de Jesús Romero González, Olga Macías Muñoz, Jesús María Valdaliso Gago, Francisco Comín, Pablo Martín Aceña y Alberto Lozano Courtier.¹⁴ La construcción naval militar de principios del siglo XX ha sido objeto

¹¹ Vega Blasco, A.: “Un Plan Naval Fallido: Ferrándiz, 1904”, en *Revista de Historia Naval*, nº 43, 1993, pp. 85-104. Del mismo autor, “El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 57, 2009, pp. 19-37.

¹² Chocano Higuera, G.: *Evolución del pensamiento naval de Don Antonio Maura*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008. Otras monografías dedicadas a Antonio Maura y su relación con la marina: “Concepción marítima de Don Antonio Maura”, en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, nº 4, 2004, pp. 5-44 y Vega Blasco, A.: “Los conocimientos marítimos de Antonio Maura”, en *Revista General de Marina*, Enero-Febrero de 2006, pp. 71-87.

¹³ Serrano Monteavaro, M. A.: “El poder naval en la España de entre siglo 1890-1097”, en *MILITARIA Revista de Cultura Militar*, nº 2, 1990, pp. 117-133 y “Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 15, 1991, pp. 39-48.

¹⁴ Hout, S. & Ortiz-Villajos, J.M. (dirs.): *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*, Madrid, LID Editorial Empresarial, 1998. Romero González, J.: *Matagorda 1870-1940 La construcción naval española contemporánea*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999. Macías Muñoz, O.: “Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, 2006. Valdaliso Gago, J. M^a: “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (1889-1979)”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998. Comín, F. & Martín Aceña, P.: *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, Espasa Calpe, 1991. Lozano Courtier, A.: “De empresa pública a empresa privada: la gestión de los Arsenalas del Estado, 1870-1936”, en Comunicación presentada al seminario: *Empresas y empresarios en*

de escasa atención. Manuel Ramírez Gabarrús hace una breve alusión en su monografía dedicada a la Empresa Nacional Bazán. Alejandro Anca Alamillo ha escrito un pequeño libro sobre la historia del arsenal de Cartagena, aunque el mismo es casi una descripción de las características técnicas de los barcos construidos en el mismo, y no un auténtico estudio de sus instalaciones industriales.¹⁵ La oportunidad económica de la Ley de Escuadra de 1908 y la polémica sobre acorazados o pantanos ha sido abordada por Antonio Cubel Montesinos, Joseph Harrison y Enrique Viaña Remis.¹⁶

Las fuentes históricas que he utilizado para la elaboración de mi trabajo han sido de dos tipos: archivos históricos y fuentes hemerográficas. Los archivos históricos consultados son los tres de la Marina de Guerra: Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”; el Archivo del Museo Naval de Madrid y el Archivo del Cuartel General de la Armada.¹⁷ Han sido complementados con la consulta de los fondos relacionados con la Armada existentes en el Archivo General de Palacio de Madrid y, no podía ser de otra forma ante su enorme vinculación con los temas navales, el Archivo de la Fundación Antonio Maura. Al ser un objetivo básico de mi investigación averiguar la relación existente entre nuestros políticos y la necesaria reconstrucción de la Armada, han sido consultados los Diarios de Sesiones del Congreso y del Senado. Por último agradecer a la doctora Susana Sueiro Seoane la copia digitalizada de las cartas remitidas con temas navales por el

la historia de España Universidad Internacional Menéndez Pelayo y también “Estado, importación tecnológica y nacionalización de la construcción naval militar española: la SECN 1909-1935”, en López S. & Valdaliso J.M. (Eds.): *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*, Madrid, Alianza, 1997 y “<A Source of Modest Comfort>: Las inversiones de Vickers en España, 1897-1936”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 16, 1999.

¹⁵ Ramírez Gabarrús, M.: *La construcción naval en España (1730-1980): La Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos*, Madrid, Bazán S. L., 1987. Anca Alamillo, A.: *El Arsenal de Cartagena (descripción de las obras, dependencias, talleres y construcción naval durante el período de 1801 a 1908)*, Gijón, Fundación Alvargonzález. 2007.

¹⁶ Cubel Montesinos, A.: “Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 5, 1994. Harrison J.: “El coste de oportunidad del programa naval español en 1907: ¿pantanos o acorazados?”, en *Hacienda Pública Española*, nº 38, 1980. Viaña Remis, E.: “¿Pantanos o acorazados? Economía y defensa en la España del novecientos”, en García Delgado, J.L. (coord.): *Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes*, Vol. I, Madrid, EUEMA, 1992.

¹⁷ Estudio de los archivos de la Armada, en el contexto de todos los archivos militares españoles, en Salas Larrázabal, R.: “Las fuentes para el estudio de la historia militar”, en *Studia Historica. Historia Contemporánea*, nº 6-7, 1988-1989, pp. 87 y 88.

embajador británico en Madrid y depositadas en los archivos nacionales de Londres.

El Archivo General de la Marina “Don Álvaro de Bazán” guarda los fondos del Ministerio de Marina y en parte de los Departamentos de Ferrol, Cartagena y Cádiz. Su ámbito cronológico abarca desde 1560 a 1955, “aunque en un noventa por ciento corresponderían a 1784-1936.”¹⁸ Es, por tanto, una fuente documental de primer orden y de imprescindible consulta para la realización de esta investigación histórica. La dificultad que a la hora de su consulta he encontrado ha sido la deficiente catalogación de sus fondos de la primera década del siglo XX. Existen referencias muy generales a lo contenido en cada una de sus Secciones. Además, sus archiveros encuadraron documentos sobre la política naval en Secciones, caso de Indiferente, de laboriosa consulta. Al no existir un catálogo sistemático de lo contenido en cada uno de los legajos, es necesaria su consulta particularizada. A este primer problema se une el de la insuficiencia de sus plantillas, que dificulta enormemente realizar labores tan imprescindibles como fotocopiar o escanear un determinado documento histórico. Estas tareas las ha de ejecutar el propio investigador en un buen número de ocasiones. A pesar de ello y gracias a la profesionalidad de todos sus trabajadores, he podido consultar profusamente las Secciones de Expediciones a Europa; Indiferente; Juntas y Consejos, Secretaria de Marina y Congreso Naval entre 1899 y 1909. De forma más somera las Secciones de Buques y Expedientes Personales.

El Archivo del Cuartel General de la Armada, además de contar con una excelente biblioteca de temas navales, tiene depositado, con la calificación de “*documento secreto*” que obliga a su consulta en presencia de un archivero, un muy sucinto estudio de los Planes Navales aprobados en España entre 1900 y 1950. Útil como guía, la información contenida en dicho documento es demasiado esquemática. La imprescindible *Colección Legislativa de la Armada* ha sido consultada en esta institución. El Archivo del Museo Naval posee, como el anterior con el cual comparte edificio, una magnífica

¹⁸ Fuster Ruiz, F.: “Fondos documentales del 98 en el Archivo General de la Marina”, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 14, 1998, p. 48.

biblioteca naval; una excelente hemeroteca naval y una “Sección de Manuscritos” con escasos fondos, apenas cinco cajas, del periodo objeto de estudio en el presente trabajo.

La consulta al Archivo de la Fundación Antonio Maura ha sido imprescindible dada la estrecha vinculación del político con el renacimiento de la Armada. Bien catalogado, he podido consultar todos los legajos directa o indirectamente relacionados con los temas navales y con la política exterior de España en las dos ocasiones en las cuales Antonio Maura fue presidente del Gobierno. El Archivo General de Palacio me ha permitido rastrear la documentación que sobre diversos aspectos relacionados con la marina bélica, desde planes de Escuadra hasta los periplos navales del monarca, era remitida al jefe del Estado. Las consultas del Archivo Histórico Nacional y del Archivo General de la Administración han buscado el análisis de las relaciones con el Reino Unido, potencia hegemónica a comienzos del siglo pasado.

¿Qué aporta de novedoso el presente trabajo sobre los anteriores escritos sobre el mismo tema? Una utilización exhaustiva de los textos de los “navalistas”. Entiendo por éstos a un grupo de militares y civiles que a finales del siglo XIX y comienzos del XX emplearon todo su esfuerzo en demostrar la imperiosa necesidad de reconstruir la marina militar. Fueron autores de libros, folletos y artículos de revista en los cuales defendieron ardorosamente sus posturas. En el campo de la concepción propia del trabajo, establecer una relación entre nuestros políticos y el renacimiento de la Armada. Para ello se han planteado previamente, como puede leerse en las primeras hojas de este capítulo, una serie de interrogantes que pretendo sean cumplidamente respondidos en las páginas siguientes. En el campo de la documentación analizada, la consulta del “Expediente de Escuadra” de forma sistemática, asunto olvidado inexplicablemente por los anteriores estudiosos del tema. Además de un rastreo, que me atrevo a calificar de profundo, de los documentos de primera mano depositados tanto la Fundación Antonio Maura como en el Archivo General de Palacio. También el empleo, para todo el ámbito cronológico objeto de estudio, del Diario de Sesiones de las Cortes y del Senado buscando en sus páginas, aun siendo consciente de sus muchas

florituras dialécticas, la preocupación de diputados y senadores por la Armada. Soy plenamente consciente del uso minucioso y prolijo, aun a costa de aburrir a sus posibles lectores, de los debates parlamentarios. Pero, precisamente, el empleo de esta fuente documental, junto con las de carácter hemerográfico, son las aportaciones de este trabajo a la investigación histórica sobre la Armada en la primera década del siglo XX. En todos los estudios realizados con anterioridad, las alusiones a la prensa diaria adquieren el carácter de anécdota. A las revistas contemporáneas especializadas en temas navales, el de rareza. He pretendido subsanar, en la medida de mis posibilidades, esta laguna mediante la consulta sistemática de las tres revistas especializadas en temas navales y también de un amplio espectro de periódicos. Las Hemerotecas de la Biblioteca Nacional de España y del Ayuntamiento de Madrid han sido para esta labor fundamentales. En cuanto a las revistas navales, lo ha sido la biblioteca del Archivo del Museo Naval de Madrid.

Las revistas analizadas han sido: *La Revista General de Marina*, *El Mundo Naval Ilustrado* y *Vida Marítima*. La primera fue creada por una Real Orden de 23 de junio de 1877 con el específico objetivo de “*que los jefes y oficiales de los cuerpos de la Armada tengan noticia de cuantos adelantos y mejoras... y con el fin de facilitar a todos el medio de publicar y discutir sus propias ideas.*”¹⁹ El profesor Jaime González Rodríguez califica esta publicación como “un documento inigualable en la historia de España” al ser expresión de un cuerpo especial y haberse publicado ininterrumpidamente, salvo durante la Guerra Civil, desde su aparición.²⁰ Era el vehículo de expresión para las inquietudes de los oficiales de la marina de guerra. Su lectura atenta nos ha permitido desentrañar las aspiraciones de los mismos en cuanto al necesario rearme naval español después de la derrota de 1898. La victoria de los Estados Unidos no tuvo casi reflejo en la revista.²¹ Tampoco el devenir político. Las peticiones de los marinos tienen la unanimidad en la urgencia de dotar de nuevos navíos a la escuadra. Difieren en el tipo de éstos:

¹⁹ Citado por Vega Blasco & Ruiz Fernández de Cañete (1994) p. 58.

²⁰ González Rodríguez, J.: “Contenido histórico y cultural en la Revista General de Marina”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 10, 1990, p. 19.

²¹ Fernández Fuentes, B.: “El periodismo naval de fin de siglo, realismo y decepción”, en *Revista de Historia Naval*, nº 59, 1997, p. 47.

torpederos, acorazados y, los más innovadores, sumergibles. Los estudios sobre la futura escuadra de combate se concentran en el primer lustro; después de 1905 se hacen esporádicos.

El Mundo Naval Ilustrado era una revista de divulgación naval dirigida por Pedro Novo y Colson. Se publicaba con una periodicidad quincenal. Tenía secciones fijas como “Crónica naval española”, a cargo de Ramón Auñón y Villalón; “Crónica naval extranjera”, encargada a Víctor María Concas, y “Notas diplomáticas” que han resultado de gran utilidad a la hora de elaborar este trabajo. Entre sus colaboradores habituales estaban los pensadores navales más importantes de nuestro país como Adolfo Navarrete. Se unirá a la *Revista de Navegación y Comercio*, organismo oficioso de la Compañía Trasatlántica, en diciembre de 1899. Dos años después desaparecerá.

Su testigo es recogido por la revista *Vida Marítima*. Era el órgano de propaganda de la Liga Marítima Española. Creada en 1902, su artículo de presentación estaba redactado por Antonio Maura, subsistió hasta 1934. En sus páginas se encuentra abundante información sobre aspectos como la legislación española sobre temas navales; artículos de opinión escritos por publicistas navales; noticias sobre la marina militar, tanto española como extranjera, e informaciones de utilidad como movimiento de barcos, precio de los fletes y obras portuarias. Contaba con una sección dedicada a la información sobre la Liga Marítima Española. Publicación, por tanto, muy útil para conocer la evolución del pensamiento naval no directamente vinculado con el mundo militar al ser portavoz de los navieros y constructores navales cuyos intereses no siempre fueron acordes.

La prensa diaria utilizada para la elaboración de este trabajo ha pretendido representar al mayor espectro político posible con el declarado objetivo de conocer sus posturas ante los temas navales. Las actitudes del republicanismo español han sido recogidas en los diarios *El País* y *El Globo*. Ambos con escasas tiradas.²² El primero había sido fundado en 1887 por

²² Sáiz, M. D.: “La prensa madrileña en torno a 1898”, en *Historia y Comunicación Social*, nº 3, 1998, p. 196.

Antonio Catena en Madrid. Fue el utilizado por el Partido Progresista Demócrata de Ruíz Zorrilla y Cristino Martos. Para los aspirantes a ejercer un cargo político, el periódico era un medio insustituible. Ejemplo: Alejandro Lerroux que comenzaría como meritorio en *El País* para ser su director un lustro después y abandonarlo en 1897. En sus páginas resultaron frecuentes las colaboraciones de los principales escritores españoles y es fundamental para conocer los conflictos éticos, ideológicos y literarios de los componentes de la Generación del 98.²³ Aunque *El Globo* fue el órgano de expresión del republicanismo posibilista de Castelar; adquirido por Romanones en 1896, se deshizo del mismo en 1902 iniciando un periodo al servicio de “oscuros intereses”. Entre sus redactores desuellan Azorín y Pio Baroja.²⁴ La ideología de la derecha católica, monárquica y próxima a Antonio Maura ha sido analizada a través del diario *La Época* complementado por el monárquico *ABC*. El primero de los rotativos citados apareció en 1849 convertido en el periódico más representativo de la oligarquía madrileña con una difusión escasa y basada, fundamentalmente, en las suscripciones.²⁵ *ABC*, después de tres años de pruebas, nació en junio de 1905. Se trataba de un diario innovador que recogía la experiencia del semanario *Blanco y Negro*: “una presentación moderna y atractiva, con gran relevancia en la información gráfica, unos contenidos marcadamente conservadores y una ferviente devoción monárquica.” Tuvo un éxito importante entre los lectores de prensa, lo demostraba que en su primer mes su tirada fuese de 50.000 ejemplares.²⁶ *La Correspondencia de España*, aunque monárquico y defensor de las ideas de orden, su consulta nos ha permitido conocer unas posturas menos doctrinales que las de otros rotativos. Había aparecido como diario vespertino en 1859 y tuvo desde sus orígenes una buena acogida: 25.000 ejemplares en marzo de 1860. Se mostró opuesto a la Sociedad Editorial de España.²⁷ *El Imparcial*, *Heraldo de Madrid* y *El Liberal*, que formaron la Sociedad Editorial de España

²³ Álvarez Junco, J.: *El emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, pp. 59 y 65. Nómina de los escritores que colaboraron con *El País*, en pp. 137 y 138 y Seoane, M. C. & Sáiz, M. D.: *Historia del periodismo en España 3. El siglo XX: 1898-1936*. Madrid, Alianza Universidad Textos, 1996, p. 102. Fuentes, J. F. & Fernández Sebastián, J.: *Historia del periodismo español*, Madrid, Editorial Síntesis, 1997, p. 142 y 175.

²⁴ Seoane & Sáiz (1996) pp. 88 y 93. Fuentes & Fernández (1997) p. 142.

²⁵ Seoane & Sáiz (1996) pp. 88 y 89. Fuentes & Fernández (1997) pp. 173 y 174.

²⁶ Fuentes & Fernández (1997) p. 172.

²⁷ Seoane & Sáiz (1996) pp. 70 y 71. Fuentes & Fernández (1997) p. 99

en 1906, nos permiten conocer los diferentes matices ideológicos del dividido Partido Liberal: Moret, Canalejas y Montero Ríos.²⁸ Las posiciones del carlismo han quedado reflejadas en los artículos de opinión de *El Siglo Futuro*. Fundado por Cándido Nocedal en 1875, tenía una escasa difusión y era, en opinión de sus detractores, “la voz de la caverna” por su defensa de las posturas ultramontanas e intransigentes.²⁹ Para conocer la opinión del ejército de tierra, muy crítico con la Armada a raíz de la guerra, sobre los temas navales, he utilizado uno de los dos diarios militares de información más importantes: *La Correspondencia Militar*. Fundado en 1877, era “el periódico más radicalmente militar, más genéricamente antipartidista”, aunque mostraba simpatías por Silvela y antipatías frente a Maura y Montero Ríos.³⁰ Para poder complementar adecuadamente la información emanada de fuentes del ejército, he examinado la publicación *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, creada en 1905 para combatir la política antimilitarista de buena parte de la prensa.³¹ Además de las noticias sobre temas navales o sobre los debates parlamentarios publicadas en cada uno de estos rotativos, he consultado y analizado especialmente sus editoriales al reflejar los mismos los matices ideológicos de las diferentes opciones políticas. Las izquierdas se mostraron contrarias a las inversiones en nuevos barcos; pretendían potenciar los regadíos. Las derechas dinásticas eran proclives al renacimiento de nuestro poder naval, imprescindible para desarrollar una política exterior activa.

Las revistas directamente vinculadas con el mundo naval, tanto en su vertiente militar como civil, y la prensa diaria han sido complementadas con otras publicaciones. Por su directa vinculación con Antonio Maura y por haber formado parte de la Comisión de Marina su director, Salvador Canals, he utilizado la revista *Nuestro Tiempo* como fuente de información sobre aspectos navales, política interior y política exterior. Para el estudio de la expansión en el norte de África he consultado *Europa en África*. Para ciertos aspectos técnicos,

²⁸ Sánchez Illán, J.C: *Prensa y política en la España de la Restauración*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1999, pp. 189 a 195. Tuñón de Lara, M.: *Poder y Sociedad en España, 1900-1931*, Madrid, Espasa Calpe, 1992, p. 149.

²⁹ Fuentes & Fernández (1997) p. 174.

³⁰ Seoane & Sáiz (1996) pp. 136 y 137.

³¹ Arroyo González M^a: “Política y periodismo: la caricatura de ¡Cu-Cut! Desencadenante de la ley de jurisdicciones”, en *Documentación de las Ciencias de la información*, n° 13, 1990, p. 12.

número de trabajadores extranjeros en los astilleros españoles, botaduras de barcos para la marina bélica y astilleros, he estudiado algunos números esporádicos de *Revista ¡Adelante!*; *Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles. Industria y Seguros*. Para documentar la reacción en el mundo científico e industrial ante la patente del “Telekino”, se han consultado las revistas *Madrid Científico* y *La Energía eléctrica. Revista General de Electricidad y sus aplicaciones*.

La estructura del trabajo, al igual que la de las comedias clásicas, presenta tres partes bien diferenciadas: presentación del problema, nudo del problema y desenlace del problema. La presentación abarca los capítulos segundo y tercero, tras el primero dedicado a esta introducción. Los capítulos cuarto y quinto están dedicados al nudo o al intento de solucionar el problema suscitado. El último capítulo se dedica a la solución. Las consecuencias de la derrota naval frente a los Estados Unidos y la consiguiente indefensión del litoral español frente a las agresiones exteriores en un momento de auge del imperialismo, crearon el problema de la ineludible reconstrucción de la escuadra desaparecida y de una política activa de alianzas internacionales que permitiera la defensa de España. El Partido Conservador y el Partido Liberal procuraron solucionar ambos aspectos entre 1899 y 1907. Hubo vacilaciones, hubo indecisiones y, sobre todo, hubo inestabilidad gubernamental y luchas partidistas por ocupar la jefatura de los partidos dinásticos que hicieron imposible solucionar las dificultades. La solución llegó durante el Gobierno Largo de Maura mediante la reconstrucción de la Escuadra y la alianza con Francia e Inglaterra que garantizaban tanto la defensa, como expansión española en Marruecos.

Cada plan naval analizado sigue idéntica estructura. Primero, búsqueda de estudios previos realizados por los organismos competentes de la Armada sobre el proyecto. Segundo, presentación del proyecto por el ministro. Tercero, reacción mediática ante el proyecto. Cuarto, si la hubiese, discusión parlamentaria del proyecto. Quinto, solamente en uno, ejecución del proyecto. Asimismo se analiza el contexto político en el cual es presentado el proyecto de escuadra y el contexto internacional que justifica la elaboración del mismo.

2º. INTRODUCCIÓN: CONSECUENCIAS DE LA DERROTA Y AMENAZAS DEL REINO UNIDO.

2.1. Las consecuencias de las derrotas navales de 1898.

Las derrotas navales de Cavite y de Santiago de Cuba supusieron el comienzo del fin de la presencia colonial española en el océano Pacífico y en el mar Caribe. La escuadra de Filipinas y la enviada a Cuba fueron destruidas completamente por la flota norteamericana.³² Durante el combate de Cavite se habían producido, según el historiador naval Agustín Rodríguez González, las siguientes bajas entre los marinos españoles: 60 muertos en la escuadra y 233 heridos; 17 muertos y 49 heridos en el arsenal y un herido en uno de los buques allí fondeados.³³ En cuanto a las bajas norteamericanas, en opinión del historiador antes citado, han sido deliberadamente falseadas por el comodoro George Dewey al reconocer tan solo un muerto y doce heridos.³⁴ No hay datos exactos de las pérdidas humanas en Santiago de Cuba. Se calcula que sobre unas dotaciones de 2.227 hombres hubo 323 muertos y 151 heridos.³⁵ Opina Rodríguez González que se trata de una cifra relativamente

³² En Cavite, el primero de mayo, son destruidos los cruceros “Cristina”, “Castilla”, “Don Juan de Austria”, “Isla de Cuba”, “Isla de Luzón” y el aviso “Marqués del Duero” por la flota al mando de Dewey. El 3 de julio de 1898 la escuadra norteamericana al mando del almirante William Thomas Sampson hundió a los seis barcos españoles: acorazado “Cristóbal Colón”; cruceros “María Teresa”, “Oquendo” y “Vizcaya” y los destructores “Plutón” y “Furor”.

³³ Rodríguez González, A. R.: “El combate de Cavite: un hito decisivo en la pérdida de Filipinas en 1898”, en *Revista de Indias*, nº 213, 1998, p. 513. El capitán de fragata Hermenegildo Franco Castañón discrepa respecto al número de muertos y heridos entre las filas españolas elevándolas a 101 muertos y 250 heridos. “El apostadero de Filipinas: sus años finales”, en *Monografías del CESEDEN El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999.

³⁴ Rodríguez González ha estudiado en distintas publicaciones los datos sobre las pérdidas humanas de los norteamericanos señalando su falta de información veraz. En un primer parte de guerra, Derwey apunta un muerto y una docena de heridos. Montojo, por su parte, señalaba 13 muertos y 30 heridos en un telegrama remitido al ministro de Marina. El 19 de septiembre Derwey señalaba 12 fallecidos por enfermedad y 155 desertiones durante la campaña.

³⁵ Concas y Palau, V.: *La Escuadra del Almirante Cervera*, Madrid, Editorial San Martín, 1998, pp. 178 y 179. Martínez Sanz, J. L.: “Prisión, humillación y castigo: los frutos del 98 para los militares”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 1998, nº 20, p. 195 y nota 12. No todos los historiadores están de acuerdo con estas cifras. Damián Isern apuntaba 332 muertos, 197 heridos y 1.615 prisioneros. En *Del Desastre nacional y sus causas*, Pamplona, Analetra editorial, 2011, p. 387. Serrano Monteavaro, aceptando las cifras del periodista balear, escribe: “Las bajas españolas registraron las siguientes cifras: Jefes, muertos tres; heridos cuatro. Oficiales, muertos 13; heridos 15. Guardia-Marinas, muertos tres; heridos dos. Clases, muertos 59, heridos 24. Marinería, muertos 254; heridos 152. Total de muertos, 332; total de heridos, 197.” En *Fernando Villaamil. Una vida entre la mar y el dolor*, Madrid, Asamblea

pequeña para la pérdida total de seis buques, insinuando que no fue tan enconada, como se ha pretendido tradicionalmente, la lucha de la flota española.³⁶ Los norteamericanos solo lamentaban un muerto y 10 heridos. Además de las pérdidas materiales y humanas, 1.670 marineros españoles habían conocido, después de la derrota de Santiago de Cuba, el cautiverio al ser trasladados a la Academia naval de Annapolis, en Portsmouth, Atlanta y algunos más dispersos en diferentes lugares. Todos ellos en condiciones penosas y de extrema necesidad, aunque no puedan calificarse de infrahumanas. Les proporcionaban lo suficiente para comer, aunque apenas les prestaban asistencia sanitaria y fueron tratados con rudeza.³⁷

Aunque teóricamente la pérdida de la Escuadra no significaba el fin de la potencia militar española en Cuba, para no prolongar innecesariamente la guerra que sin barcos se consideraba perdida, el 18 de julio de 1898 el Gobierno español solicitaba el armisticio. Francia facilitó los contactos con el Gobierno norteamericano utilizando a su embajador Cambon. Londres se limitó a esperar que Washington heredara el poder español en el Caribe sin plantearse siquiera la menor posibilidad de otra cosa. Además, convencida Gran Bretaña de que España iba a perder las Filipinas, y ante la posibilidad de que cayeran en manos de otra potencia rival, como Francia, Rusia, Alemania o Japón, decidió que era mejor que se quedaran en manos norteamericanas.³⁸ Cuando sucedió el desastre de Cavite, estaba fondeada en

Amistosa Literaria, 1988, p. 525. Rodríguez González habla de 332 muertos y 197 heridos. Para explicar las diferencias de datos, señala como causas la pérdida de documentación en los buques y la forma de realizarse el cómputo de la mismas ya que se cuentan no solamente las habidas en el combate del 3 de julio, también las que se produjeron entre la salida de la flota de Cabo Verde y la repatriación de los marineros.

³⁶ Rodríguez González, A. R.: *El desastre naval de 1898*, Madrid, Arco/Libros S. L., 1997, p. 42.

³⁷ Declaraciones de los marineros al desembarcar en Santander recogidas por el periódico *La Vanguardia*, 22 de septiembre de 1898. Narración del cautiverio de los prisioneros españoles, en Concas (1998) pp. 220 a 231. Describe algunos robos realizados a los marineros españoles; los graves incidentes acaecidos a bordo del barco “Saint Louis” y las malas condiciones de habitabilidad de Portsmouth. De su narración se desprende una gran diferencia entre el trato dispensado a los oficiales españoles y a los marinos durante su cautiverio. Aunque, como conclusión, Concas escribe: “Así, pues, en general, el trato recibido en los Estados Unidos, con la excepción del indigno Coronel a que nos hemos referido... fue todo lo humanitario posible”. Martínez Sanz (1998) p. 197.

³⁸ El profesor Manuel Espadas Burgos escribe a este respecto: “Aunque está demostrado que el Gobierno británico no indujo a McKinley a quedarse en Filipinas, creemos que su actitud allanó el proceso de decisión norteamericano, facilitó en mucho su libertad de acción y determinó en gran medida la actuación de las demás potencias, pues al ver que Gran Bretaña apoyaba a Estados Unidos en esta cuestión, comprendieron que sería imposible oponerse por la fuerza al bloque anglosajón.” En “La dimensión europea del 98: una soledad anunciada”, en: *Revista de Occidente*, Marzo 1998, nº 202-203, p. 165.

la bahía de Manila una escuadra alemana superior a la americana.³⁹ Los británicos impidieron que los alemanes apoyaran a los españoles. El 12 de agosto de 1898 se rubricaba un protocolo en la capital norteamericana. En el mismo, España reconocía la pérdida de Cuba y Puerto Rico; nada se decía sobre la suerte de Filipinas.⁴⁰ Pero la caída de Manila el 14 de agosto, junto con la actitud ya expuesta de Gran Bretaña, sellaba el destino del archipiélago.⁴¹ El 5 de septiembre el Gobierno presidido por Práxedes Mateo Sagasta consigue que el Senado apruebe su proyecto de ley autorizándole a ceder a los Estados Unidos “*las provincias y posesiones de Ultramar, conforme a lo estipulado en los preliminares de paz.*”⁴²

El 10 de diciembre de 1898 se firmaba la Paz de París por la cual España renunciaba a todo derecho de soberanía sobre Cuba; cedía a los Estados Unidos Puerto Rico, todas las islas que están ahora bajo su soberanía “*en las Indias Occidentales y la isla de Guam perteneciente al archipiélago de las Marianas.*” Estados Unidos se comprometía a pagar una indemnización por Filipinas de veinte millones de dólares. Se encargaría, según establece su artículo quinto, del transporte a España de los soldados que hicieran prisioneros sus Fuerzas Armadas al ser capturada la ciudad de Manila, a quiénes les serían devueltas sus armas.⁴³ El 1 de enero de 1899 el último capitán General de Cuba, general Jiménez Castellanos, entregaba la isla a los

³⁹ La escuadra alemana estaba compuesta por un acorazado y cuatro cruceros bajo el mando del almirante Von Diederich. Su misión era la de observadores. En dicha delicada misión eran acompañados por un crucero francés, un cañonero inglés y un crucero japonés. Fernández Almagro, M.: *Historia Política de la España Contemporánea 1897-1902*, Madrid, Alianza Editorial, 1968, p. 141.

⁴⁰ A.G.A. Caja 54/7.014. Legajo 177. Copia del protocolo firmado por el embajador francés, en representación de España y el gobierno de Estados Unidos.

⁴¹ Intereses de los Estados Unidos de América en el archipiélago Filipino y grupos de presión para conseguir su anexión, en Elizalde Pérez-Gruoso, M. D.: “Filipinas, 1898”, en *Revista de Occidente*, nº 202-203, marzo de 1998, pp. 238 a 249.

⁴² Soldevilla, *El año político. 1898*, p. 385.

⁴³ Tratado de Paz de París, en la *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXVI, pp. 320 a 329. Citando a Manuel Castrón, Asúnsolo García da las siguientes cifras de repatriados militares de Filipinas: Generales, Jefes, Oficiales y Civiles: 3.876.

Familias: 3.044.

Clases e individuos de tropa: 22.498.

Sobre la repatriación de los soldados y marinos españoles desde Filipinas, se puede consultar también el artículo de Martínez Mercader, J.: “La ocupación norteamericana de Filipinas: repatriación de excombatientes españoles”, en *Anales de Historia Contemporánea*, 1998, nº 14, pp. 142 a 146.

norteamericanos. Se arría la bandera española en la Habana, “amarilla de rabia y roja de vergüenza”, izándose la de Estados Unidos.⁴⁴

Bajo bandera española aún permanecían en el Pacífico los archipiélagos de Carolinas, Marianas y Palaos que eran objeto de apetencia por los grandes imperios coloniales. Las Carolinas habían provocado un grave incidente entre España y Alemania al anunciar su embajador, el 11 de agosto de 1885, que procedería a su ocupación ya que las consideraba territorio sin dueño. La mediación Papal evitó un conflicto abierto. Alemania reconocía la soberanía española sobre las Carolinas a cambio de conceder al Imperio Alemán la libertad de comercio, navegación, pesca, una estación naval y un depósito de carbón. A estos dos últimos renunciaría el 20 de agosto de 1886. Durante el desarrollo de esta crisis, España se encontraba sin una Armada mínimamente disuasoria.⁴⁵ Los japoneses quisieron establecer una colonia de poblamiento en el archipiélago. Las autoridades españolas decidieron unánimemente oponerse a que los japoneses establecieran colonias de poblamiento significativas en sus posesiones. A pesar de ello, dos pequeñas compañías japonesas se asentaron en las islas. La consecuencia fue el establecimiento de una pequeña colonia nipona.⁴⁶ Las Marianas, especialmente la isla de Guam, era un lugar donde recalaban barcos norteamericanos que navegaban desde Hawái hasta Filipinas. Guam podía adquirir gran valor estratégico tanto como estación de carboneo, como punto de apoyo para un cable telegráfico. Ello explica que el 20 de junio de 1898 una escuadra norteamericana compuesta por el crucero “Charleston” y los transportes “Australia”, “City of Pekín” y “City of Sídney” apareciera frente al puerto de San Luis de Apra y se apoderase de una indefensa isla de Guam. Al

⁴⁴ Serrano, C.: *Final del Imperio. España 1895-1898*, Madrid, Siglo XXI, 1984, pp. 36 y 37.

⁴⁵ La Armada española y alemana en 1885, en Rodríguez González, A.R.: “La crisis de Las Carolinas”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 13, 1991, pp. 29 a 38 y 41 a 43. Desarrollo de la crisis entre España y Alemania, en Rubio García-Mina, J.: “Los dos primeros decenios de la España de la Restauración en el escenario internacional (1875-1895)”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 37, 2007, pp. 51 a 53. Compara el autor la actitud de Cánovas, del cual dice que “quizá por ver primera en su vida política se sintió desbordado por los acontecimientos”, con la frialdad de Alfonso XII que evitó, después de las manifestaciones de septiembre, la toma de medidas que “pudieran hacer irreversible el camino a la confrontación Armada.”

⁴⁶ Los problemas inmigratorios de los japoneses en los dominios españoles del Pacífico y su transformación desde la aceptación al rechazo, en Elizalde, M. D.: “Las relaciones de España y Japón en torno a las Carolinas”, en Rodao, F. (coord.): *España y el Pacífico*, Madrid, Asociación española de estudios del Pacífico, 1990, pp. 191 a 195.

mismo tiempo que los plenipotenciarios españoles discutían en París las condiciones de paz con Estados Unidos, el 10 de septiembre de 1898 se firmaba un acuerdo secreto por el cual España se comprometía vagamente a ceder a Alemania las islas de Kusaie, Ponape y Yap a cambio de una compensación en metálico. Firmado el tratado de París, España propone en firme la venta de Carolinas, Marianas y Palaos. El 12 de febrero de 1899 se firma una Declaración entre Radowitz, embajador alemán, y el ministro de Estado, Almodovar del Río, por la cual se vendían los citados archipiélagos por veinticinco millones de pesetas.⁴⁷ El Gobierno, utilizando el Mensaje de la Corona, hacía público el compromiso hispano-alemán el 2 de junio:

“Quedaron bajo nuestro dominio las islas Carolinas, Palaos y la mayor porción de las Marianas; pero mi Gobierno anterior entendió no convenía a España mantener en aquellas regiones restos tan reducidos de nuestro antiguo imperio, y firmó un convenio con S. M. el emperador de Alemania, ofreciendo cederle aquellos territorios por una ley, cuyo proyecto se os someterá inmediatamente.”⁴⁸

La ley de 24 de junio autorizaba la cesión. Se le concede a España la posibilidad de establecer y conservar un depósito de carbón para su marina mercante y de guerra.⁴⁹ Comenzaba, al mes siguiente, la tarea de la evacuación de los archipiélagos. Para este cometido fueron designados los vapores “General Alava” y “Uranus”. El 17 de noviembre de 1899 la última bandera española era arriada en las islas Marianas.⁵⁰ El 5 de diciembre es entregado el archipiélago de las Carolinas.⁵¹ Señala Agustín Rodríguez González que resulta sorprendente que, a pesar del interés demostrado por Japón, éste “no obtuviese siquiera un premio de consolación en el reparto del

⁴⁷ Intereses norteamericanos en Las Marianas, en Pozuelo Mascaraque, B.: “Los Estados Unidos, Alemania y el desmantelamiento colonial español en el Pacífico: el caso de las islas Marianas”, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 14, 1998, pp. 150 a 155. De la misma autora: “El final de la presencia española en las islas Marianas 1898-1899, en Rodao, F (coord.): *España y el Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1990, pp. 172 a 174.

⁴⁸ Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 172.

⁴⁹ Ley cediendo al imperio alemán las islas Carolinas, con las Palaos y las Marianas, excepto Guam, en *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXVI, pp. 402 y 403.

⁵⁰ Pozuelo Mascaraque (1998) pp. 164 y 165.

⁵¹ *El Liberal*, 6 de diciembre de 1899. Se informa de una avería del cañonero “Quirós” durante el viaje de retorno por lo que tuvo que ser remolcado por el transporte “General Alava”.

dominio español.” Lo achaca a las pretensiones de Gran Bretaña interesada en debilitar el frente anti japonés que se estaba creando.⁵²

Después de la firma del protocolo hispano-norteamericano de 12 agosto de 1898, los marinos prisioneros en la batalla de Santiago de Cuba comienzan a ser liberados y repatriados. El 20 de septiembre arribaba en Santander procedente del puerto norteamericano de Portsmouth el vapor británico “City of Rome.” A bordo viajaban Pascual Cervera y Topete, trescientos treinta y dos jefes y oficiales y mil trescientos cincuenta y dos marineros.⁵³ No se desea su desembarco en un puerto departamental por temor a las reacciones que pudieran producirse. Existía el antecedente de los incidentes de Vigo a la llegada del “León XIII”. Nada aconteció, ya que la tónica de alboroto y desórdenes fue reemplazada por la de curiosidad y lástima.⁵⁴ Cervera, los capitanes de navío Emilio Díaz Moreu, Antonio Eulate Terry y Víctor Concas y Palau se trasladan en ferrocarril a Madrid. En la Estación del Norte son recibidos por el ministro de Marina, Ramón Auñón y Villalón, reencontrándose con viejos compañeros de armas.⁵⁵ Además de sufrir el cautiverio, se procedió a la apertura de una causa por la pérdida de la escuadra en el combate naval de Santiago de Cuba. El dictamen del fiscal proponía el “*sobreseimiento definitivo*” para Pascual Cervera, Antonio Eulate,

⁵² Rodríguez González, A.R.: “El peligro amarillo en el Pacífico Español, 1880-1898”, en Rodao, F. (coord.): *España y el Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1990, p. 220.

⁵³ *La Vanguardia*, 22 de septiembre de 1898. Soldevilla, *El año político. 1898*, p. 414. Relato del viaje, en Concas (1998) pp. 234 a 236. Amplio reportaje, en *Revista General de Marina*, Tomo XLIII, octubre de 1899, pp. 534 a 548 y *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de octubre de 1898, pp. 430 y 431. Cuantificación de repatriados desde Cuba y barcos que participaron en la operación de traslado a la península, en De Miguel Fernández, E.: “Las tropas españolas en la guerra de Cuba: de las estimaciones especulativas a la cuantificación”, en *Anales de la Real Academia de Cultura Valenciana*, nº 85, 2010. El citado autor cifra en 66 los soldados no marineros que trasladó el “City of Roma” al puerto de Santander el 20 de septiembre. p. 261. Información sobre la Compañía Trasatlántica Española y la repatriación de los españoles, en Asúnsolo García, J.L.: “La Compañía Trasatlántica Española en las Guerras Coloniales del 98”, en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, número 13, 1999, pp. 87 a 89. Se repatriaron un total de 236.000 soldados empujando 51 buques. Para ilustrar las pésimas condiciones del retorno, se apunta el siguiente dato: la muerte de 4.000 hombres. Las causas: “*disentería, anemia y paludismo*”, en *La Época*, 2 de septiembre de 1898. Alegando, como Asúnsolo, las prisas norteamericanas por acelerar la evacuación de los soldados españoles como una de las causas de la elevada mortalidad, Sánchez Abadía, S.: “Olvidos de una guerra: el coste humano y económico de la independencia (Cuba-España 1895-1898)”, en *Revista de Indias*, nº 221, 2001, p. 126.

⁵⁴ Miedo del Gobierno, en Gómez, M.: “La historia vivida. El regreso a España del almirante Cervera y del personal superviviente de su escuadra”, en *Revista de Historia Naval*, nº 63, 1998, p. 89. Núñez Florencio, R.: “Los otros españoles que fueron a Cuba: el drama de los repatriados”, en Naranjo, C. & Puig-Samper, M & García Mora, L.M. (eds.): *La Nación Soñada: Cuba, Puerto Rico y las Filipinas ante el 98*, Madrid, Doce Calles, 1996, p. 607.

⁵⁵ *La Época*, 22 de septiembre de 1898.

Víctor Concas, Diego Carlier y Pedro Vázquez. Por el contrario, los oficiales encargados del mando del acorazado “Colón”, capitán de navío José Paredes Chacón y Emilio Díaz Moreu, en vista de las dudas surgidas, “*procede elevar la causa a plenario con respecto a estos.*”⁵⁶ Ambos serán absueltos el 4 de septiembre de 1899.⁵⁷ Después de la derrota, los marineros juzgados no fueron marginados. Como señala Agustín Rodríguez, Concas fue designado en dos ocasiones ministro de Marina en gabinetes liberales; Moreu, tras dejar la Armada en 1902, llegó a senador por la provincia de Alicante; Eulate fue gobernador civil de Canarias y Cervera llegó a ascender a vicealmirante.⁵⁸

Tras tres años de guerra colonial, en España quedaba la amargura de la derrota, la conciencia de la humillación y del desastre. En el ejército, junto con el trauma del fracaso y el análisis de las responsabilidades, quedó el resentimiento hacia los políticos a quienes se hace responsables del fracaso, la conciencia del abandono por parte de la opinión popular, así como la convicción de que la insolidaridad nacional quería descargar sólo en los militares la responsabilidad del desastre. Ante la derrota, las Fuerzas Armadas no admitieron ningún tipo de críticas y se mostraron hipersensibles ante las censuras provenientes de la prensa.⁵⁹ También, con la derrota, surgió la insolidaridad entre el ejército y la Armada. El primero culpaba a la última del resultado del conflicto. La Marina no podía, como hacían los componentes de las fuerzas terrestres, afirmar que no había sido derrotada por los norteamericanos. *El Mundo Naval Ilustrado*, revista que pasaba por ser el órgano oficioso de la Armada, criticaba en sus editoriales del 15 de julio y del 15 de agosto al Gobierno por su excesiva atención al ejército en detrimento de la marina, que solamente recibe el 4,5 % del presupuesto estatal. Cifrabas los gastos del conflicto colonial en 1.864 millones de pesetas invertidos en trasladar a las colonias un importante contingente militar. La Armada solamente ha recibido, desde el ministerio de Ultramar, 28 millones. “*Con los 1.800*

⁵⁶ Tanto el dictamen del Fiscal Militar, Ramón Noboa, como el del Fiscal Togado, Nicolás Tella, son reproducidos íntegramente en la sección “Documento” de la *Revista de Historia Naval*, nº 63, 1998, pp. 99 a 120.

⁵⁷ Serrano Monteavaro (1988) p. 554.

⁵⁸ Rodríguez González, A. R.: *Operaciones de la guerra de 1898. Una revisión crítica*, Madrid, Actas Editorial, 1998, p. 105.

⁵⁹ Cardona, G.: “El imposible reformismo militar de la Restauración (1875-1931)”, en García Delgado, J. L., *España entre dos siglos (1875-1931)*, Madrid, Siglo XXI, 1991, pp. 41 y 42.

millones otorgados al Ejército podrían haberse comprado y sostenido sesenta y seis acorazados de primera clase.”⁶⁰ El 19 de agosto replicaba el Ejército con un duro editorial desde el rotativo *La Correspondencia Militar*: “Según el Estado General de la Armada de este año, tiene nuestra Marina 142 generales: 79 en la escala activa y 63 en la reserva, y en cambio, hoy por hoy, no contamos más que con dos buques de combate, el *Pelayo* y el *Carlos V*, pero sí con cañoneros bastantes para encargarse del mando de cada uno a un general.” Los oficiales del ejército de tierra se olvidaban que la macrocefalia era un problema grave que también les afectaba.

Los marineros tenían el sentimiento de que habían sido inútilmente sacrificados en aras de intereses políticos.⁶¹ Los historiadores José Varela Ortega, Carlos Serrano, Raymon Carr y el general auditor e historiador naval José Cervera Pery han planteado como un sacrificio consciente el de la marina de guerra española frente al poder superior de la norteamericana para anestesiar la sensibilidad nacional frente a la pérdida de las colonias.⁶² Un desastre naval evitaría una entrega vergonzante de Cuba y facilitaría la preservación de la monarquía evitando un golpe militar.

⁶⁰ Editoriales bajo el título “La Guerra y la Marina”, publicados en *El Mundo Naval Ilustrado* el 15 de julio, pp. 314 y 315 y el 15 de agosto de 1898, p. 362.

⁶¹ Tanto Cervera como Concas en sus respectivas publicaciones sobre los acontecimientos de 1898, inciden claramente en la interpretación del programado sacrificio naval. El primero de los citados, en su telegrama del 24 de abril, escribía: “Con la conciencia tranquila voy al sacrificio.” Dos meses después: “declaro, del modo más categórico, que la horrible y estéril hecatombe que significa la salida de aquí a viva fuerza... NUNCA sería yo quién la decretara, por que me creería responsable ante Dios y la Historia, de esas vidas sacrificadas en aras del amor propio, pero no en la verdadera defensa de la patria.” Concas es más explícito: “Los que tomamos parte en la sangrienta tragedia del 3 de Julio de 1898... podrán juzgar si aquella triste jornada fue un encuentro natural de la guerra o una buscada ocasión por políticos, mal llamados hombres de estado, que, ante el pueril temor de una asonada, no dudaron en sacrificar la patria entera, bajo la originalísima teoría de que el desastre, imponiendo la ley de la necesidad, obligaría al pueblo a la resignación.” En el capítulo dedicado a las conclusiones, asevera: “En lugar de pactar teniendo la escuadra vida en Santiago... se esperó para pactar a que todo estuviera perdido ¡y cuando se antemano se sabía que no podía menos que perderse!” Por su parte, según recoge Cervera Pery (1998, p. 99) sin citar su fuente, los jefes de Cervera declararon: “por su honor y por su conciencia, su convencimiento de que el Gobierno de Madrid estaba decidido a que la flota fuese destruida lo antes posible para hallar un medio de llegar rápidamente a la paz.” Discrepa de esta visión tradicional de los hechos Agustín R. Rodríguez. Escribe que “Tales juicios, por cierto muy posteriores a los hechos, fueron formulados en primer lugar desde posiciones ideológicas que los utilizaron como sangriento ejemplo de lo que podía llegar a hacer un régimen liberal y parlamentario, contraponiendo los heroicos marinos a una caterva de <políticastros> lindantes en la traición. Más recientemente, aunque desde posiciones muy distintas ideológicamente, se ha vuelto sobre esa idea.”

⁶² Varela Ortega, J.: *Los amigos políticos*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2001, p. 373. Serrano, C.: *Final del Imperio. España 1895-1898*, Madrid, Siglo XXI, 1984, p. 41. Carr, R.: *España 1808-1975*, Barcelona, RBA Coleccionables S.A. 2005, p. 372. Cervera Pery, J.: “El honor de la Armada en la crisis del 98” en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 31, Mayo 1998, p. 99.

La pérdida de buques había sido una catástrofe. Pero, quedaba aún un proceso más doloroso por realizar: la liquidación de gran número de unidades ya inútiles o de escaso interés en su reparación. Las pérdidas, como consecuencia de los combates en Cuba y Filipinas o de la necesaria liquidación de buques posterior, ascendían a 91 unidades.⁶³ El lento goteo había dado comienzo con la Real Orden de 14 de agosto de 1898, por la que se daban de baja los cañoneros “Pelícano” y “Salamandra”;⁶⁴ en noviembre sendas Reales Órdenes eliminaban de las listas de la Armada al cañonero “Criollo” y al crucero “Aragón”;⁶⁵ la Real Orden de 13 de diciembre eliminaba cuatro acorazados, diez cruceros, tres transportes, un vapor, dos cañoneros-torpederos, diecisiete cañoneros, tres pontones y 3 cañoneros.⁶⁶ Por último, el 21 de diciembre desaparecen de las listas de la Armada los cañoneros “Dardo”, “Alcedo”, “Contramaestre”, “Intrépida”, “Lealtad” y “Mensajera.”⁶⁷ Ninguno de los barcos destinados en el Apostadero de Filipinas sobrevivió a 1898.⁶⁸ Mejor suerte tuvieron los enviados a las posesiones americanas. El 14 de septiembre, para cumplir las estipulaciones del Protocolo de Paz suscrito con Estados Unidos el 12 de agosto, zarparon rumbo a Canarias desde Puerto Rico los barcos: crucero “Isabel II”, destructor “Terror” y los cañoneros “Ponce de León” y “General Concha”.⁶⁹ La escuadra de las Antillas realizaba una auténtica proeza al atravesar el Atlántico sin perder ninguna de sus unidades, pese a la diferencia existente entre sus naves y sus malas condiciones marineras. Compuesta por ocho pequeños buques: el crucero “Marqués de la Ensenada”; los cañoneros-torpederos “Vicente Yáñez Pinzón”, “Martín Alonso Pinzón”, “Marqués de Molins” y “Nueva España”; los cañoneros “Magallanes”, “Hernán Cortés” y “Vasco Núñez de Balboa”. Para la larga singladura contaron con la inestimable ayuda de los remolcadores “Rápido” y “Patriota”. Procedentes de

⁶³ Rodríguez González, A. R.: *La reconstrucción de la Escuadra*, Madrid, Galland Books, 2010, pp. 48 a 51.

⁶⁴ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXV, pp. 468 y 469.

⁶⁵ *Ibidem*. p. 540 baja “Criollo” y p. 541 baja “Aragón”.

⁶⁶ *Ibidem*. pp. 595 y 596.

⁶⁷ *Ibidem*. pp. 671 y 672.

⁶⁸ Estudio del final de los buques del apostadero de Filipinas, en Franco Castañón (1999) Según este autor 19 barcos fueron vendidos, 6 fueron hundidos por sus tripulaciones y 2 fueron apresados por los norteamericanos.

⁶⁹ *La Vanguardia*, 16 de septiembre de 1898. Martín Berrio, R.: “1898. Intervencionismo militar de los Estados Unidos sobre Puerto Rico y Cuba” en *Quinto centenario*, 1990, nº 16, Universidad Complutense de Madrid, p. 262.

La Habana atracaron, el 11 de febrero de 1899, también en La Martinica los cañoneros-torpederos “Galicia” y “Filipinas” y el cañonero “Diego Velázquez”. No viajaron a España; las dos primeras unidades debido a sus graves averías, la última por estarse negociando su venta a Venezuela.⁷⁰ La flotilla partió del puerto de Fort de France el 7 de marzo de 1899 arribando a Cádiz el 1 de abril.⁷¹ Después de la derrota naval, el éxito en la singladura de retorno a España, se presentaba como un motivo de orgullo para unos desalentados marineros.

España arrancaba el siglo XX con un número muy inferior de barcos a los de otras potencias navales. Francia contaba con 255; nuestro anterior enemigo, Estados Unidos, 84; frente a los que solo podíamos oponer 65. Pero además de las importantes diferencias cuantitativas, estaban las cualitativas. Gran Bretaña alistaba 30 acorazados de primera clase; Francia 12 y Estados Unidos 18. España, en 1900, no cuenta con ninguno. El futuro era aún más descorazonador. El ministro de Marina alemán, almirante Alfred von Tirpitz, anunciaba la promulgación de la Ley Naval de 1898 que elevaría el número de sus acorazados a veintisiete.⁷² Al finalizar el siglo XIX su flota la componen “17 acorazados, 10 cruceros grandes, 20 cruceros pequeños y 12 divisiones de torpederos”.⁷³ Su aliado internacional, el imperio Austro-Húngaro, inició la construcción de sus primeros acorazados del modelo predreadnoughts en 1899. El tercer miembro de la Triple Alianza, Italia, tampoco descuidaba su poder naval: “*tiene ahora en gradas cuatro acorazados de primera, tres cruceros acorazados, 10 destroyers, tres cruceros pequeños y tres torpederos de primera clase, además de los dos acorazados de primera, conocidos bajo el nombre de <Programa naval del Almirante Bettolo>*”⁷⁴ Ante semejantes amenazas a su supremacía naval, la Royal Navy, para poder mantener a toda costa el “Two powers standard”, respondió con la puesta en gradas de una

⁷⁰ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 417, carpeta 43.

⁷¹ *Revista General de Marina*, Tomo XLIV, mayo de 1899, pp. 666 a 672. O’ Donnell y Duque de Estrada, H: “El despliegue naval en Cuba. Años 1897-1898”, en *El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas (I)*, Madrid, Monografías del CESEDEN Ministerio de Defensa, 1999, pp. 126 a 129.

⁷² Características y tipos de acorazados construidos en Alemania, en *Revista General de Marina*, Tomo XLIV, Marzo de 1899, pp. 404 y 405.

⁷³ *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, marzo de 1901, p. 454.

⁷⁴ *Ibidem*. pp. 454 y 455.

veintena de nuevos acorazados.⁷⁵ En cuanto al número de unidades menores, España también se encontraba completamente desfasada. Cinco cazatorpederos constaban en el *Estado General de la Armada* de dicho año; el Reino Unido alistaba 112, 20 los Estados Unidos y 12 Francia.⁷⁶

En 1898 el *Estado General de la Armada* contabilizaba 165 unidades. Dos años después, figuraban dadas de alta 65 unidades.⁷⁷ El *Estado General de la Armada* de 1901 solamente contabiliza 49.⁷⁸ Además de esta importantísima rebaja en su cuantía total, los buques de la Armada sufrían una completa recalificación, apuntándose una clara tendencia al descenso de categoría de los mismos en una muestra de realismo.⁷⁹ La composición de la Armada al comenzar el siglo XX queda desglosada en el cuadro número uno. La mayoría de las unidades consignadas en el mismo eran inútiles para el combate. La escuadra de combate estaba exclusivamente compuesta por el acorazado “Pelayo” y el crucero “Carlos V”. El resto de los buques sólo eran válidos para misiones de paz, vigilancia del litoral o transporte. Podemos afirmar que en 1900 España carecía de poder naval, en un momento en que éste era el principal medio para defender o extender las naciones y las colonias.

⁷⁵ Imperiale, J. A.: “La evolución del acorazado”, en Boletín del Centro Naval, nº 808, Mayo/Agosto de 2004, p. 258. *La Correspondencia Militar*, 6 de febrero de 1903. En su página tercera el rotativo militar reproducía la evolución de las marinas militares en los últimos diez años. Constatava la pérdida de peso de marina militar francesa e italiana y el aumento de las de Alemania, Japón y Estados Unidos. La superioridad de Inglaterra sigue siendo incuestionable: “Teniendo en cuenta los buques que se están construyendo, son 41 los acorazados de que dispone la Gran Bretaña, contra 28, construidos ó en construcción, de Francia y Rusia reunidas. Aumentando á la cifra primera los seis acorazados del Japón, aliado de Inglaterra, puede afirmarse que, en caso de conflicto, las dos últimas potencias podrían disponer de 47 acorazados de primera, contra 28 de Francia y Rusia y los 16 de Alemania, ó sea, en junto, contra 44.”

⁷⁶ Téllez Molina, A.: “Reflexiones en torno a la situación de la Armada española hacia 1898”, en *Revista de Historia Naval*, nº 36, 1998, pp. 60 y 61.

⁷⁷ *Estado General de la Armada 1900*, pp. 342 a 353.

⁷⁸ *Estado General de la Armada 1901*, pp. 332 a 341.

⁷⁹ Prueba de la citada recalificación es, entre otras, la rebaja de los dos acorazados de primera clase de 1898. En el Estado General de 1900 se convierten en un acorazado de segunda clase y un crucero protegido.

Cuadro nº 1: Buques de la Armada Española en 1900.

TIPO DE BARCO	NOMBRE	AÑO DE BOTADURA
Acorazado de 2ª Clase	Pelayo	1886
Guarda costas acorazados de 2ª clase	Numancia Vitoria	1863 1865
Cruceros protegidos de 1ª clase	Carlos V Princesa de Asturias Cardenal Cisneros Cataluña	1895 1896 1897 En construcción
Cruceros protegidos de 2ª clase	Reina Regente Lepanto Alfonso XIII	En construcción 1893 1891
Cruceros protegidos de 3ª clase	Marqués de la Ensenada Río de la Plata Extremadura General Liniers	1890 1897 En construcción En construcción
Cruceros de 3ª clase no protegidos	Infanta Isabel Conde de Venadito Isabel II	1885 1888 1886
Cazatorpederos	Terror Audaz Osado Proserpina Destructor	1896 1897 1897 1897 1886
Cañoneros torpederos	Temerario Martín Alonso Pinzón Vicente Yáñez Pinzón Marqués de Molins Nueva España Marqués de la Victoria Álvaro de Bazán María de Molina	1889 1891 1891 1892 1889 1897 1897 1896
Torpederos de 1ª clase	Halcón Azor Ariete Rayo	1887 1887 1886 1886
Torpederos de 2ª clase	Orión Retamosa Barceló Ordóñez Acevedo Rigel Ejército Habana Castor	1885 1885 1886 1885 1885 1883 1887 1886
Cañoneros de 1ª clase	Magallanes General Concha Hernán Cortés Vasco Núñez de Balboa	1884 1882 1895

Cañoneros de 2ª clase	Mac-Mahon Ponce de León	1887 1895
Cañoneros de 3ª clase	Eulalía Pilar	1882 1881
Pontones	Fernando Poo	1888
Tipos especiales	Giralda Alfonso XII Asturias Urania Nautilus General Valdés Villa de Bilbao	1894 1887 1857 1895 1868 1886 1845
Lanchas	Munt Cóndor Perla Águila Cuervo Tarifa.	1887 1889 1892 1891 1879

Fuente: *Estado General de la Armada en 1900* (Elaboración propia)

Desde siempre la Marina no se improvisa, es el resultado de planes a largo plazo muy meditados respecto a la organización, a la construcción y el mantenimiento de la fuerza, al adiestramiento del personal que ha de dotarla y a la doctrina estratégica y táctica de su empleo, todo ello apoyado por un Gobierno consciente del significado del Poder Naval. Estas circunstancias no se produjeron en 1898, con el agravante de haber desoído los gobernantes y la propia Marina las advertencias de profesionales como Joaquín Bustamante o políticos como Antonio Maura, que preveían ya con diez años de antelación el nuevo Trafalgar que se avecinaba.⁸⁰ En una época en que el poderío naval de un país era una de sus mejores tarjetas de visita, se imponía para España la reconstrucción de una nueva Armada. Los Gobiernos españoles entre 1899 y 1907 intentarán poner remedio a esta situación mediante la elaboración de Planes de Escuadra orientados a la reconstrucción

⁸⁰ Díaz Moreu en la discusión sobre el proyecto de fuerzas navales de la Península y de Ultramar durante el año económico de 1894-1895 habló de “*volvería a suceder lo mismo que en Trafalgar.*” Citado por Fernández Almagro, A., “Política naval de la España Moderna y Contemporánea I”, en *Revista de Estudios Políticos*, 1946, nº 18, p. 62.

de la misma. Solamente el ideado por Antonio Maura y José Ferrándiz se hará realidad. La mayoría quedaron en un simple proyecto ministerial. Cuatro causas podemos aducir para explicar este hecho:

Primera: La penuria de nuestro erario público que hacía imposible los grandes estipendios que requería la reconstrucción naval.

Segunda: El desconocimiento de los asuntos marítimos en general por parte de la opinión pública española, lo que la hace poco proclive a los gastos navales.

Tercera: El notable retraso industrial y tecnológico de España.

Cuarta: La constante inestabilidad ministerial.⁸¹

Como no podía ser de otra forma, la derrota militar y la consiguiente firma de la Paz de París tuvieron consecuencias para nuestro devenir político y social. El régimen de la Restauración sobrevivió a la pérdida de las colonias y superó el sobresalto de 1898 sin grandes dificultades. Hubo, eso sí, cierta inestabilidad social. Pero debemos señalar que los motines producidos no estaban relacionados con la guerra. Se trataba de las tradicionales revueltas de consumos asaltándose las estaciones para evitar la salida de los cereales y quemándose fieltos.⁸² La protesta la encabezaban las mujeres en un gran número de ocasiones.⁸³ El 2 de mayo se produjeron motines en Talavera de la Reina y Gijón; al día siguiente en Cáceres y pueblos de Jaén; el día 4 los pueblos mineros de La Unión y obreros de Oviedo; el 5 Langreo; la jornada siguiente veía incidentes en Alcoy y Mérida.⁸⁴ El día 8 se producía un enfrentamiento entre manifestantes y las fuerzas de orden público que provocan doce muertos y cincuenta heridos.⁸⁵ El estado de guerra se hacía extensible a estas localidades; se ampliaría a Andalucía y por último a todas las

⁸¹ Para solucionar este problema, consciente de su gravedad, Peyra Anglada incluso propone una solución no constitucional: “Inmovilidad del Ministro de Marina, y como base de ella nombramiento del mismo directamente por el Rey, sin que medien propuestas del Presidente del Consejo.” Peyra Anglada, G.: “¿Debiera ser inamovible el Ministro de Marina?”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de agosto de 1898, pp. 370 y 371. La permanente inestabilidad como causa de la ausencia de poder naval está claramente reflejada en la realidad: desde 1898 hasta 1909 se sucedieron en la cartera de Marina 18 ministros. Fueron autores de un total de nueve planes navales diferentes.

⁸² Serrano (1984) p. 93.

⁸³ Balfour, S.: *El fin del imperio español (1898-1923)*, Barcelona, Crítica, 1997, p. 114.

⁸⁴ González Calleja, E.: “Las tormentas del 98: viejas y nuevas formas de conflictividad en el cambio de siglo”, en *Revista de Occidente*, 1998, nº 202-203, p. 96.

⁸⁵ Ballbé (1985) p. 259.

provincias españolas, excepto Álava, desde el 11 de mayo hasta su derogación, el 8 de febrero de 1899. Las masas populares no habían amenazado al régimen de la Restauración. La derrota era una ocasión de oro para que los republicanos exigieran importantes cambios en el sistema político presentándose a sí mismos como los auténticos defensores del interés nacional.⁸⁶ Como primer paso presentaron en el Congreso, el día 7 de septiembre, una proposición en los siguientes términos: “*el Gobierno pudo evitar la guerra con los Estados Unidos*” a este primer y grave error hay que unir el que “*no ha sabido preparar los medios de defensa de modo que hubieran respondido a los enormes sacrificios del país*” para culminar acusándole de no ser leal a la Carta Magna por haber firmado el protocolo de Washington sin previa autorización de las Cortes. Para desarmar la publicidad que el debate parlamentario podía dar al mensaje republicano, el presidente del Consejo propone que se trate el asunto en sesión secreta. Después de un formidable escándalo, el propósito gubernamental fue aceptado por 102 votos contra 45.⁸⁷ Tampoco los republicanos pudieron aprovechar la ocasión para derribar a la monarquía restaurada.

No fueron las fuerzas de la oposición las llamadas a sustituir al gabinete derrotado en la guerra, es el Partido Conservador. En su labor de acoso y derribo contaba con la inestimable ayuda del periódico *El Imparcial*. El 22 de septiembre respondía a la pretensión de Montero Ríos, negociador del Tratado de París, de hacer responsables a todos los españoles de la derrota: “*quien tiene el poder es quien dispone de los medios eficaces para practicar el mal y el bien. Por ese motivo, el poder acompaña la responsabilidad.*”⁸⁸ El 30 de diciembre de 1898 publicaba un artículo bajo el título de “Cuento japonés.” El rotativo madrileño, utilizando una metáfora perfectamente entendible, demandaba la sustitución de Sagasta. Francisco Silvela trazaba en su discurso del 7 de enero de 1899 todo un plan alternativo de Gobierno. El 8 de febrero quedaban restablecidas las garantías constitucionales y se reabrían, el día 20,

⁸⁶ Álvarez Junco, J.: *El emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Madrid, Alianza Universidad, 1990, p.220.

⁸⁷ Soldevilla, *El año político. 1898*, pp. 387 y 388.

⁸⁸ Sánchez Illán, J.C.: “El Imparcial ante la guerra de Cuba”, en *Historia y Comunicación Social*, nº 3, 1998, p. 221.

las Cortes.⁸⁹ El partido gubernamental se enfrentaba al nuevo periodo legislativo dividido como consecuencia de la disidencia de Germán Gamazo y Calvo que había dimitido de la cartera de Fomento, el 21 de octubre de 1898, arrastrando a 87 parlamentarios liberales.⁹⁰ Sagasta leyó, en la primera sesión del Senado, un proyecto de ley en virtud del cual se incluía al archipiélago filipino en la autorización concedida al Gobierno para la cesión a Estados Unidos de Cuba y Puerto Rico. El conde de las Almenas retornó a su campaña, emprendida en la sesión del 6 de septiembre,⁹¹ de durísimos ataques a Primo de Rivera, a Weyler, a Blanco, a Linares y a Cervera. Reprochó al gobierno no haber hecho en cinco meses más que “*ajustar las cuentas del dinero gastado en confeti en los Carnavales de Madrid*”⁹² y llegó a interrogarse en voz alta: “*¿por qué no se ha fusilado a los generales fracasados?*” Replicaron en esta ocasión al senador el ministro de Marina, el ministro del Ejército y los generales Primo de Rivera y Blanco.⁹³ En el Congreso, republicanos y conservadores lanzaban duros ataques contra el Gobierno. Gamacistas y silvelistas jugaban a representar el papel de regeneradores. La excusa para liquidar al gabinete

⁸⁹ Ballbé (1985) p. 259.

⁹⁰ Calzada del Amo, E.: *Germán Gamazo. Poder político y redes sociales en la Restauración (1840-1901)*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2011, p. 315.

⁹¹ El día 6 de septiembre, apenas abierta y aprobada el acta de la anterior sesión en el Senado, Francisco Javier de Palacio, Conde de las Almenas hizo uso de la palabra. Su alocución comenzaba con un saludo dedicado a los auténticos perdedores de la contienda: “*Comienzo por dirigir un saludo de cariño y consideración a esos pobres y desdichados soldados que llegan a pisar el suelo de la Patria anémicos y casi sin vida.*” El saludo, solamente a la clase de tropa, fue censurado por algún general molesto por el olvido intencionado de los oficiales y de los jefes a los que, por otra parte, acusaba de “*no han sabido (a los soldados) conducirlos, ya que no a la victoria, a caer siquiera con honra y con prestigio.*” El senador culpaba de la situación de los soldados a la “*deplorable administración y sanidad militar.*” Por último demandaba un estado de ascensos y condecoraciones de la guerra recién terminada, que creía desmesurados. Replicaba, al día siguiente, el general Valeriano Weyler y Nicoláu defendiendo su actuación en Cuba. Almenas, que era un antiguo amigo de Alfonso XII, escandalizó a sus compañeros del Partido Conservador al pronunciar el siguiente discurso: “*Yo ayer, desde este mismo sitio, he dirigido, como representante de la Nación un saludo a esas víctimas de la guerra, a esos soldados que regresan a la Patria vencidos y humillados;... y no para sus jefes.... Eso he dicho yo, señor general Primo de Rivera, a mí no me asustan ni me achican los entorchados y ni las condecoraciones. Yo soy aquí un representante de la nación que cumple con su deber, sin insultar a nadie y sin que le importe la clase a que pertenezcan los que caigan bajo mis juicios. Yo he venido aquí a ser el eco de la opinión y del público, y si me dejáis solo, conmigo estará el país entero, que es el que ha dado sus hijos para la patria y el dinero para sostener la guerra. Con gran mesura me he limitado a pedir datos a los señores ministros de la Guerra y de Marina, para en su día discutir. La discusión vendrá y las responsabilidades vendrán también, porque es necesario que los hechos sean esclarecidos. Sí, y lo han de ser, pues precisa arrancar de los pechos muchas cruces y subir muchos fajines, desde la cintura al cuello.*” El general Correa, Ministro de la Guerra, le replicará: “*Si el señor conde de las Almenas tiene alguna faja debe llevarla no al cuello, como él pide para los demás, sino a la boca. Aquí no se puede venir con informaciones del arroyo y con noticias de los corresponsales yanquis.*”

⁹² García Escudero, J. M.: “El parlamento ante el Desastre” en *Arbor*, número extraordinario, 1948, p. 412

⁹³ Fernández Almagro (1968) p. 211.

liberal se produjo en el Senado el 25 de febrero. Sánchez de Toca presentó un voto particular sobre el proyecto de ley relativo a la cesión de las Filipinas. Puesto a votación, 120 senadores lo hicieron a favor y 118 en contra. El margen de tan solo dos votos era una derrota moral para el Gobierno. Consciente de ello, Sagasta reunió a sus ministros y planteó a la reina regente la crisis total.

Las reiteradas críticas a la institución militar del Conde de las Almenas habían sintonizado con el sentir nacional. Si en 1897 los militares eran vitoreados, en 1898 se hace burla de ellos y hasta se les insultaba, atribuyéndoles todas las culpas de la derrota. El capitán de navío José de la Fuente y Bassave se quejaba de las críticas que recibía la Marina cuando aún *“están calientes los cadáveres de aquellos mártires que sacrificaron su vida por la Patria.”* Pero lo que le produce tristeza es que las críticas más duras no proceden del pueblo llano, cuya incultura disculpa, *“sino que parten de personas acomodadas.”*⁹⁴ Prueba de este divorcio fueron los incidentes de Valladolid entre cadetes de la Academia de Caballería y los estudiantes de la Universidad los días 12 y 13 de mayo de 1899. Los primeros atacaron con sus sables. Los segundos lo hicieron con palos y piedras. En ayuda de los estudiantes acudieron los obreros. *“La situación llegó a ser gravísima... El espectáculo verdaderamente aterrador.”*⁹⁵ La solución se produjo gracias a la intervención de los profesores el 14 de mayo. Universitarios y futuros oficiales de caballería retornaron a la concordia. Los incidentes, en opinión de Silvela, no tuvieron importancia.

El 18 de mayo había formado Sagasta un nuevo Gobierno liberal. La muy difícil cartera de Marina era asumida por el capitán de navío de primera clase Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares. Bajo su ministerio tuvo lugar la derrota naval de Santiago de Cuba. Al reabrirse las sesiones parlamentarias, en febrero de 1899, después de una sesión de trámite dedicada a la muerte del capitán de navío Fernando Villaamil,⁹⁶ hubo de

⁹⁴ Fuente y Bassave, J.: “Justa defensa”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de julio de 1898, pp. 331 y 332.

⁹⁵ Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 151.

⁹⁶ Serrano Moneavaro (1988) pp. 572 y 573.

responder, el 20 de febrero, a las interpelaciones de Sol y Ortega y García Alix negando todas las acusaciones formuladas por ambos diputados: las cargas de la artillería de la flota de Cervera no eran inútiles; hubo órdenes claras a dicho oficial sobre su dependencia de Blanco y la escuadra de Cámara se dirigía a Filipinas no tratándose de un montaje su periplo hasta el mar Rojo.⁹⁷

En el corto intervalo de tiempo que Auñón, desempeñó su puesto, aprobó una Real Orden y un Real Decreto por los que se modificaba la organización de las fuerzas navales. Por lo recogido en la primera de sus medidas legislativas, el 17 de diciembre, se dispone “*que en lo sucesivo se denomine Escuadra de Instrucción la que hasta aquí ha figurado como Escuadra de Reserva.*”⁹⁸ El Real Decreto, 28 diciembre, establece las tres situaciones en las que, a partir de su aprobación, estará “*todo buque de la Armada, mientras no se disponga su total desarme.*” Los barcos estarán en primera situación cuando se hallen en obras; en segunda situación cuando se hallen en reserva y en tercera situación cuando se hallen armados.⁹⁹ Además presentó un plan fijando las fuerzas navales permanentes de España. Probablemente era consciente de que su proyecto no fructificará. Pero, podemos interrogarnos, en un mundo donde el poder naval resulta fundamental para mantener el status internacional de una nación, ¿podía hacer otra cosa que presentar un muy ambicioso proyecto de reconstrucción del nuestro? No podía. En su Proyecto de ley fijando las fuerzas navales permanentes de España, dividía las mismas en dos grupos: buques de combate y buques para servicios generales. Los primeros serán objeto de todas las atenciones posibles. En los segundos “*no se harán en ellos reformas ni carenas de importancia*” ya que su fin último es ser dados de baja en la Armada. Compondrán la escuadra de combate un total de 84 buques desglosados de la siguiente forma:

⁹⁷ Las intervenciones del ministro de Marina en el Congreso de los Diputados quedaron recogidas en el libro: *Discursos pronunciados en el Parlamento por el Ministro de Marina durante la guerra con los Estados Unidos*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1912, pp. 106 a 141.

⁹⁸ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXV, pp. 668 y 669.

⁹⁹ *Ibidem*. pp. 697 a 701.

- 3 acorazados de 10.000 o más toneladas.
- 9 acorazados de menos de 10.000 toneladas.
- 12 cruceros protegidos de 9.000 o más toneladas.
- 60 torpederos de mar y costas.

En el momento de redactarse el proyecto, solamente contábamos con 23 unidades. Se proyectaba la construcción de 61 unidades nuevas:

- 3 acorazados de 10.000 o más toneladas.
- 6 acorazados de menos de 10.000 toneladas.
- 7 cruceros protegidos de 9.000 toneladas o más.
- 49 torpederos de mar y costas.

Se calculaba en diez años el tiempo necesario para completar la escuadra de combate. Se presupuestaba en 300.000.000 millones de pesetas el costo de lo que faltaba por construir y el artículo décimo del proyecto advertía que “*el Ministerio de Hacienda presentará a las Cortes los proyectos financieros necesarios para obtener dichos recursos.*” Consciente el ministro de Marina de los constantes cambios que en materia de armamentos navales se producen, indicaba la posibilidad de que las Cortes modifiquen la misma de acuerdo con las necesidades de la nación.¹⁰⁰ La caída del Gobierno liberal hizo imposible la realización de este primer plan naval.

¹⁰⁰ A.G.P. Caja 12.816, expediente 14: Proyecto de Ley fijando las fuerzas navales permanentes de España. En Estados Unidos, nuestro anterior enemigo, se había recomendado la construcción de 15 nuevos buques de combate en 1899 con un presupuesto de 50.269.200 dólares. Los barcos proyectados eran: 3 acorazados; 3 cruceros acorazados de primera clase; 3 cruceros protegidos de segunda clase y 6 cruceros de tercera clase. En *Revista General de Marina*, Tomo XLV, agosto de 1899, pp. 165 y 166.

2. 2. Las amenazas del Reino Unido.

Cuando España y Estados Unidos entran en guerra, el 25 de abril de 1898, nuestro país no cuenta con ningún aliado internacional. Guillermo II, poco antes del estallido bélico, se había mostrado favorable a la postura española en el conflicto antillano temeroso de la suerte que podría correr María Cristina. Este impulso, que el profesor Luis Álvarez Gutiérrez califica de romántico, no fue continuado por su gabinete que logró convencerle de que Alemania no tomara la iniciativa en una eventual acción conjunta europea a favor de España. A pesar del interés europeo por los asuntos antillanos, sus grandes potencias tenían muy poco que ganar y sí mucho que perder con una intervención en América en apoyo de España.¹⁰¹ Francia, enfrentada con el Reino Unido, no hizo nada. Tampoco su aliada Rusia. Inglaterra había comenzado a mover sus piezas para conseguir nuevos aliados, especialmente las potencias emergentes de Estados Unidos de América y Japón. “*En pugna Inglaterra con las principales potencias del continente, es natural que buscarse fuera de Europa alianzas a fin de contrarrestar la Franco-Rusa y la inteligencia de ésta con Alemania en los asuntos de Extremo Oriente,*” informaba desde nuestra Legación en Tánger Emilio de Ojeda.¹⁰² Respecto a los Estados Unidos, apuntaba Giménez Valdivieso, son hermanos ya que tienen “*la misma raza y hablan la misma lengua.*”¹⁰³ Únicamente el Papa y Austria realizaron algunas gestiones que vinieron a demostrar “*de cuan poco sirven la amistad con el Pontífice y con el emperador.*”¹⁰⁴ Ante este panorama internacional, a España no le quedaba otra salida que la soledad. Su único “logro” fue una nota firmada por los embajadores de Gran Bretaña, Alemania, Francia, Rusia, Italia y Austro-Hungría al presidente McKinley, remitida el 7 de abril, que no conllevaba mayor compromiso.¹⁰⁵

¹⁰¹ Estudio de la diplomacia internacional en los preludios de 1898, en Álvarez Gutiérrez, L.: “El contexto internacional del noventa y ocho”, en Naranjo, C. & García Mora, L.M. & Puig-Samper, M.A. (editores): *La Nación Soñada: Cuba, Puerto Rico y Filipinas ante el 98*, Madrid, Doce Calles, 1996, pp. 713 a 728.

¹⁰² A.G.P., Cajón 4, expediente 41. Carta de Emilio de Ojeda a la reina regente de 7 de enero de 1899.

¹⁰³ Giménez Valdivieso, T.: *El atraso de España 1909*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1989, p. 204

¹⁰⁴ *Ibidem.* p. 204.

¹⁰⁵ Espadas Burgos, M.: “La dimensión europea del 98”, en *Revista de Occidente*, nº 202-203, marzo de 1998, p. 162.

Pero siendo grave esta soledad, lo fue mucho más la postura que adoptó durante el enfrentamiento con los Estados Unidos de América la potencia preponderante en Europa, el Reino Unido. Había mostrado una actitud de neutralidad que los españoles consideraron hostil hacia sus intereses. Nada tranquilizadoras habían resultado las palabras escuchadas el 4 de mayo de 1898. Lord Salisbury, primer ministro británico y secretario del Foreign Office, pronunciaba un discurso en el Albert Hall, durante la reunión anual de la Primerose League, al que se le conoce como el de las “naciones moribundas”. El mundo quedaba dividido en dos grupos de países: por un lado, las naciones vigorosas, cuya riqueza y cuyo poder crecían año tras año; por otro, las naciones moribundas condenadas a la decadencia, cada vez más pobres y más frágiles. Naturalmente, las fuertes se repartían los despojos de las débiles. Aunque el conferenciante no mencionaba por sus nombres los Estados que estaban en artículo mortis, la prensa londinense sí se atrevió a señalar con el dedo a los países que entraban en esa categoría: China, Turquía, Marruecos, Persia, el Congo, y algunos países iberoamericanos, junto a países europeos como Portugal o España. Salisbury ordenó al embajador británico en Madrid, Drummond Wolff, que dijera al gabinete español que en sus palabras no había la menor alusión a España.¹⁰⁶ La prensa madrileña se hizo eco rápidamente de las palabras del primer ministro británico. Para unos no hace referencia a nuestro país por no ser esta una nación moribunda. Otros confían en la victoria española sobre Estados Unidos en el Caribe que desmentiría la opinión de Salisbury. Por último, otros toman nota de la formulación de un nuevo Derecho Internacional basado en la fuerza. Entre estos últimos estaba el ejército.¹⁰⁷

Precisamente la aparición de una nueva legalidad, la de los más fuertes, junto con la situación de “dramático aislamiento” en que vivía España en 1898, hicieron temer al Gobierno de Sagasta, no solamente un ataque contra las indefensas costas por parte de una escuadra norteamericana o

¹⁰⁶ Torre, R.: “La prensa madrileña y el discurso de Lord Salisbury sobre las “naciones moribundas” (Londres, Albert Hall, 4 de mayo de 1898)”, en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 1985, VI, p. 168. Robles Muñoz, C.: “El 98 español desde Roma”, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 14, 1998, p. 107.

¹⁰⁷ Preocupación por la indefensión de España en una época en la que el “derecho de la fuerza iba a imponerse sobre la fuerza del derecho”, en Cachinero, J.: Intervencionismo y reformas militares en España a comienzos del siglo XX”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 10, 1988, 169.

británica, también que se perdieran las posesiones españolas en África. La prensa española se hace eco de la existencia de una corriente de opinión en Gran Bretaña favorable a una alianza anglo-norteamericana.¹⁰⁸ El embajador en el Reino Unido temiendo, después del discurso de Chamberlain, que el estrechamiento de las relaciones con los Estados Unidos degenerase en un conflicto, recomendaba a Sagasta: *“la conveniencia de reforzar las guarniciones de los presidios de África, sobre todo de Ceuta y de artillar esas plazas con piezas de gran alcance y potencia... deben enviarse algunos batallones y el contingente completo de artillería a Algeciras... Los ingleses son capaces de cogernos de improviso con un golpe de mano... esto es muy urgente.”*¹⁰⁹ El 16 de julio de 1898 Blanco y Negro recogía la noticia de que *“hace días navega ya con rumbo a nuestros puertos la escuadra norteamericana, mandada por el comodoro Watson, y compuesta de varios acorazados, cruceros, torpederos y transportes, formando unidad sobre la base de tres de los mejores barcos de que disponen nuestros enemigos: el <Oregón>, el <Iowa> y el <Newark>”*. El ministro de Estado, Segismundo Moret, opinaba que: *“Deshecha nuestra escuadra, destrozado el país, sin posibilidad de rehacer una flota en muchos años... las Canarias y las Baleares están a disposición de quien quiera apoderarse de ellas.”*¹¹⁰ El 7 de agosto se informaba sobre la presencia de un importante contingente naval británico en Gibraltar que no presagia nada bueno.¹¹¹ Ante la inminente amenaza, se procedió a distribuir torpederos entre Canarias, Baleares y las tres principales bases marítimas; se instalaron cañones de costa y minas en varios puertos; se suprimieron faros y otras referencias para la navegación e incluso en Canarias se llegó al total oscurecimiento de las localidades portuarias, para evitar que

¹⁰⁸ Países “moribundos”, en Niño, A.: “Política de alianzas y compromisos coloniales para la <regeneración> internacional de España, 1898-1914”, en Tusell, J., Avilés, J. y Pardo, R. (eds.): *La política exterior de España en el siglo XX*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2000 p. 37. Torre (1985) p.173. Aislamiento internacional de España, en Jover Zamora, J. M^a: “Después del 98. La diplomacia de Alfonso XIII”, en *España en la política internacional. Siglos XVIII-XX*, Madrid, Marcial Pons Historia, 1999, p. 190. La prensa española y la hipótesis de la alianza anglo-norteamericana, en Clemente Ortega, A. L. & Frutos de Blas, J. I.: “Francisco Silvela y Marruecos: un proyecto de política exterior”, en *Isla de Arriarán*, nº XIV, 1999, p. 244. Marruecos, en Pastor Garrigues, F.M.: “España y la apertura de la cuestión marroquí (1895-1912)”, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 23, marzo de 2007, pp. 155 y 156.

¹⁰⁹ A.H.N. Sección Consejos. Legajo 8.664. Carta de Rascón a Sagasta el 14 de mayo de 1898.

¹¹⁰ Citado por Tusell, J., & García, G., *Alfonso XIII. El Rey polémico*, Madrid, Taurus, 2001, p. 79.

¹¹¹ Jover Zamora (1978) p. 170.

fueran visibles de noche para las escuadras enemigas.¹¹² En las islas Afortunadas se creó la 1ª División de Torpederos de Canarias, aprovechando los tres decrepitos buques de esta clase que Cervera había dejado allí al juzgarlos demasiado débiles para la travesía. En noviembre de 1902, escoltados por el crucero “Infanta Isabel”, los tres torpederos, “Azor”, “Ariete” y “Rayo”, regresan desde el puerto de Las Palmas a Cádiz.¹¹³

La crisis del 98 ha confirmado que España ha dejado de ser, como venía ocurriendo desde comienzos del siglo XIX, considerada en la política internacional; se ha transformado en una potencia de segundo orden.¹¹⁴ Después de la derrota militar, era imprescindible para España la búsqueda de una alianza que garantizase la seguridad; especialmente cuando muchos de nuestros políticos atribuían el desastre a la falta de apoyo internacional después de la errada política de aislacionismo practicada por Antonio Cánovas. La argumentación es muy clara: *“Precisamente porque somos débiles para defender por nosotros mismos nuestros derechos, necesitamos apoyarnos en alguien más fuerte.”*¹¹⁵ La pregunta clave que inevitablemente se planteaba era ¿con qué potencia firmar una alianza? Las simpatías se inclinaban hacia Francia y los imperios centrales. Pero el Gobierno de Sagasta era consciente de que solo contando con la marina británica sería posible dotar de seguridad a las costas y a las islas españolas de la región del Estrecho. ¿Era posible a finales del siglo XIX esta alianza? ¿No existían aún demasiados recelos respecto al Reino Unido por su pasado comportamiento excesivamente proclive a los Estados Unidos? Entre los españoles, especialmente los marinos,

¹¹² A.G.A. Caja 54/7014. Legajo 177. El ministerio de Marina, por Real Orden de 13 de abril de 1898, disponía que se apagasen los faros de los puertos militares de Ferrol, Vigo, Cádiz, Cartagena y Mahón así como también los de las costas inmediatas a aquéllos. En el mismo legajo, las medidas defensivas aprobadas para los puertos españoles. Estudio de las defensas en el importante y estratégico puerto de Cádiz, en: Cano Révora, M^a G.: “Las defensas de la Bahía de Cádiz en 1898”, en *Baluarte*, nº 1, 1994, pp. 133 a 144. Se califica de inadecuadas las defensas de la Bahía de Cádiz al iniciarse el conflicto hispano-norteamericano y se observaba que ahora se potenciaba más la defensa lejana que la cercana de la zona. Medidas tomadas para la defensa de Gran Canaria, en Díaz Benítez, J.J.: “El proyecto de artillado de Gran Canaria en junio de 1936”, en *Boletín Millares Carlo* nº 27, 2008, pp. 193 y 194.

¹¹³ Díaz Benítez, J. J.: “La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial”, en *Revista de Historia Naval*, 2004, nº 85, p. 58. Traslado a la Península, en *Revista General de Marina*, Tomo LI, octubre de 1902, pp. 498 y 499.

¹¹⁴ Martínez Cuadrado, J. U.: “La política exterior española durante el reinado de Alfonso XIII. España y la revolución alemana”, en *Revista de la Universidad Complutense, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*. Homenaje a D. Jesús Pabón III, p. 318

¹¹⁵ *La Nación Militar*, número 70, 29 de abril de 1900, p. 200.

afloraba un sentimiento de rencor y de miedo ante su hipotética amenaza. José Cabeda, sexto galardonado en el Certamen Naval de Almería, categóricamente afirmaba: “*nuestro principal enemigo, nuestro peligro inminente está al lado de Inglaterra.*” Acusa a esta potencia de provocar guerras injustas, Transval, para satisfacer sus ambiciones y augura que “*si fuera derrotada (en la guerra de Transval)... buscará naturales compensaciones.*” ¿Dónde? En Canarias, Baleares y Ceuta. No son desdeñables, señala el oficial de artillería, las amenazas que se ciernen sobre el campo de Gibraltar y la bahía de Algeciras.¹¹⁶ No solamente los militares, también los civiles miraban con preocupación al Reino Unido. En el periódico *La Época* se podía leer el siguiente análisis: “*La guerra entre Estados Unidos y España ha sido muy propicia a Inglaterra, que está sacando de ella gran utilidad. Ha puesto término al magnífico aislamiento internacional en que vivía; le ha proporcionado la alianza con el pueblo norteamericano... por último ha influido en ese acuerdo anglo-germánico concerniente al África, al que no sería extraño que siguiese otro relativo al equilibrio en el Extremo Oriente.*”¹¹⁷ El temor a su intervención se planteaba en cuatro grandes ámbitos geográficos: Gibraltar, las Rías Gallegas, Baleares y Canarias.

El Reino Unido había convertido la seguridad de Gibraltar en una constante de su política exterior. En este ámbito geográfico se produjo el primer choque con los intereses defensivos de España. Por un lado estaba la posible aproximación de España a sus enemigos, “*que significaría en caso de un conflicto, la presencia de las tropas francesas y rusas en Sierra Carbonera y la de sus escuadra en Cádiz, Tarifa, Algeciras, Ceuta y Mahón.*”¹¹⁸ Los adelantos militares de la segunda mitad del siglo XIX, especialmente los cañones de largo alcance, los nuevos explosivos y los nuevos torpedos submarinos, hacían sospechar que Gibraltar había dejado de ser una fortaleza imbatible. Desde 1895 se constató que sus fortificaciones iban a verse expuestas al fuego de la

¹¹⁶ Certamen Naval de Almería, (1900) p. 16.

¹¹⁷ *La Época*, 10 de septiembre de 1898.

¹¹⁸ A.G.P., Cajón 4, expediente 41. Carta ya citada en nota anterior. La preocupación británica por la cesión de Ceuta a otra potencia que la convirtiese en una importante base naval y, por consiguiente, en una amenaza para Gibraltar, en A.G.A. Caja 54/7.014. Legajo 178. Carta del embajador en Londres, 10 de noviembre de 1899, al ministro de Estado remitiendo traducción artículo del *Daily Mail* acerca de la cesión de Ceuta.

artillería emplazada en algunos puntos del territorio español. Cuando España, para evitar un hipotético desembarco norteamericano en las proximidades de Algeciras, procedió a iniciar obras de fortificación en dicha ciudad, Inglaterra respondió con una protesta diplomática argumentando que el artillado de la ciudad andaluza podía ser considerado como un acto de guerra. Ante la creciente influencia de Francia en Madrid en el marco de la crisis de Fachoda, el gobierno británico teme, no tanto un remoto ataque español, como el uso que Francia podría hacer de esas instalaciones militares. Madrid replicaba señalando que era su obligación defender la soberanía de España frente a posibles agresiones de Estados Unidos.¹¹⁹ Los precedentes de otras crisis no eran nada halagüeños para los intereses españoles. Gran Bretaña estaba acostumbrada a imponer sus puntos de vista en cualquier circunstancia y no dudaba para ello en desencadenar sangrientas guerras.¹²⁰ La actitud frente a Gibraltar, en opinión del profesor Luis Eugenio Togores, es idéntica a la mantenida por el Reino Unido en otros estrechos como Suez, Bósforo y Dardanelos: la posición geográfica excepcional en manos de una potencia secundaria requiere de un tipo de garantía excepcional.¹²¹ También se mostraba preocupado el gobierno de Salisbury por la posibilidad de una agresión franco-rusa en el Estrecho, contando con la complicidad española, en el contexto internacional derivado de la crisis de Fachoda.¹²² La sombra del conflicto bélico comenzaba a planear inquietantemente en el horizonte. El *Memorial de Artillería* anunciaba: “*que la guerra se nos viene encima.*”¹²³ El embajador de Austria-Hungría en Madrid, conde Víctor Dubski, se muestra partidario de un enfrentamiento de España con el Reino Unido, según recoge en su correspondencia el embajador ruso. Indudablemente, opinaba el austriaco, se perderían los archipiélagos, pero los británicos serían vencidos en el interior peninsular y las pérdidas territoriales españolas podrían ser

¹¹⁹ Jover Zamora (1978) pp. 171 y 172. Niño (2000) p. 40.

¹²⁰ *El País*, 20 de junio de 1901. Editorial “El cuento de la lechera”: “*Se nos prohíbe construir trincheras y baluartes y fuertes en Sierra Carbonera... Pero, en cambio, los ingleses llevan estrecho sus barcos... sin que se nos licite poner reparos.*” Sepúlveda (2004) p. 216.

¹²¹ Togores, L. E.: “Estrecho, factor clave en la pugna por el dominio de las rutas del mar durante el nuevo imperialismo”, en *II Congreso Internacional: El Estrecho de Gibraltar Ceuta*, UNED, Noviembre 1990, Actas Tomo V, p. 243.

¹²² Rosas, E.: “Las relaciones hispano-británicas a comienzos del siglo XX: los caminos del entendimiento”, en *Revista de Estudios Internacionales*, I, 1980, p. 704.

¹²³ Citado por Cabeda, J.: “La flota militar necesaria”, en *Certamen Naval de Almería*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, p. 17.

“compensadas con la anexión voluntaria o por la fuerza, del reino portugués.”¹²⁴ Ante el aumento de la tensión, los españoles solicitaron el apoyo francés, enfrentados con el Reino Unido por el control de Sudán, al considerar las presiones británicas una intolerable intromisión en sus asuntos internos.

A pesar de la tensión, se plantea llegar a un acuerdo durante el otoño de 1898.¹²⁵ Sagasta, a través de su ministro de Estado, Moret, sugirió la formulación de una alianza de defensa mutua entre ambos países. Con la sugerida alianza se pretendía neutralizar las exigencias británicas sobre las fortificaciones de Algeciras y que su intervención en las negociaciones previas a la firma del tratado de París con Estados Unidos significase para España una venta de las Filipinas más ventajosa.¹²⁶ El Reino Unido, empleando a su embajador, ofreció confidencialmente a la consideración de la reina regente una verdadera alianza militar el 30 de octubre de 1898. El proyecto se vertebraba sobre cinco puntos:

1.º Las dos Potencias se conciertan para promover la paz en el Mediterráneo y se comprometen a no emprender ninguna acción agresiva la una contra la otra.

2.º Si se desatase una guerra, España no se uniría a los enemigos de Inglaterra, sino, por el contrario, auxiliaría a ésta en la medida de sus posibilidades y sus recursos.

3.º En cumplimiento del Tratado de Utrech, España defenderá el Peñón de cualquier ataque terrestre y se comprometerá a no construir ninguna obra de fortificaciones o baterías, ni emplazar cañones, a distancia de tiro de Gibraltar, es decir, a menos de siete millas.

4.º Inglaterra podrá reclutar soldados españoles en tiempos de guerra.

5.º Si España se viese involucrada en una guerra, Inglaterra la asistirá impidiendo el desembarco de cualquier fuerza hostil en la bahía de Algeciras o

¹²⁴ Citado por Jover Zamora (1978) p. 176 y también en Jover Zamora, J. M^a, “1898. Teoría y práctica de la redistribución colonial”, en *Debates en torno al 98: Estado, Sociedad y Política*, Madrid, Comunidad de Madrid, 1998, p. 46.

¹²⁵ A.G.P., Cajón 4, expediente 41. Sobre la necesidad de un acuerdo con Gran Bretaña para “*el mantenimiento estricto del statu quo en el Estrecho*”, carta de Emilio de Ojeda a la reina regente de 7 de enero de 1899.

¹²⁶ Rosas (1980) p. 705. Torre (1998) p. 180.

en la costa a distancia de tiro de Gibraltar, y asumiendo la defensa por España de las islas Baleares y las Canarias.¹²⁷

Las negociaciones no fructificaron debido al miedo del presidente del Gobierno español a la reacción francesa y al temor a colocar a España en una situación de excesiva subordinación a los intereses británicos, como por las mismas fechas había ocurrido con Portugal que, en opinión de ciertos sectores de nuestro país, no era otra cosa que una colonia inglesa con derecho al uso de una bandera.¹²⁸

El día 3 de marzo de 1899 la reina regente encargaba al Partido Conservador la formación de un nuevo gabinete. Francisco Silvela, que además de la presidencia detentará la cartera de Estado, zanjará el contencioso sobre las fortificaciones en torno a Gibraltar mediante el envío, el 15 de marzo, de una Nota formal manifestando que renuncia, por amistad a Gran Bretaña, pero sin reconocer derecho alguno de esta última que a ello obligue, a construir cualquier fortificación o emplazamiento artillero que pudiera ser dirigido contra Gibraltar. A cambio, se demandaba una declaración sobre la falta de interés británico por extender su soberanía en las inmediaciones de Gibraltar. El Gobierno inglés satisfizo la petición española el 17 de marzo.¹²⁹ A pesar del entendimiento, persiste la desconfianza. El capitán General del Departamento de Cádiz informaba, en mayo de 1899, sobre las sospechosas visitas de torpederos británicos a Tarifa.¹³⁰ Ese mismo tipo de barco había sido empleado para realizar desembarcos, en “*las costas inmediatas a Tánger*”, por sus tripulantes que aprovechaban la ocasión para sacar planos de la zona.¹³¹

¹²⁷ Texto de las propuestas reproducido en Rosas (1980) pp. 705 y 706; Jover Zamora (1998) pp. 47 y 48 y Niño (2000) pp. 49 y 50.

¹²⁸ Papel subordinado de Portugal al Reino Unido, desde el punto de vista de los oficiales de la Armada, en Cervera Valderrama, J.: “Neutralidad defensiva”, en *Revista General de Marina*, tomo XLVIII, enero de 1901, p. 170 y *El Mundo Naval Ilustrado*, 30 de octubre de 1901, p. 496. En abril de 1902 pronunciaba una conferencia Rafael María de Labra en el Ateneo de Madrid, con el título “La Marina militar y la política internacional”, en la cual, refiriéndose a Portugal, afirmaba: “*Portugal es el soldado que Inglaterra tiene en la Península.*” Resumen de su conferencia, en *El Día*, 23 de abril de 1902.

¹²⁹ Jover Zamora (1978) pp. 215 y 216.

¹³⁰ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 417, carpeta 38.

¹³¹ *El Siglo Futuro*, 13 de enero de 1899.

Gran Bretaña, consciente de la amenaza que se cierne sobre Gibraltar, aumentó el presupuesto del Almirantazgo para la colonia en un 100 %. En 1900 se destinaban al reforzamiento de las fortalezas gibraltareñas y a la reforma y ampliación del puerto 305.000 libras, a lo que se sumaban los cinco millones destinados a la construcción de un nuevo arsenal.¹³² Relacionado con estas inversiones millonarias, un nuevo incidente vino a enturbiar las relaciones diplomáticas hispano-británicas en 1901. El diputado Gibson Bowles hace público el folleto *Gibraltar un peligro nacional*, de apenas cuarenta páginas, oponiéndose a los gastos antes aludidos. El escrito es calificado por la revista *Nuestro Tiempo* de “anuncio de un peligro enorme para España y el comienzo de complicaciones muy serias.”¹³³ ¿Por qué? Según Bowles: “Una guerra con España es hoy más probable que el año 1894... He adquirido esa convicción en mi reciente visita a España, en mis conversaciones con sus hombres de Estado.”¹³⁴ El parlamentario propone, entre otras medias, ocupar las tierras que estaban bajo la jurisdicción de España para proteger Gibraltar de los efectos perniciosos de la artillería moderna. Gibson Bowles realizó una interpelación sobre este asunto en el Parlamento británico en junio de 1901. El ministro de Comercio, Balfour, niega la apertura de negociaciones para la cesión de territorios españoles y habla de que el “asunto no le parece propio de una discusión pública.”¹³⁵ El embajador español presenta una nota de protesta. El rotativo *La Correspondencia Militar* demandaba al ejecutivo que aproveche la coyuntura para levantar el decaído espíritu popular para que aceptase tanto una reforma de las Fuerzas Armadas, como la firma de una alianza con una potencia exterior “para que se acallasen las ambiciones que despierta nuestro territorio.”¹³⁶ Es zanjado amigablemente el incidente.¹³⁷ A

¹³² Nuevas obras en Gibraltar, especialmente la construcción de una nueva carretera, aljibes y baterías, en *Revista General de Marina*, Tomo XLV, marzo de 1899, pp. 308 a 310. Sepúlveda, I.: *Gibraltar. La razón y la fuerza*, Madrid, Alianza Universidad, 2004, p. 215.

¹³³ “El problema de Gibraltar. Un folleto inglés”, en *Nuestro Tiempo*, marzo de 1901, p. 481. Breve reseña de la obra de Bowles, en *El Mundo Naval Ilustrado*, nº 42, 10 de marzo de 1901, p. 100. Información sobre propuestas para modificaciones en las defensas de Gibraltar, construcción de diques subterráneos, a raíz de la obra de Bowles, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, mayo de 1901, p. 634 y los rotativos *La Época* y *El Liberal*, 28 de marzo de 1901. *La Correspondencia de España* había sugerido la relación directa entre la preocupación de Gibson Bowles por la seguridad de Gibraltar y la expansión de Francia en el norte de Marruecos en su editorial “Marruecos y el Mediterráneo” publicado el 5 de abril de 1901.

¹³⁴ *Nuestro Tiempo*, marzo de 1901, p. 495.

¹³⁵ *La Correspondencia de España*, 15 de junio de 1901.

¹³⁶ *La Correspondencia Militar*, 15 de junio de 1901. Editorial “Inglaterra-España”.

pesar de la distensión, la percepción de la amenaza británica sobre la costa gaditana en las proximidades de Gibraltar persistirá.¹³⁸

No solamente estaba amenazado el ámbito geográfico próximo a Gibraltar por los británicos. Era evidente su interés por las Rías Gallegas. Son frecuentes las visitas de los navíos ingleses permaneciendo en ellas un tiempo muy variable. Se aducen ventajas económicas para Galicia por las compras de fruta fresca realizadas por los marinos británicos.¹³⁹ Como aspectos negativos se señala *“la poca generosidad hacia la nación que llora las tragedias de Santiago de Cuba y de Cavite, en obligarla a soportar el frecuente espectáculo de una gran parada de naves de guerra,”* además de la preocupante extensión del protestantismo en los pueblos gallegos.¹⁴⁰ Pero siendo estos aspectos muy importantes, lo es aún más el derivado de la práctica ausencia de barcos de guerra españoles en las citadas rías; solamente encuentran los acorazados ingleses lanchas de pescadores. ¿Qué causas se pueden aducir para explicar este incesante trasiego naval británico? Hay una declarada: la necesidad de descanso de las tripulaciones. Hay otra oculta: la posibilidad de adquirir nuevos territorios. Escribiendo bajo el seudónimo de “Jack Tar”, el teniente de navío Gerardo Sobrini señalaba que *“para Inglaterra, sería adquisición muy valiosa una de las magníficas bahías de Galicia, situadas como están a mitad de camino entre ellas y Gibraltar, y en el paso obligado de las escuadras, tanto francesas como de las naciones del Norte de Europa, que se dirijan del Atlántico al Mediterráneo.”*¹⁴¹ Denunciaba, el también teniente de navío José Riera y Alemany, las maniobras que realizan los británicos en las rías de Arosa, Pontevedra y Ares *“con el pretexto de la instrucción de sus guardiamarinas levantan inmejorables planos hidrográficos y hasta líneas de torpedos defensivos”* recordando que la posesión de *“Ferrol y Mahón le prestarían*

¹³⁷ Rosas (1980) pp. 707 y 708.

¹³⁸ Una prueba de ello es la petición elevada por la Junta de Fomento Naval de Cádiz en junio de 1902 sobre la necesidad de remediar la situación de indefensión de las costas de aquel litoral, en A.G.M.A.B. Indiferente. Legajo 4.771, carpeta 98

¹³⁹ A.G.P. Caja 15.763, expediente 26. Real Orden de 28 de Marzo de 1903 pidiendo informes sobre la política y probables propósitos de los ingleses en sus frecuentes visitas a las Rías Bajas de Galicia.

¹⁴⁰ Rovira, P.: “La acción inglesa en Galicia”, en *Nuestro Tiempo*, febrero de 1901, pp. 243 a 257.

¹⁴¹ Tar, J.: *La defensa nacional y la Marina de Guerra*, Cádiz, Tipografía Gaditana de F. Rodríguez de Silva, 1900, p. 21

*innegables servicios en una guerra con su rival la República francesa.*¹⁴² El teniente de navío Alberto Castaños Martín sugiere la posibilidad, ante la manifiesta indefensión de las costas gallegas, que el Reino Unido fundara en ellas una base naval “*de la misma manera que el Almirante Rooque (sic) fundó la de aquel Peñón en Agosto de 1704.*”¹⁴³ No solamente los marinos se muestran alarmados, también el periodista Jaime Sola escribe una serie de artículos en *El Globo* defendiendo una tesis idéntica: “*Inglaterra necesita en el Noroeste de España una ría de que disponer para la guerra oceánica: la ocupación de la de Vigo... sería suficiente.*”¹⁴⁴ ¿Qué hacer frente a semejante amenaza? El 23 de abril de 1903 el capitán general del Departamento de Ferrol, a requerimientos del jefe del Estado Mayor Central, señala que ante la hipotética invasión británica de la península del Grove, muy difícil de evitar, mientras no dispongamos de una flota que pueda “*pesar en el concierto europeo,*” solamente nos resta para evitarlo: “*Primero, crear una o más divisiones; segundo, la presencia de nuestros buques de guerra en aquellas aguas y tercero, la constitución metódica de un buen sistema de comunicaciones que en momentos determinantes facilite la acumulación de fuerzas y recursos en los puntos necesarios.*”¹⁴⁵ El miedo a un hipotético ataque británico continuó hasta la definitiva alianza con dicha potencia. Como ejemplos podemos señalar los debates del 12 de enero de 1905 del Centro Consultivo de la Armada. Se constataban las deficiencias en las defensas de las rías de Vigo y Arosa. La mayoría de los reunidos se decantaban, ante la ausencia de suficientes recursos, por atender preferentemente a la defensa de Arosa, “*pero sin abandonar las empezadas en Vigo.*”¹⁴⁶ También el informe del Estado Mayor remitido, el 17 de junio, al ministro de la Guerra sobre la

¹⁴² Riera y Alemany, J.: “Que renunciar a tener Armada es renunciar a tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo”, en *Certamen Naval de Almería*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900.

¹⁴³ Castaños y Martín, A.: “Defensa Nacional”, en *Certamen Naval de Almería*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, p. 11.

¹⁴⁴ Reproducido por Plaza Escudero, L.: “España y la guerra anglo-boer (1899-1902)”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 10, 1988, pp.127-128. El mismo periodista escribe insiste en el tema de la amenaza británica: “*Inglaterra ha sentado sus reales en Portugal. Es soberana de hecho del Tajo y del Duero. En Galicia, en toda la costa desde Vigo á Finisterre, la influencia inglesa se manifiesta en todos los órdenes de la vida. En Bilbao todo lleva el sello inglés. Gibraltar domina una parte considerable de la provincia de Cádiz. En Portugal existen campamentos atrincherados, construidos por ingenieros militares ingleses para más de cuarenta mil hombres. España está, pues, á merced de Inglaterra.*” *El País*, 12 de mayo de 1901. Editorial “La amputación de España”.

¹⁴⁵ A.G.P. Caja 15.763, expediente 26.

¹⁴⁶ A.G.M.A.B., *Libro de actas del Centro Consultivo*, sesión del día 12 de enero de 1905, pp. 211 y 212.

necesidad de reforzar las defensas de Ferrol, Vigo y las Rías Bajas para evitar que “*por una atrevida ocupación, caigan en manos enemigas.*” No cita expresamente el nombre del supuesto enemigo, pero habla de que el mismo mantiene una relación amistosa con Portugal.¹⁴⁷

Los archipiélagos de Canarias y de Baleares también eran zonas de fricción anglo-españolas. Mostraron su preocupación tanto Antonio Maura como Damián Isern por las frecuentes visitas de barcos británicos a las costas de las Baleares.¹⁴⁸ La importancia del archipiélago se acrecentó con la apertura del Canal de Suez y la dominación de Inglaterra en Egipto, por su paso hacia la India, y ha venido a ser algo extraordinario con la construcción de la gran base naval francesa de Bizerta en la costa tunecina. Son, por tanto, muy apetecibles para Francia y el Reino Unido al constituir el archipiélago “*una especie de foco donde se cruzan todas las líneas que unen las bases navales de las grandes potencias en la cuenca occidental del Mediterráneo.*”¹⁴⁹ Ante la posibilidad de un conflicto armado entre ambas potencias, nada desdeñable en 1899, es perentorio proceder tanto a su fortificación como, ante la carencia de una flota de guerra importante, a su aprovisionamiento con todos los elementos de guerra pues “*si una flota no puede ir a prestarles ayuda, pronto caerán en poder de cualquier enemigo.*”¹⁵⁰ ¿Qué se ha hecho? En el último tercio del siglo XIX se había dotado a Mahón de torpedos fijos; se creó la Brigada Torpedista para la atención de los mismos y de un varadero, construido en 1880, para el atraque de los torpederos “Pollux” y “Castor”. Se han emprendido obras importantes, pero no han tenido toda la constancia y energía que su posición estratégica reclama.¹⁵¹ Mahón es objeto de frecuentes y prolongadas visitas de “*poderosas Escuadras que... estudian sus inmejorables*

¹⁴⁷ A.G.P. Caja 15.827, expediente 30.

¹⁴⁸ Isern (2011) p. 257 : “*buques de guerra ingleses reconocen las costas y el llamado mar territorial de las Baleares; visitan con frecuencia las grandes bahías de Pollensa y Alcudia, que conocen tan bien como los puertos militares de su patria; estudian uno a uno todos los fondeaderos de aquellas islas.*” Maura, ver nota 747.

¹⁴⁹ Cervera y Valderrama, J.: “Baluarte naval”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, junio de 1901, p. 865.

¹⁵⁰ García Sobral, J.: “Baleares y Canarias”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de marzo de 1899, p. 88.

¹⁵¹ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 421, carpeta 17. Contiene un estudio sobre las deficiencias en las defensas marítimas de la isla de Menorca, especialmente Mahón, remitido por la Capitanía General del Marina al Departamento de Cartagena.

condiciones.”¹⁵² Es la pieza que falta en el triángulo Gibraltar-Malta-Mahón, “con cuyo dominio queda totalmente asegurada la supremacía marítima en el Mediterráneo.”¹⁵³ Si los británicos ocupasen esta base, Bizerta quedaría aislada de Tolón, “reducida a sus propias fuerzas y anulada para los franceses la ventaja de su línea Tolón-Bizerta.” Pero no solamente saldría perjudicada Francia, también España ya que perdería el dominio sobre la costa de Levante, la bahía de Algeciras y “terrenos inmediatos al Estrecho hasta Tarifa.”¹⁵⁴ Nuestro vecino del norte se siente amenazado en sus intereses navales ante la posibilidad de ver interrumpida su estratégica línea de comunicaciones Tolón-Bizerta. Por ello se plantea la ocupación de Mahón para evitar que sea controlado por los británicos, ante la constatación de la incapacidad de los españoles para defenderlo.¹⁵⁵ Desde las páginas de *El Mundo Naval Ilustrado* se recordaba que “desde que Mr. Thiers fijara su codiciosa mirada sobre las Baleares, no la aparta de allí (Francia) ni un momento, considerando aquel archipiélago, y sobre todo la isla de Menorca, como tesoro propio.”¹⁵⁶ Además de los intereses propiamente navales, el dominio francés de las Baleares tendrá una incidencia positiva en su expansión territorial por el norte del continente africano al permitirle “lograr más fácilmente la completa conquista de la Argelia y la total dominación de las costas de Marruecos.”¹⁵⁷ ¿Qué hacer para evitar la pérdida de tan importante archipiélago? Solo hay una respuesta: fortificar todas las islas Baleares y, muy especialmente, la plaza de Mahón. La Armada deberá ser dotada de los barcos necesarios para este fin. El capitán de caballería Francisco de Fancisco y Díaz, en una obra presentada al Certamen Naval de Almería, proponía hacer de Mahón la segunda base de la escuadra

¹⁵² Riera y Alemany, J.: “El Arsenal de Mahón. Lo que ha sido, los que es y lo que debería ser”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLIV, marzo de 1899, p. 298.

¹⁵³ Riera y Alemany, J.: “Defensa marítima de las islas Baleares”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLX, noviembre de 1899, p. 692.

¹⁵⁴ A.G.P. Caja 15.616, expediente 3. Informe fechado en Madrid el 17 de abril de 1905. Jack, T. (1900) pp. 21 y 22.

¹⁵⁵ La posibilidad de un ataque francés contra las islas Baleares, en Cubillo, L.: “El peligro de las Baleares y otros peligros”, en *La Lectura*, pp. 113 a 119.

¹⁵⁶ Galí, J.: “Alianzas” en *El Mundo Naval Ilustrado*, 30 de octubre de 1901, p. 496.

¹⁵⁷ Riera y Alemany, J.: “El dique flotante construido para Subic debiera instalarse en Mahón”, en: *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de junio de 1899, p. 226. . Para que siempre estén operativos los barcos, demandaba que se asigne al puerto de Mahón el dique flotante de Subic. El 15 de febrero de 1901, el ministerio de Marina acordaba la enajenación del mencionado dique. Aunque se reconoce que su valor es de 152.000 libras esterlinas, “podrá cederse por la suma de 125.000 como precio mínimo”. A.G.A. Caja 54/ 7.019. Carta del ministerio de Estado al embajador español en Londres. A pesar del intento de enajenación, de acuerdo con los deseos del ayuntamiento de Mahón expresados en plenario el 18 de julio de 1899, sería trasladado desde el Reino Unido a la localidad menorquina el 15 de julio de 1901.

del Mediterráneo, dotándola de una división compuesta de “dos acorazados, dos cruceros de primera clase, cuatro torpederos de segunda clase para la exclusiva defensa de las costas, tres cruceros de segunda clase, tres torpederos de primera y cuatro embarcaciones de pequeño calado”. José Riera y Alemany era menos ambicioso: seis torpederos, dos “destroyers” y un sumergible.¹⁵⁸

En el otro archipiélago español, Gran Bretaña ocupaba una posición hegemónica. Las compañías navieras británicas se habían multiplicado en Canarias y las conectaban con las rutas de las singladuras coloniales entre Europa y otros continentes. El centro más importante era Las Palmas.¹⁵⁹ El conflicto bélico hispano-norteamericano había provocado el temor a que el Reino Unido intentase apoderarse de un puerto, señalándose el de El Río, entre las islas de Lanzarote y La Graciosa o el puerto de La Luz en Las Palmas. El Gobierno francés, consciente de lo que para sus posesiones africanas representaba la ocupación británica de Canarias, había enviado un buque de guerra. La prensa española recogió el rumor.¹⁶⁰ El temor llegó a ser tan importante que incluso en el Congreso se planteó la cuestión. El oficial de la Armada y diputado republicano por Cádiz José Marengo y Gualter solicitaba que “*la defensa de Canarias es tan principal y tan importante, que a ella debe atenderse inmediatamente.*” Silvela respondió recordando que se ha reforzado tanto la guarnición como la dotación artillera de las islas. En la misma sesión parlamentaria, Marengo, sin citarla expresamente, aludía a Alemania como

¹⁵⁸ Francisco y Díaz, F. de: *¡Por la Marina de Guerra!*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, p. 42. Riera y Alemany, J.: “Algo sobre nuestra marina militar”, en *Certamen Naval de Almería*, Madrid, 1900, pp. 28 a 42. También abogaba Manuel Andújar por la defensa de Mahón mediante la construcción de una escuadra: “*¿Es realmente Mahón un magnífico puerto militar? Pues no hay nada más que una manera de conservarlos y utilizarlo para los fines de la patria, y está sola manera consiste en tener Escuadra de combate que dispute mar y en él pueda apoyarse en las eventualidades de una guerra. Acumulad en él todo el lujo de defensas que gustéis, si el mar es del enemigo, porque la escuadra Española no existe, Mahón será inevitablemente de la supremacía naval que pretenda su conquista.*” “Nacionalidad y fuerza naval”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, p. 654.

¹⁵⁹ Los intereses británicos en las islas Canarias, en Ruiz Benítez de Lugo, R.: “Canarias e Inglaterra”, en *Nuestro Tiempo*, enero de 1904, pp. 93 a 98, Morales Lezcano, V.: *León y Castillo, Embajador (1887-1918). Un estudio sobre la política exterior de España*, Las Palmas, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1975, pp. 124 a 128, Rosas Ledezma, E.: “Las <Declaraciones de Cartagena> (1907): Significación en la política exterior de España y repercusiones internacionales”, en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 2, 1981, p. 218.

¹⁶⁰ El Río, en Tar (1900) p. 21. La Luz, en Morales Lezcano (1975) p. 128. Francia y Canarias, en Ponce Marrero, J.: “Canarias y la expansión de los imperialismos de la Europa Bismarkiana a la crisis finisecular, 1880-1899”, en *Vegueta*, nº 1, octubre 1993, p. 175. Prensa, en Plaza Escudero (1988) p. 127.

hipotética amenaza al necesitar su Armada bases de aprovisionamiento.¹⁶¹ Las autoridades militares isleñas pidieron insistentemente el reforzamiento de sus defensas navales ante las constantes visitas de barcos de otras naciones a sus puertos, especialmente al puerto de La Luz. El capitán general demandaba al Gobierno español el envío de un “*buque de cierta importancia*.” La respuesta gubernamental llegaba el 27 de marzo de 1903. El cañonero “María de Molina” era destinado al archipiélago. La medida resultaba insuficiente. Era consciente Sánchez de Toca, ministro de Marina, que pretendía: “*destinar a las Canarias una pequeña escuadra o división que permanentemente recorriese el Archipiélago, destacando sus buques menores a los servicios que conviniese*.” España no cuenta con un auténtico poder naval para hacerse respetar en las disputadas aguas isleñas. Reconociendo las limitaciones existentes, el ministro de Marina propone el envío de “*uno de los cruceros protegidos de primera clase*” para atender a la demanda del capitán general.¹⁶² No fue trasladado el crucero. Para su adecuada defensa no resta otra medida que encomendarla a una poderosa flota de un país aliado mientras España no cuente con una escuadra adecuada a este fin.

Con motivo de la visita de un buque de la marina rusa a las islas Canarias, en medio del conflicto entre aquel país con Japón, se reabre en el Congreso el tema de la indefensión del archipiélago canario.¹⁶³ En el supuesto de que la escuadra rusa, camino del Pacífico, recalara en uno de sus puertos demandando carbón, víveres y aguada, en virtud de las leyes internacionales, solamente podría permanecer veinticuatro horas. Pero ¿qué ocurriría si lo hiciera “*al abrigo de las costas de alguna de las siete islas*”? Su presencia supondría complicaciones internacionales para España. La Armada solamente está presente con el cañonero “Doña María de Molina” y, por tanto, sería incapaz de hacer cumplir por la fuerza la legislación internacional. El diputado canario interpelante, Marqués de Villasegura, demandaba el traslado de “*siete*

¹⁶¹ Intervención de Silvela, en *DSC.*, 10 de enero de 1900, pp. 3.344 y 3.345. Marengo: “... *si hubiera una Nación europea poderosa como Inglaterra, que no pudiera atravesar el Canal de Suez, la posesión de Canarias sería para ella una necesidad, porque sería una escala y aun base de operaciones*”.

¹⁶² A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 423, carpeta 95.

¹⁶³ *DSC.*, 15 de octubre de 1904, p. 285. Interpelación de Vega de Seoane sobre la visita de un barco ruso y la imposición del Gobierno español a que el mismo abandonara el puerto en el plazo de veinticuatro horas.

barcos que se hallan armados en el mar Cantábrico y que creo podrían dedicarse a este servicio en estos momentos en que se viene encima un conflicto internacional de importancia.” En su respuesta, Maura insistía en la necesidad de obrar con cautela y no aventurar hipótesis.¹⁶⁴ Los barcos solicitados para la defensa de Canarias no se trasladaron al archipiélago. No fueron los puertos canarios los visitados por la escuadra rusa. La Flota del Báltico, bajo el mando del almirante Rodjesvenky, intentó carbonear en el puerto de Vigo. La situación era delicada después del incidente del 20 de octubre de 1904 cuando los rusos, al confundir a unos pesqueros británicos con torpederos japoneses, abrieron fuego causando algunas víctimas mortales entre los pescadores británicos.¹⁶⁵ La tensión entre ambas potencias aumenta considerablemente. La flota británica se moviliza.¹⁶⁶ El capitán general de Ferrol, en previsión de incidentes, envió a Vigo al crucero “Extremadura” y a Villagarcía a los cañoneros “Marqués de la Victoria” y “Vasco Núñez de Balboa”. Cuatro acorazados y un transporte rusos entraron en el puerto de Vigo el 26 de octubre. Un crucero ruso atracaba en Villagarcía. El comandante de marina, José Ruiz de Rivera, comunicaba al almirante ruso la imposibilidad de suministrarle carbón alegando la neutralidad española. Rodjesvenky argumentaba averías en las máquinas de los cinco barcos surtos en el puerto gallego para solicitar 400 toneladas por buque para poder arribar al puerto de Tánger.¹⁶⁷ El Gobierno ordenaba suspender la medida al día siguiente accediendo a las peticiones rusas.¹⁶⁸ Después de carbonear, los barcos

¹⁶⁴ DSC., 27 de octubre de 1904, pp. 479 a 481.

¹⁶⁵ Versión del incidente proporcionada por los rusos es publicada por *El Día*, 29 de octubre de 1904: “*El incidente ocurrido en el mar del Norte fue provocado por dos torpederos que marchaban con las luces apagadas, amparados por la oscuridad, en orden de ataque contra el barco que navegaba a cabeza del destacamento. Este, cuando iluminó el mar con sus proyectores, comenzó el fuego.*”

¹⁶⁶ Noticias sobre movimientos de barcos británicos camino de Vigo desde Gibraltar en: *El Globo* y *El Día*, 29 de octubre de 1904. Temores sobre un hipotético enfrentamiento militar en: *El Liberal*, 28 de octubre de 1904. Editorial bajo el título “Complicación gravísima” En el mismo, después de anunciar la movilización de una escuadra británica compuesta por “28 acorazados, seis cruceros acorazados, 12 protegidos y 51 destructores” conmina a que el Gobierno “debe invitarles (a los barcos rusos) categóricamente a que se alejen hoy mismo de nuestras aguas jurisdiccionales.”

¹⁶⁷ *El Día*, 27 de octubre de 1904.

¹⁶⁸ DSC., 27 de octubre de 1904, pp. 489 y 490. Interpelación de Vega de Seoane sobre el no suministro de carbón a la flota rusa y respuesta de Maura. *El Imparcial*, 27 de octubre de 1904. Editorial bajo el título “La neutralidad”. En el cual puede leerse: “*Ante todo y sobre todo, importa conservar de una manera rigurosa la neutralidad, cumpliendo al pie de la letra lo establecido y procediendo, si necesario fuera, con un celo y una escrupulosidad que nos eviten reclamaciones.*” Narración de estos acontecimientos, en Bordejé (1978) pp. 106 y 107 y Blanco Núñez, J.M.: “Centenario de la escala en Vigo de la escuadra rusa del almirante Rodjestvensky”, en *Revista General de Marina*, Agosto-Septiembre de 2004, pp. 251 a 265.

abandonaban las aguas gallegas el día 1 de noviembre escoltados por el crucero “Extremadura”. Se relajaba la tensión entre rusos y británicos al presentar los primeros unas oportunas disculpas y abonar 65.000 libras esterlinas de indemnización.

La imposibilidad de una alianza con el Reino Unido a comienzos del siglo XX hace, por tanto, lógico el acercamiento a sus potencias rivales, Rusia, Alemania y, sobre todo, Francia. España participaba, en la primavera de 1899, en el intento de crear una alianza entre las tres naciones citadas tendente a contrarrestar la preponderancia naval del Reino Unido.¹⁶⁹ Los intentos de Silvela de forjar una alianza continental frente a Gran Bretaña fracasaron, precisamente porque España no tenía nada que ofrecer.¹⁷⁰ Los oficiales navales españoles se mostraban a favor de las alianzas militares en contra del Reino Unido resentidos, sin duda, por su neutralidad de 1898. El alférez de navío Pedro Cardona Prieto, ganador con su trabajo del Certamen Naval de Almería, se decantaba por ingresar en la citada alianza. Pero dicha unión naval no pasó de ser un proyecto. Partidario de la amistad con Rusia y con Francia, aunque no con la Triple Alianza, se manifestaba José Riera y Alemany. La amistad con las dos primeras potencias, que a ellas las beneficiaría con nuestra envidiable posición estratégica, a España le resultará “*muy favorable el día en que se pusiera sobre el tapete el asunto de Marruecos, que Dios quiera no nos coja en el actual aislamiento.*” No hay riesgos de conflicto en esta amistad ya que Francia “*no solicitaría jamás ni el concurso de su Ejército ni el de su Marina*” para un eventual conflicto internacional. Con el acercamiento a la Triple Alianza solamente conseguiríamos “*garantizar un largo período de paz*” al ser incapaces sus respectivas Armadas de contribuir a la defensa del litoral español ante una agresión a las costas del Norte u Oeste.¹⁷¹ El teniente de navío Juan Cervera y

¹⁶⁹ A.G.A. Caja 7.014. Legajo 178. Carta del embajador en Londres, 7 de noviembre de 1899, al ministro de Estado remitiendo artículo sobre la posible cuádruple alianza. En el mismo se podía leer: “*La adhesión de España a la combinación parece que ha sido requerida con el propósito de aislar y debilitar considerablemente la posición inglesa de Gibraltar.*” Sobre la no conveniencia, por su lejanía geográfica, de una alianza con Alemania y Austria, *El País*, 27 de enero de 1901. Editorial “Los aliados de España”.

¹⁷⁰ Rosas (1981) p. 213. Clemente Ortega & Frutos de Blas (1999) p. 248. Niño (2000) pp. 51 y 52. Torre (2006) p. 242.

¹⁷¹ Riera y Alemany, J.: “Algo sobre nuestra marina militar”, en *Certamen Naval de Almería*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, pp. 21 a 24. Stabile, Guisepppe en un artículo, traducido por la

Valderrama escribe: “*Francia y Rusia serían nuestros aliados naturales si, convencidos de la eficacia y ventajas de las alianzas, y no temiendo sus consecuencias materiales... nos declarásemos a favor de ella.*” Aunque, recordando pasadas y funestas experiencias de alianzas con el país galo, se muestra a contracorriente partidario de la neutralidad porque “*nosotros... nos encontraremos solos... Y si, ni la libertad ni nuestros ideales se alcanzan con la alianza europea, ¿para qué la queremos?*”¹⁷² Otro oficial de la Armada, Saturnino Montojo incitaba a participar en una alianza similar. Argumentaba que en una Europa fracturada por dos enemistades fundamentales, la del Reino Unido enfrentado por el control de África con Francia y la del país galo, aliado con Rusia, frente a la Triple Alianza, España “*podría ponerse al lado de la Triple Alianza. De este modo se aseguraría una benevolencia de Inglaterra y el respeto de la Rusia y de la Francia.*” Otro tipo de alianza, escribe, provocaría la muy peligrosa enemistad de Inglaterra. Aunque argumentaba que para poder ser tenidos en cuenta por nuestros hipotéticos aliados, era necesaria la rápida construcción de una modesta flota de combate: “*un par de acorazados y algunos cruceros y torpederos bastarían... Después vendría lo demás.*”¹⁷³

No fue la alianza sugerida desde los círculos marinos la finalmente adoptada. Desde comienzos de 1899 estaba en el ambiente una aproximación franco-española que fue allanada por la prensa nacional. Silvela deseaba regresar a lo que había sido la política tradicional de entendimiento con París. Con el país vecino nos unían lazos políticos, financieros y económicos muy importantes que preparaban el camino hacia el entendimiento. España, a pesar de sus intereses en el Norte de África, no puso

Revista General de Marina de febrero de 1900, publicado la *Rivista Marítima* correspondiente a diciembre de 1899, analizaba las posibles alianzas de España. Su reflexión arranca de la imposibilidad de permanecer neutral el país que acaba de perder casi todas sus colonias. Tres opciones se abren. La alianza con la Dúplice de la que España obtendría la ventaja de una tutela a cambio de la utilización por parte de sus aliados de “*casi todas las fuerzas terrestres españolas*”, ventajas estratégicas y “*principio de una verdadera potencia naval rusa en el Mediterráneo.*” La segunda opción es la alianza con la Tríplice, a pesar de que ésta tiene escasas fuerzas navales para proteger sus costas, España “debería, para garantizar un largo período de paz, unirse a la tríplice. No puede ser más evidente la coincidencia entre los análisis del oficial español y el italiano. Por último, apenas dedica unas líneas a ello, llegar a una “*inteligencia con Inglaterra*” al ser ésta potencia poco proclive a los compromisos.

¹⁷² Cervera y Valderrama, J.: “Neutralidad Defensiva”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, enero de 1901, pp. 164 a 176.

¹⁷³ Montojo, S.: “La guerra naval y la guerra de costas”, en *Revista General de Marina*, Tomo L, Junio de 1902, pp. 743 y 744.

freno a la expansión gala en el sultanato desde Argelia como medio para llegar a una concertación con París. A cambio de defender la integridad territorial, España apoyaría a Francia con sus fuerzas militares. Pero Francia no estaba aún interesada en formalizar una entente con España que no le reportaría ventajas significativas y sí cargas defensivas.¹⁷⁴

Este ambiente de hostilidad hacia el Reino Unido, tanto entre los marinos como entre la opinión pública española, no tardaría en ser superado. No podía ser de otra forma dado su poder naval, su presencia en Gibraltar y su alianza con Portugal. Lo había sugerido, ante el avance francés por Marruecos, en un amplio artículo publicado en la revista *Nuestro Tiempo* Martín Hume en febrero de 1901.¹⁷⁵ Recordaba, en la misma revista, después de hacer un análisis histórico sobre la evolución de las alianzas españolas, Jerónimo Becker que: *“La lucha con Inglaterra, en cambio, nos ha sido siempre funesta; pero su amistad contribuyó poderosamente a que salvásemos, de 1808 a 1815, la independencia nacional, y de 1834 a 1848, las instituciones liberales.”*¹⁷⁶ Utilizando argumentos de carácter histórico Mariano Marfil García, en su encendida defensa de unas buenas relaciones con el Reino Unido, argumentaba:

“porque si bien se mira la Historia, si cuidadosamente se registran sus páginas, se ve que no es en Inglaterra, sino en Francia, donde el pueblo español ha tenido más frecuentemente su enemigo. Francia, deseosa de convertir el Mediterráneo en un lago francés; Francia, deseosa de ocupar las Baleares como puerto intermedio entre Marsella y Argel; Francia, con grandes ambiciones en Marruecos, preocupada siempre con la abundancia de colonos españoles en Argelia; Francia, que encantada de

¹⁷⁴ Mousset, A.: *La política exterior de España 1873-1918*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1918, p. 131. Clemente Ortega & Frutos de Blas (1999) pp. 249 y 250. Giménez Valdivieso se mostraba contrario a la alianza con Francia: *“Es un fenómeno que no se explica. España jamás recibió beneficios de los franceses.”* Ob. cit. p. 202. Sentada esta premisa, respecto a Marruecos escribe: *“Si Marruecos fuese de Francia, quedaba España convertida en una nación de paso, con Francia por el Norte y Francia por el Sur, y dada la superioridad de ésta y su mayor adelanto, España vendría a ser francesa.”* Para evitar esta dramática situación, a pesar de la oposición de muchos españoles, la expansión de España por Marruecos *“es cuestión de vida para España.”* (p. 206) Condescendencia respecto a Francia, en Robles Muñoz (1998) p. 110 y Pastor Garrigues (2007) p. 157.

¹⁷⁵ “Por el avance de los franceses en Marruecos. Los vínculos que deben unir a España e Inglaterra son más sólidos. Los intereses de los dos están concentrados en evitar el dominio de Francia sobre el litoral de Marruecos. Mientras que sean buenos amigos y presenten un frente unido y sólido, el peligro desaparecerá.”

¹⁷⁶ Becker, J.: “Las alianzas españolas”, en *Nuestro Tiempo*, abril de 1903, p. 530.

*las fronteras naturales fijóse siempre en los ríos Ebro y Rhin como delimitadores de sus dominios, en vez de atenderá los montes Vosgos y Pirineos ; Francia, que con un gran margen de consumo vinícola cierra sus Aduanas á los nuestros y se extraña de que imitemos el ejemplo, Francia es quien ha estado más veces en pugna con nosotros. No en balde ha dicho Von der Goltz que la amistad y el odio entre vecinos es donde se engendra.*¹⁷⁷

Los especialistas en defensa coincidían en sus análisis con el realizado por los comentaristas políticos. *La Correspondencia Militar* se interrogaba, a través de un editorial, sobre si Francia podría garantizar la independencia española en caso de un enfrentamiento con el Reino Unido que acarrearía *“la destrucción de la escuadra francesa... arrastrándonos en su derrota con dolorosa mutilación de nuestro territorio.”*¹⁷⁸ Entre los marineros, José Ricart y Giral en 1899 opinaba, en consonancia con el ambiente, que el enemigo principal de España era el Reino Unido y por consiguiente *“el objetivo de nuestro poder naval ha de ser defendernos de un ataque probable de Gran Bretaña.”*¹⁷⁹ Apenas un año después transformaba radicalmente su pensamiento: *“Inglaterra tiene hoy el dominio del mar; he aquí la principal razón para que defienda la alianza de España con ella, pues sus poderosas escuadras son suficientes para defender nuestro litoral, no cabiéndonos más cuidado que guardar el Pirineo.”*¹⁸⁰ Francia no puede garantizar la defensa de España. Además de las costas, debemos proteger la frontera portuguesa y la gibraltareña. La misión es imposible. Es un grave error, en medio de la

¹⁷⁷ Marfil García, M.: “Relaciones entre la España y la Gran Bretaña”, en *Revista de Derecho internacional y política exterior*, Tomo II, nº 1, 1906, pp. 220 y 221. Esta memoria fue galardonada con el primer premio en el concurso convocado por la revista con el tema: “Relaciones entre la España y la Gran Bretaña desde las paces de Utrecht hasta nuestros días”. Presentada bajo seudónimo (Picato de Militine) con el título “Cosa molesta es el ocio.”

¹⁷⁸ *La Correspondencia Militar*, 21 de junio de 1901. Editorial bajo el título “Gibraltar. Un peligro nacional”.

¹⁷⁹ Ricart y Giral, J.: *Potencialidad naval de España: lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Barcelona, Tipografía “L’Avenc”, 1899, p. 45. La opinión del marino catalán en 1899 estaba acompañada por un breve estudio sobre nuestro seguro enfrentamiento con el Reino Unido. Para anular la amenaza británica, Ricart propone defender los puertos por *“baterías, torpederos y torpedos.”* Para amenazar el tránsito por el estrecho de Gibraltar, era necesaria una escuadra de torpederos de alta mar, *“apoyados en Cádiz, Tarifa y Ceuta.”* Para atacar los intereses británicos, propone resucitar el corso que resultaría muy provechoso en una guerra contra Inglaterra, al ser *“siempre un sistema de guerra eficaz para una nación pobre que ha de luchar contra una potencia de mucho comercio marítimo.”* Ob. cit. pp. 45 y 46.

¹⁸⁰ Ricart y Giral, J.: “Nuestra Escuadra y nuestras alianzas”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de abril de 1901, p. 174.

enemistad franco-británica, apostar por la primera, “*pues sería un suicidio.*”¹⁸¹ No solamente por motivos estratégicos, Ricart señalaba los económicos para fomentar el acercamiento al Reino Unido: necesitamos colocar en su mercado nuestra producción agrícola y minera y son imprescindibles para nuestro desarrollo económico sus carbones y sus productos metalúrgicos. Recordaba, dos años después, la misma línea argumental:

*“El apoyo moral que Inglaterra concedió a los Estados Unidos para que se escribiera aquella página triste de nuestra historia fue motivo muy poderoso y justificado para que ningún español aceptase en aquellos momentos de dolor una alianza con Inglaterra... pero el tiempo es el gran bálsamo para curar el recuerdo de lejanas amarguras... no tarde en aconsejar la alianza de nuestra patria con la Gran Bretaña.”*¹⁸²

Esta misma recomendación la había realizado el teniente de navío Manuel Andújar: una alianza extranjera, la mejor y única, Inglaterra. ¿Por qué? Porque *“Inglaterra actualmente es, táctica y estratégicamente, superior a cualquier combinación de potencias marítimas continentales.”*¹⁸³ Fernando de Carranza defiende la alianza con el Reino Unido basada en motivos económicos y estratégicos. Los primeros se asientan en la necesaria complementariedad entre un país productor de materias primas, España, pero demandante de productos industriales y una economía industrializada que proporciona los segundos y exige de los primeros. El segundo motivo es el poder británico: *“una guerra entre España e Inglaterra sería nuestra completa ruina, y no hay alianza que pueda salvarnos de ella, pues dueños de la mar, que no hay nación que intente disputarle, sería cuestión de tiempo la caída en sus manos de los archipiélagos Canario y Balear.”* Salvador Canals, en septiembre de 1902, argumentaba intereses económicos para mantener la alianza británica. José María de Gavaldá Cabré se pronunciaba también por una alianza con Gran Bretaña.¹⁸⁴

¹⁸¹ Ricart y Giral, J.: “¿Qué alianza conviene a España?”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de diciembre de 1900, p. 539

¹⁸² Ricart y Giral, J.: “La alianza con Inglaterra”, en revista *Vida Marítima*, 1903, nº 51, pp. 286 y 287. En cuanto a la posibilidad de una alianza militar con Francia frente al Reino Unido opina *“que la alianza con Francia siempre ha sido ruinosa.”*

¹⁸³ Andújar, M.: “Las alianzas desde el punto de vista marítimo”, en *Nuestro Tiempo*, noviembre de 1902, p. 647.

¹⁸⁴ Carranza, F.: “Las alianzas”, en revista *Vida Marítima*, 1903, nº 47, pp. 202 a 206. Sobre la opción Francia o el Reino Unido su opinión es: *“Tener enfrente a Francia o tener a Inglaterra, no cabe duda de*

No era nada halagüeña la situación de España al comenzar el siglo XX. Derrotada militarmente, especialmente la Armada, por los Estados Unidos de América y amenazada la soberanía de algunos territorios peninsulares e insulares por el Reino Unido, había que replantear el futuro. Entre las prioridades, reconstruir una nueva marina militar sobre presupuestos tácticos y programáticos diferentes a los planteados por los Planes Navales del siglo XIX. No sería fácil. A las disputas entre los partidarios del renacimiento naval y los partidarios del renacimiento agrario, todos ellos movidos por un sincero deseo de regenerar España, se unieron las luchas por la jefatura de los partidos liberal y conservador y las insuficiencias presupuestarias. Las consecuencias de la conjunción de estos tres factores, para el renacimiento de la Armada, son objeto de estudio en los capítulos siguientes.

que es preferible lo primero, y que la amistad con aquella no nos sería nada provechosa, y en cambio la de Inglaterra haría que nos fuese muy poco temible la enemistad francesa.” Canals, S.: “Propósitos de la política exterior”, en *Nuestro Tiempo*, septiembre de 1902, pp. 292 y 293. Gabaldá, J. M.: *Del poder naval y de su necesidad para España*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1909. p. 133.

3º. EL DEBATE ENTRE REGADÍOS Y ARMADA.

3.1. LOS PARTIDARIOS DE LOS REGADÍOS.

3.1.1. Las Cámaras de comercio y Joaquín Costa.

Entre 1899 y 1907 en España se mantuvo un intenso pugilato entre aquellos que creen que la primera prioridad para la regeneración de España era reconstruir las Fuerzas Armadas y aquellos partidarios del renacimiento económico de España. Esta regeneración económica nacería necesariamente del aumento de la dotación de capital social fijo de la economía mediante inversiones en la política hidráulica y en la política de transportes. Pantanos, canales, puertos, ferrocarriles secundarios y carreteras se convertirían en los sectores prioritarios para la inversión pública.¹⁸⁵ Endeudado a causa de la pasada guerra, el estado no contaba con los suficientes recursos económicos para emprender ambas acciones simultáneamente. Era necesario optar. Los contendientes se aprestaron a la lucha mediática. Partían con ventaja los segundos. La nación se había tornado pacifista y el ejército impopular ante la visión de los retornados de las guerras coloniales: andrajosos, consumidos por la fiebre y narrando las historias de incompetencia y corrupción militar de las que habían sido testigos.¹⁸⁶

¹⁸⁵ Maluquer de Motes i Bernet, J.: “Los economistas españoles ante la crisis del 98”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 12, 1997, p. 32. Como ejemplo de las virtudes que se esperaba de los regadíos, citaremos lo escrito por el regeneracionista, seguidor en este punto de Costa, Giménez Valdivieso: “Mientras sea una nación que riegue una corta extensión de su territorio y la casi totalidad del mismo esté pendiente de la lluvia... España será pobre y no tendrá importancia en el concierto de las naciones. El día que España riegue diez o doce millones de hectáreas de los cincuenta que componen su territorio, habrá decuplicado su riqueza, sin oprimir al contribuyente tendrá la Hacienda más próspera de Europa y ocupará un puesto tan importante en el mundo, que sólo podrán aventajarla Inglaterra y Estados Unidos.” En ob. cit. p. 145. De un optimismo exagerado podemos calificar lo escrito por José Ricart y Giralt sobre la importancia de los regadíos en 1899: “La riqueza que proviene de la industria es menos sólida que la procedente de la productividad del suelo. Suponiendo a España con un buen sistema de riegos artificiales, será mucho más rica (¡!) que Inglaterra con sus espléndidas industrias.” A esta argumentación alejada de la evolución histórica de la economía, se añade una conclusión alejada plenamente de la realidad naval contemporánea: “Estas (las industrias británicas) pueden morir en tres meses de bloqueo, y las cosechas de España son independientes de los ataques de escuadras enemigas: no son bloqueables.” Ob cit. p. 23. Podemos preguntar ¿quién a finales del siglo XIX podía bloquear navalmente el Reino Unido?

¹⁸⁶ Las condiciones de la repatriación de los excombatientes, en Núñez Florencio (1996) pp. 597 a 619.

¿Quiénes eran los contendientes en liza? ¿Qué argumentos empleaban para lograr sus objetivos? ¿De qué medios se sirvieron para dar a conocer sus propósitos al resto de los españoles? En este capítulo se responderá a estos interrogantes. Primero analizaremos el pensamiento de los opositores a los gastos navales. Después el de sus partidarios. Entre los primeros descuellan dos nombres. Joaquín Costa, cuyo protagonismo como inspirador de la política hidráulica es indiscutible, y Rafael Gasset, por los importantes cargos gubernamentales desempeñados y por su vinculación con el rotativo *El Imparcial* convertido en su portavoz a favor de la extensión de los regadíos en España.¹⁸⁷

Después de las derrotas navales de 1898, tanto las Cámaras de Comercio como las Cámaras Agrícolas se convirtieron en un amplio movimiento de contestación económica y política contra el régimen de la Restauración. Incluso, interpreta el Conde de Romanones, las primeras intentaron crear un partido para formar Gobierno.¹⁸⁸ Desde ellas se elevarían nuevas ideas sobre el futuro de la marina de guerra.

En una fecha tan temprana como septiembre de 1898, la Cámara de Comercio de Cartagena propuso la reunión de una Asamblea General de todas las Cámaras de Comercio en Madrid. La Asamblea demandada se celebraría en Zaragoza entre el 20 y el 27 de noviembre asistiendo unos noventa representantes de diferentes puntos de la península.¹⁸⁹ Fue convocada por Basilio Paraíso, fabricante de espejos, en su calidad de presidente de la Cámara de Comercio de esa ciudad. En las deliberaciones previas a la Asamblea General, los representantes de la Cámara de Comercio de Bilbao se mostraron favorables, al igual que la Cámara de Cartagena, a la creación de

¹⁸⁷ Análisis de la génesis, etapas y fuentes de la política hidráulica costiana, en Ortí Belloch, A.: “Política hidráulica y cuestión social: orígenes, etapas y significados del regeneracionismo hidráulico de Joaquín Costa”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 32, julio-septiembre 1984, pp. 11 a 105. En su artículo, el profesor Ortí muestra como Joaquín Costa pretende convertir la política hidráulica en la clave de un programa nacional de desarrollo económico, e incluso en un elemento de la reforma social. El reformador aragonés pretende que su política de riegos no se limite a la sustitución del cereal por cultivos intensivos hortofrutícolas y prados, deberá solucionar también los graves problemas que aquejan a la agricultura española de fines del siglo XIX. Fracasó su proyecto; pero dejaba como herencia “la conciencia y el proyecto para un programa nacional hidráulico.”

¹⁸⁸ Romanones, Conde de: *Notas de una vida*. Madrid, Marcial Pons, 1999, p. 107.

¹⁸⁹ Soldevilla, *El año político. 1898*, p. 464.

una “*comisión mixta de marinos mercantes y de guerra para organizar y fomentar ambas marinas.*” Además proponen que debe fomentarse la expansión “*tanto de la marina de guerra como de la comercial.*”¹⁹⁰ En la reunión de Zaragoza participó el militar y diputado Eugenio Agacino y Martínez. Era representante de la Cámara de Comercio de Cádiz, pero también, en opinión de Rodrigo y Alharilla, es el portavoz de los intereses de la naviera Comillas con la que se encontraba estrechamente vinculado desde 1892. Propuso el establecimiento de una ley de primas a la construcción y navegación mercante.¹⁹¹ Los debates se abrieron el 20 de noviembre y duraron una semana. Se nombró una comisión-ponencia, con la misión de unificar todas las conclusiones, compuesta por un representante de cada Cámara de Comercio. Para facilitar los trabajos, la comisión se subdividió en cinco subcomisiones. Una de ellas encargada de los asuntos relacionados con Guerra y Marina.¹⁹² El día 23 se dio lectura en la Asamblea al dictamen de su ponencia:

“1º. *Servicio militar obligatorio, sin redención en metálico.*

2º. *Reorganización completa de los servicios del ejército y la marina con el mayor grado de economía compatible con la defensa nacional y el mantenimiento del orden.*

3º. *Revisión general de las recompensas militares otorgadas en las últimas campañas de Cuba, Filipinas y Puerto Rico, por una Junta en la que tendrán representaciones todos los institutos del Ejército y de la Armada.*

4º. *Las construcciones navales se harán por la industria particular de la nación.*

5º. *Refundición de los ministerios de Guerra y Marina en uno solo.*

6º. *Incorporación al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio de todo lo concerniente a la marina mercante.*”¹⁹³

El dictamen fue aprobado. Nada se dice en él de la urgente y necesaria reconstrucción del desaparecido poder naval español. Poco de lo propuesto será interiorizado por la clase política para ser llevado a la práctica. Los diferentes planes navales, simplemente esbozados por el ministro del ramo o, en pocos casos, presentados para su aprobación a las Cortes, recogen solamente la cuarta recomendación. La lamentable situación de los arsenales

¹⁹⁰ *El Imparcial*, 13 de noviembre de 1898.

¹⁹¹ Rodrigo y Alharilla, M.: *Los Marqueses de Comillas. Antonio y Claudio López 1817-1925*, Madrid, LID, 2000, pp. 245 y 246.

¹⁹² *El Imparcial*, 22 de noviembre de 1898.

¹⁹³ *El Imparcial*, 24 de noviembre de 1898. Soldevilla, *El año político. 1898*, p. 470.

militares españoles explica esta concesión a las peticiones de los comerciantes.

La reunión celebrada en la capital aragonesa fue todo un éxito, tanto para el ánimo de los participantes como por el impacto que tuvo en la opinión pública. No solamente participaron los pequeños comerciantes y tenderos, también los representantes de las grandes empresas. Según Fernando Soldevilla, los rotativos *El Imparcial* y *El Liberal* emplearon en loor de esta Asamblea sus más entusiásticos calificativos, suponiendo que de ella iba a salir la regeneración de España.¹⁹⁴ Santiago Alba, que había actuado como su secretario, proclamaría que la reunión de Zaragoza era la Covadonga de la regeneración de España. El periodista Luis Morote la compara con la reunión de los Estados Generales de la que derivó la Revolución Francesa. Al clausurarla, el día 26 de noviembre, los delegados evidenciaron su inexperiencia política. Creyendo que sus ideas convencerían a cualquier gobernante bien intencionado, convinieron dirigirse a la reina regente, acogiéndose al derecho de petición. Sería Basilio Paraíso quien entregara el manuscrito con el mensaje-resumen, que no tenía nada de subversivo o desestabilizador, de los acuerdos a la reina regente el 30 de noviembre.¹⁹⁵ En el mismo no hay ninguna alusión directa a las marinas hispanas, aunque se demanda “*que se abra una información severísima acerca del empleo dado en las guerras al patrimonio de la nación, castigando sin contemplaciones y sin flaquezas a cuantos resultaran culpables de haberlo malversado.*”¹⁹⁶ Lógicamente, para atender a esta petición, además de a los cargos políticos, habría que investigar a los cargos militares, algunos de ellos comprometidos en serios casos de corrupción y tráfico de influencias.

¹⁹⁴ Soldevilla, *El año político. 1898*, p. 465. Comparación con Covadonga, en Balfour, (1997) p. 80. Cabrera M. & Rey F.: *El poder de los empresarios. Política y economía en la España Contemporánea (1875-2000)*, Madrid, Taurus, 2002, pp. 129 y 130. Luis Morote, en Comellas, J. L.: *Del 98 a la Semana Trágica. Crisis de conciencia y renovación política*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002, p. 49

¹⁹⁵ Romero Maura (1985) pp. 29 a 32. Tuñón de Lara (1986) p. 167, Balfour (1997) p. 80 y Cabrera & Rey (2002) p. 130.

¹⁹⁶ *El Imparcial*, 1 de diciembre de 1898.

Costa había criticado la reunión de Zaragoza.¹⁹⁷ Pese a ello, Basilio Paraíso y Santiago Alba lo visitaron ya que decían ser seguidores de su pensamiento regeneracionista. Era aquél, ante la derrota frente a los Estados Unidos de América, uno de los españoles más sensibilizados y promovió las únicas reacciones de tipo colectivo que a la postrada España de 1898 le fue dado experimentar.¹⁹⁸ Sus dos actuaciones más importantes fueron:

Primera: El 13 de noviembre de 1898, cuando desde las páginas de *El Liberal* hace público su “Mensaje de la Cámara agrícola del Alto Aragón”. Se trata de un programa-manifiesto dirigido a los organismos representantes de las “clases neutras” que, según Cheyne, “conmovió a la nación entera y le convirtió en figura nacional.” Enrique Tierno Galván contrapone el agrado con el que fue recibido el mensaje por la prensa nacional, con la aparición de ciertas reticencias: “¿en qué quedará todo esto?”¹⁹⁹ Aunque en el manifiesto del 13 de noviembre no se habla directamente de la Armada, la propuesta relacionada con la administración central afecta al ministerio de Marina al proponer su supresión: “*reorganización de los Ministerios que queden (Hacienda, Guerra, Estado Gobernación) por Secciones o Negociados autónomos*”.²⁰⁰ También los restos de nuestro imperio colonial en el Pacífico, para cuya defensa era imprescindible una Escuadra, debería ser cedida su soberanía mediante la venta o el arrendamiento y con lo obtenido “*ingresar el producto en una Caja especial para obras públicas, canales, caminos, puertos, escuelas, baños e higiene pública*.”²⁰¹ Si las grandes potencias no aceptaran esta solución, nunca se mantendría la enseña nacional en los archipiélagos de las Filipinas, Carolinas y Marianas porque deberían ser abandonados. En el

¹⁹⁷ Joaquín Costa había escrito sobre la Asamblea Nacional de las Cámaras de Comercio en Zaragoza: “En vez de elevar al Trono un mensaje sin ninguna trascendencia práctica, debieron crear una organización apta para las luchas activas de la política.” Citado por Cheyne, G.: *Joaquín Costa: el gran desconocido*, Barcelona, Ariel, 1972, p. 132.

¹⁹⁸ Tuñón, M.: *La quiebra de 1898*, Madrid, Sarpre, 1986, p. 55. Fernández Almagro, M.: “El caso Joaquín Costa”, en *Información Comercial Española*, nº 340, 1961, p. 118.

¹⁹⁹ Cheyne, G.: “La Unión Nacional: sus orígenes y su fracaso”, en *Actas del Segundo Congreso Internacional de Hispanistas. Nimègue*, 1967, p. 254. El carácter de texto económico de ésta y otras publicaciones de Costa, en Serrano Sanz, J. M^a: “Joaquín Costa, economista”, en Gómez Benito, C.: *Joaquín Costa y la modernización de España*, Madrid, Congreso de los Diputados, 2011, pp. 81 a 85. Tierno Galván, E.: “Costa y el Regeneracionismo”, en *Obras Completas*, Vol. II, Madrid, Editorial Aranzadi, S.A., 2008, p. 487.

²⁰⁰ Costa; J.: *Reconstitución y europeización de España y otros escritos*, Madrid, Instituto de Estudios de la Administración Local, 1981, p. 31.

²⁰¹ Costa (1981) p. 35.

mismo se encuentra una propuesta de formar un nuevo partido que debería basar su programa en “*suministrar al cerebro español una educación sólida y una nutrición abundante,*” para que se consiga una sociedad diferente.

Segunda: El 15 de febrero de 1899, cuando bajo el patrocinio de la Cámara Agraria del Alto Aragón, de la que Costa es presidente, convoca en Zaragoza una Asamblea Nacional de las Cámaras Agrarias. La asistencia fue más irregular al no concurrir representantes de la gran propiedad agraria, de los campesinos levantinos y del País Vasco, de regiones como Extremadura o provincias como Sevilla.²⁰² Costa quiere llegar más lejos que Paraíso. Pero fue derrotado por 58 votos contra 18 en su propuesta para la formación de un nuevo partido político. En Zaragoza se constituirá en Liga Nacional de Productores el día 21 de febrero de 1899, más como grupo de presión que como movimiento político. El programa de intenciones de esta nueva organización, establecido en 85 puntos concretos, era muy similar al esbozado en la Asamblea de las Cámaras de Comercio. En el acto de clausura se reclamaba que “*el Gobierno realice su programa.*”²⁰³

Joaquín Costa, como presidente de la Liga Nacional de Productores, elevaba a las Cortes y al Gobierno el 6 de julio de 1899 un plan de reforma de los presupuestos. No habiendo resistido la prueba terrible del 98, el ilusionado navalista del Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil de noviembre de 1883, en donde había propuesto la creación de una escuadra de 119 buques de guerra con un coste de 1.235 millones de reales,²⁰⁴ planteaba ahora:

²⁰² Tuñón de Lara (1986) pp. 167 y 168 y Cabrera & Rey (2002) p. 130.

²⁰³ *El Imparcial*, 21 de febrero de 1899. Liga Nacional de Productores, en Tuñón de Lara (1986) pp. 169 y 170; Balfour (1997) p. 84 y Cabrera & Rey (2002) p. 130.

²⁰⁴ Costa pedía el 1 de noviembre de 1883, el siguiente Plan Naval:

Tipo de buque	Coste
5 acorazados de combate de 1ª clase	A 60 millones de reales: 300 millones
8 acorazados de combate de 2ª clase	A 30 millones de reales: 240 millones
1 acorazado del tipo de Duillo o Inflexible	A 80 millones de reales: 80 millones
10 cruceros de 1ª clase	A 20 millones de reales: 200 millones
25 cruceros de 2ª clase	A 9 millones de reales: 225 millones
40 cruceros de 3ª clase	A 4 millones de reales: 160 millones
30 botes porta-torpedos	A 1 millón de reales: 30 millones
Total barcos: 119	Total coste programa naval: 1.235 millones

Costa, J., *Marina Española o la Cuestión de la Escuadra*, Huesca, Establecimiento tipográfico de Leandro Pérez, 1912, p. 53.

“12. Que el Ministerio de Marina pase a ser una Dirección o Inspección más del Ministerio de la Guerra;²⁰⁵ y se reduzcan las fuerzas navales a lo estrictamente preciso para mantener la comunicación con las islas y posesiones españolas en África.

(...)

16. Que se supriman todas las Escuelas y Academias dependientes del Ministerio de Marina.”²⁰⁶

Como el reformador aragonés, aprovechando la discusión de los Presupuestos Generales del Estado, el presidente de Fomento del Trabajo Nacional, Alberto Rusiñol, elevaba un largo informe, el 10 de julio de 1899, al presidente de las Cortes aconsejando medidas económicas al Gobierno. Habiendo participado en la Asamblea de Zaragoza, sus peticiones recogían su espíritu. De su largo y extenso informe solamente analizaremos los puntos referidos a la Armada. Rusiñol parte de las consecuencias del desastre de 1898: *“El carácter irreparable del desastre que hemos sufrido no nos permite soñar con el desquite, y por lo mismo, reducidos como hemos quedado a una potencia de tercer orden”*. Ante esta nueva coyuntura nacional e internacional, desprovistos de compromisos tanto en América como en el Pacífico, *“debemos ajustar nuestro ejército y nuestra marina a las exclusivas exigencias de la seguridad interior.”* Como Joaquín Costa, no se muestra partidario de la reconstrucción de la marina de guerra:

“Hondamente quebrantada nuestra marina de guerra, y en mísero estado la Hacienda pública, nuestro interés estriba en renunciar al intento de construir nuevas escuadras, cerrando lo que reste del crédito existente para obras navales, borrando la mayor parte de la consignación destinada a los departamentos, arsenales, comisiones en el extranjero, escuelas, academias, premios de enganche, sometiéndolo todo a una reorganización profunda con mira a la simplificación y a la economía.”

²⁰⁵ El 12 de septiembre de 1898 escribe un artículo Ricart oponiéndose a la pretensión costista argumentando los graves perjuicios que estas medidas provocarían a la marina mercante. Ricart y Giral, J.: “Ligereza” en *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de octubre de 1898, pp. 434 y 435. Como es su artículo recordaba Giral, la propuesta de unificar los dos Ministerios en uno era ya vieja. Aparecía en una ponencia al Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil de 1883 en los siguientes términos: “18ª. Para apresurar todas estas reformas y hacer más fácil y menos costosa la regeneración de nuestra Armada, es conveniente fusionar en uno solo los dos Ministerios de Guerra y Marina, y confiarlos a un estadista civil de gran prestigio y probada capacidad administrativa.” Costa (1912) p. 88.

²⁰⁶ Costa (1912) pp. 82 y 83.

Por supuesto, nada de nuevos impuestos para sufragar los gastos ocasionados por la reconstrucción de la Escuadra: *“Por de pronto esos diez millones que se quieren destinar anualmente, encareciendo el transporte marítimo y terrestre, al presupuesto extraordinario para el fomento de la Marina de guerra, hay que descartarlos.”*²⁰⁷ En resumen, perdido nuestro imperio ultramarino que justificaba la existencia de una marina poderosa, la nueva situación hace innecesarios los dispendios en buques de guerra.

No todos se mostraban de acuerdo con las ideas antes expuestas. El Círculo Mercantil e Industrial de San Fernando, el 9 de septiembre, enviaba un largo escrito dirigido a Joaquín Costa en el que exponía diversas discrepancias con lo expuesto por éste en julio.²⁰⁸ En el mismo se señalaba que al igual que ocurrió en la vecina Francia después de su derrota en 1871 donde *“no hubo un francés que después de las vergüenzas de Metz y Sedán concibiera la idea de suprimir el Ejército. Todos con igual fe, se dedicaron a hacer de sus fuerzas Armadas una institución que encarnara en el espíritu de la patria.”* Los autores se preguntaban *“¿Y por qué no hemos de hacer nosotros lo que la nación vecina?”* Reconocían, con Costa, la necesidad de efectuar importantes reformas, pero no aceptaban la disminución de la marina de guerra:

“Hágase en buena hora reducción en los gastos innecesarios y aplíquese el sobrante que resulte a la construcción de barcos... dotándonos de una escuadra proporcional al número de habitantes que tiene la nación, y al lugar que le corresponde ocupara en Europa, y no dar motivo para confirmar la despreciativa suposición de que el África empieza en los Pirineos... ya que Marruecos no tiene marina de guerra.”

Como la Liga Nacional de Productores, proponían la unificación de Guerra y Marina, pero solicitaban el restablecimiento del Almirantazgo: *“acercándose todo lo posible al sistema inglés, para que no suceda como al presente que, con los continuos cambios de ministros, la responsabilidad se divide entre muchos.”*

²⁰⁷ F.A.M. Legajo 452, carpeta 6. Informe de Alberto Rusiñol.

²⁰⁸ Costa, (1912) pp. 74 a 82.

El 30 de septiembre, desde la *Revista Nacional*, responde a las puntualizaciones del Círculo de San Fernando Joaquín Costa. Después de recordar su pasada intervención en el Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil a favor de la creación de una importante marina de guerra, señalaba que ha pasado el momento de la misma. Si sumamos los desastres de Santiago de Cuba y de Cavite, la inoperancia de los diferentes Gobiernos para conseguir una eficaz marina militar y los enormes dispendios económicos realizados que “*le había costado (a España) sacrificar 100.000 kilómetros de caminos vecinales, de que todavía carece*”, ya solamente puede “*oír hablar de Marina para otra cosa que para liquidarla.*” Por último, respondiendo a la preocupación mostrada por sus interpelantes en su escrito sobre el futuro de España sin una Armada que nos proteja y nos coloque en el lugar que merecemos en Europa, escribe “*¿qué será de España sin marina? Lo mismo que ha sido siempre con ella: lo que Dios quiera.*”²⁰⁹

Prosigue dando a conocer Costa sus argumentos a favor de las reformas en las Fuerzas Armadas españolas. El 3 de enero de 1900 pronuncia una conferencia en el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial de Madrid. Insiste, una vez más, en la necesidad de cambiar la orientación de los gastos que el Estado debe realizar y propone ahorrar, abaratar la patria, mediante la reducción del activo del ejército, “*cerrar academias militares, liquidar la marina que llamamos de guerra, arrendar los arsenales del Estado.*”²¹⁰

Las Cámaras de Comercio e Industria convocan, por instigación de Gamazo, una segunda Asamblea Nacional. Se reunirá en el Centro de Labradores de Valladolid el 14 de enero de 1900 bajo la presidencia de Basilio Paraíso.²¹¹ Después de solucionar algunos problemas con el Centro de labradores, la asamblea procedió a la discusión de una serie de propuestas o bases. Como conclusión a sus deliberaciones, se votó un programa de

²⁰⁹ *Ibidem.* pp. 89 y 90.

²¹⁰ Costa (1981) p. 216.

²¹¹ Soldevilla, *El año político. 1900*, pp. 12 a 14. La reunión de Valladolid es interpretada por Maurice y Serrano como una maniobra para “torpedear la constitución del partido que podía salir de la “Asamblea de Productores” que Costa pensaba reunir en Sevilla.” p. 86.

exigencias mínimas aprobado el 16 de enero. Respecto a las Fuerzas Armadas se proponía:

3º. *“De reorganizar el ejército, sobre la base del servicio militar obligatorio; desarticulando su actual presupuesto para reducir en mayor escala las categorías superiores y los altos e inútiles cuerpos consultivos, mejorando la situación de la oficialidad y del soldado; dotando, merced a una reducción máxima del contingente y a una mejor distribución de gastos militares, las consignaciones de material de guerra y prácticas; e interviniendo la administración civil en todos los gastos militares.”*

4º *De reorganizar la Marina, poniendo término a las escandalosas prodigalidades que hoy distinguen su presupuesto; reduciendo estrictamente éste a las necesidades presentes del país y al número de barcos útiles que poseemos; aprovechando en el mar el entusiasmo y la inteligencia del personal; procurando nuevas y mejores construcciones; interviniendo asimismo la administración civil los gastos de la Marina; y refundiendo en uno solo este Ministerio con el de la Guerra.”²¹²*

En resumen, reducir los gastos suprimiendo lo innecesario y control civil del presupuesto militar.

Los asambleístas de Valladolid se decantaron por la potenciación de la agricultura, especialmente la de regadío. Solicitaban la intervención directa del estado: *“la necesidad de que el Estado favorezca la transformación de los actuales cultivos, iniciando resueltamente un plan de canales, pantanos y embalses.”²¹³* Son conscientes de que es insuficiente aumentar la superficie regada para acabar con los seculares males de la atrasada agricultura española. Para incrementar la riqueza de los campesinos españoles eran necesarias otras actuaciones como:

- Mejorar los caminos vecinales.
- Facilitar nuevos abonos y semillas a los campesinos.
- Mejorar la formación técnica de los agricultores.
- Liberar al campesino de la plaga de los caciques.

²¹² Tierno Galván (2008) p. 492.

²¹³ Soldevilla, *El año político. 1900*, p. 19.

Por primera vez se apeló a la necesidad de contar con representantes en las Cortes para conseguir sus objetivos, tomándose la decisión de constituir la Unión Nacional. Éste “vivirá ajeno por completo a toda cuestión de formas de Gobierno y de cualquier clase de problemas de orden constituyente del Estado.” Por unanimidad, Paraíso y Alba fueron nombrados respectivamente presidente y secretario. También se decidió invitar a Joaquín Costa y a su Liga Nacional de Productores para ingresar en la Unión Nacional. El 1 de marzo de 1900 ambas organizaciones quedaron unidas, sin congreso de fusión. El proyecto de Costa quedaba diluido por la orientación apolítica de los sectores mercantiles dirigidos por Paraíso.²¹⁴

Las reformas fiscales, especialmente la nueva Contribución de Utilidades, promovidas por Raimundo Fernández Villaverde provocaron las protestas de comerciantes e industriales medios que se sentían como los más perjudicados por las mismas. El 21 de junio de 1899 se producía una manifestación de Barcelona para exigir una reducción de ciento cincuenta millones de pesetas en los gastos estatales. El 26 las Cámaras conseguían que casi todas las tiendas de España cerrasen. Se produjeron disturbios en Valencia, Murcia, Sevilla y Zaragoza saldados con seis muertos y cuarenta heridos. En julio eran los gremios de tenderos de Barcelona los que proseguían con su enfrentamiento con el llamado “tancament de caixes” que se prolongó en la capital catalana, a pesar de la declaración del estado de guerra y del bando del capitán general declarándolo delito de sedición militar, hasta mediados de noviembre. Empresarios y comerciantes fueron detenidos. El conflicto provocó la salida del Gobierno de Duran i Bas y la dimisión del alcalde, el 10 de octubre, de la ciudad condal.²¹⁵

En el marco del enfrentamiento entre el Gobierno de Silvela y la Unión Nacional, el primero prohibió una manifestación prevista para el 29 de

²¹⁴ Ibídem p. 20. Maurice J. & Serrano C.: *J. Costa: Crisis de la Restauración y populismo (1875-1911)*, Madrid, Siglo XXI, 1977, pp. 86-87. Tuñón de Lara (1986) pp. 173-176. Comellas (2002) p. 140. Cabrera & Rey (2002) pp.132 y 133. Cheyne (2011) pp. 144- 146. La actitud de Costa ante la “tan deseada unión de las Cámaras con la Liga”, en Cheyne, G.: *Epistolario Joaquín Costa Manuel Bescós. 1899-1910*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1974, pp. 19 a 40 y 191.

²¹⁵ Fernández Almagro (1968) pp. 237 y 238. Tuñón de Lara (1986) p. 172. Balfour (1997) p. 85. Comellas (2002) p. 222. Cabrera & Rey (2002) p. 131. Bando del capitán general, en Ballbé (1985) p. 261. Dimisiones, en Cambó, F.: *Memorias (1876-1936)*, Madrid, Alianza Universidad, 1987, p. 68.

marzo de 1900 por la segunda en Madrid. La celebración de la citada manifestación debería coincidir con la entrega de un Mensaje al presidente del Congreso de los Diputados redactado por Costa y firmado por más de 400 asociaciones, gremios, círculos, ateneos, delegaciones, etc. El texto se hará público en el periódico republicano *El País* el 31 de marzo. Retomaba una de las ideas expuestas tanto por Costa como por la asamblea de Valladolid: “liquidar la Marina y unirla con Guerra”.²¹⁶

La única medida concreta que tomó la Unión Nacional fue el 10 de mayo de 1900 cuando se intentó, con cierto éxito, el cierre de tiendas y se ordenó la resistencia al pago de tributos. El Gobierno actuó con contundencia. Desplegó en Madrid a la Guardia Civil, recogió las ediciones de *El País* y amenazó con cerrar las Cámaras de Comercio. El 10 de mayo se producen manifestaciones en Barcelona y Valencia. Se declara el estado de guerra en ambas ciudades. Incidentes importantes en Segovia, Cádiz y Sevilla que ocasionaron, en esta última ciudad andaluza, un muerto al intervenir la Guardia Civil.²¹⁷ El 20 de junio se suspenden las garantías constitucionales en la capital del estado y se ordena también la clausura de los centros mercantiles. Costa lo dio todo por perdido y envió una circular reservada al directorio de la Unión Nacional presentando su dimisión el 26 de mayo. A finales de mes las contribuciones comenzaban a ser pagadas en las provincias. Tres días después, las tiendas de la capital abrieron sus cierres. Silvela había capeado el temporal, en palabras del profesor Varela Ortega, “con facilidad pasmosa.” La Unión Nacional salió enormemente desgastada del enfrentamiento y, poco después, dejaba de existir como fuerza política. Vivió como un fantasma, porque Paraíso mendigó alianzas de los partidos dinásticos y aceptó la limosna que quisieron darle: algunos escaños en las Cortes. La Unión Nacional es fagocitada por el sistema. Santiago Alba, uno de sus más importantes dirigentes, después de trabar amistad con Villaverde, será designado

²¹⁶ Tierno Galván (2008) p. 500. El texto del Manifiesto lo reproduce también Tuñón de Lara calificándolo de: “uno de los textos de circunstancias más interesantes y dignos de estudio” de Costa. Ob. cit. pp. 176 a 179.

²¹⁷ *La Correspondencia Militar*, 11 de mayo de 1900. El rotativo militar calificaba de “mamarrachos, enemigos acérrimos de la patria” a los participantes en los acontecimientos del 10 de mayo en un editorial bajo el título “Los mercachifles.” Narración de los preparativos y del cierre de tiendas, en Soldevilla, *El año político. 1900*, pp. 142, 156 y 159.

subsecretario de la presidencia en el gabinete presidido por éste en 1903. Basilio Paraíso, con el apoyo de Segismundo Moret, es elegido diputado por Zaragoza.²¹⁸

Costa cerraba una etapa de su vida abandonando el citado grupo de presión e iniciaba otra experiencia vital al incorporarse, en 1903, a la Unión Republicana dirigida por Nicolás Salmerón.

Aunque había mostrado su repugnancia por el Gobierno parlamentario tal como existía entonces en España, los jefes de la Unión Republicana le convencieron para que presentara su candidatura por Zaragoza, Madrid, y Gerona, ciudades por las cuales fue elegido diputado en 1903. Este, en calificativo del historiador Tuñón de Lara, “curioso diputado que jamás traspasaría los umbrales del Congreso, ni para jurar el cargo” debido a su estado de salud, a las dificultades en su vida privada y a sus problemas legales. Por tanto, no intervendrá en los debates habidos en el Congreso sobre política naval. En 1904 renuncia a su mandato de diputado y progresivamente se aleja de su jefe Salmerón, posiblemente hastiado de las luchas, intrigas y discordias en el seno de su propio partido.²¹⁹

Pero lo que realmente llenó la copa de Costa hasta rebosar fue la actitud del partido republicano ante la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales promovida por el Gobierno de Antonio Maura. La minoría republicana apoyó la ley, lo que provocó su indignación.²²⁰ Contrasta la satisfacción de la que hizo gala Maura ante el rey por la unanimidad conseguida por la aprobación de la Ley de Escuadra, con las objeciones que de la misma realizó Joaquín Costa. El 25 de diciembre de 1907 publica en el diario *El País* un largo informe en contra de la reorganización de la Marina.²²¹ España tiene otras prioridades de tal forma que “*primero se rehaga el país, triplicando por lo menos su producción agraria, minera e industrial,*

²¹⁸ Maurice & Serrano (1977) p. 87. Tuñón de Lara (1986) p. 181. Balfour (1997) p. 90. Ballbé (1985) pp. 261 y 262. Varela Ortega (2001) pp. 386 a 390. Comellas (2002) p. 143. Cabrera & Rey (2002) pp. 133 y 134.

²¹⁹ Cheyne (1972) p. 146. Tuñón de Lara (1986) p. 55. Maurice & Serrano (1977) p. 106.

²²⁰ Cheyne (1972) p. 150. Maurice & Serrano (1977) p. 106.

²²¹ F.A.M. Legajo 361, carpeta 3. Guarda las páginas de la edición de *El País* con el escrito de Costa.

disminuyendo en un tercio, por lo menos el número de analfabetos y en otro tanto el atraso marroquí (sic) de los que presumen no serlo, mejorando en un tercio la ración alimenticia del proletariado de levita, de chaqueta y de blusa.” Arremete contra sus compañeros de partido que han votado favorablemente la ley: *“no se puede servir a un tiempo a dos señores: la grey palaciega y el país”*. Frente a la dictadura parlamentaria, *“la votación del día 30 no fue un acto de un Parlamento: fue una dictadura de notables liándose la manta a la cabeza y haciéndole una higa al país”*, propone la solución radical de no pagar. *“¿Tienes gusto en jugar a los acorazados y a los torpederos? Pues págalos”*. En cuanto a los barcos proyectados argumenta que *“el material flotante no constituye por sí solo una Marina ni da la más insignificante cantidad de poder marítimo”* y sostiene que nada ha variado, que no se han aprovechado las enseñanzas del Desastre, y ahora se quiere continuar haciendo lo mismo, repitiendo los mismos errores. Antes de construir barcos, se deberían adoptar otra serie de medidas, como, por ejemplo:

1ª Preparar el personal destinado a prestar servicio o dirigir la administración de Marina.

2ª Mejorar la preparación de la oficialidad de la Armada, dedicando el suficiente celo a la investigación.

3ª Alimentar la vocación marinera del personal de la Armada, para que se sienta atraído por los destinos a bordo y no por los de tierra.

4ª Incrementar el presupuesto destinado a la renovación y mantenimiento del material flotante.

5ª Introducir mejoras en los puertos militares.

España, *“que no ha demostrado nunca aptitudes para ser potencia marítima”* debe plantearse *“doble llave al sepulcro de Ensenada para que no vuelva a construir”*²²². Hace alusión, para defender sus tesis, a la afirmación de Francisco Silvela reconociendo, en 1903, *“que el país era resueltamente hostil a todo intento de construcción de escuadra, y que el*

²²² Joaquín Costa había pronunciado un discurso en el Teatro Pignatelli de Zaragoza el 12 de febrero de 1906 con motivo de la Asamblea Municipal Republicana. En el mismo adelantaba gran parte de sus argumentos de 1907: *“Escuadra, si alguna vez hemos de tenerlas, han de darse por añadidura. Mientras tanto, doble llave al sepulcro de Ensenada para que no vuelva a construir.”*

régimen parlamentario se gobierna con la opinión y no en contra ella.” Una frase de este largo informe puede resumir la actitud de Costa frente a los problemas de la marina de guerra en 1907: “*a nuestros personales sucesores y a nosotros mismos decimos: ¡para escuela y defensa, sí; para barcos, no!... Doble llave al sepulcro de Ensenada.*” El mismo autor que escribe en 1883 que “*solo será digno de vida quien pueda invocar para conservarla los únicos títulos valederos en el momento, títulos de acero, fusiles, cañones, lanzas, ametralladoras, torpedos y espolones;*”²²³ desde 1898 quiso cambiar cañones, acorazados y cruceros por caminos, escuelas e industria.

Costa, aprovechando la crisis generada por la implicación en la guerra del Rif, critica, en octubre de 1909, toda la política seguida por Antonio Maura. La gestión gubernamental del político mallorquín la califica de improvisada.²²⁴ La consecuencia de su improvisación es que “*España ha retrocedido en todos los respectos más que en los nueve años anteriores corridos desde 1898.*” No siendo menor lo anteriormente expuesto, Costa retoma la crítica contra la aprobación del Plan de Escuadra que ha supuesto a las arcas estatales 200 millones de pesetas que ahora se unen a una segunda iniciativa, pese a la opinión popular en contra, que cuesta 100 millones de pesetas: “*la guerra desastrosa del Rif*”. Como ya había expuesto en *El País* en 1907, gobernar de espaldas a la voluntad popular es un acto de “*lesa soberanía nacional*” que se traduce en Gobierno personalista y absolutista.

3.1.2.- Rafael Gasset o la Nueva Política.

Rafael Gasset protagonizaría una evolución muy parecida a la de Joaquín Costa. Antes de 1898 es constante su preocupación por el reforzamiento de la Armada. Después de la derrota en la guerra contra los Estados Unidos, como el pensador aragonés, habla de reconstrucción económica del país a través de las obras públicas y especialmente de las

²²³ Costa (1912) p. 83.

²²⁴ Soldevilla, *El año político. 1909*, pp. 344 y 345.

hidráulicas desapareciendo en él el interés por la Marina. Gasset se convertirá en el hombre de la política hidráulica.²²⁵

Gasset une en su figura la condición de director del periódico *El Imparcial* desde el 11 de noviembre de 1891; diputado en las Cortes, desde el 26 de junio de 1892, y Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, o desde 1905 otra vez Fomento, en nueve ocasiones.²²⁶ Se trata de un hombre plenamente integrado en el régimen político de la Restauración. Militó en sus primeros años en el Partido Conservador para evolucionar hasta el bloque liberal, tras la muerte de Villaverde en 1905. Es el principal continuador de la política hidráulica costiana en su acción gubernamental.

Antes de 1898 podemos hablar de cuatro importantes intervenciones de Gasset en relación con la Armada:

Primera: La campaña de 1891-1892 sobre los Astilleros del Nervión. Bajo la directa inspiración de Rafael Gasset, *El Imparcial* realizaba una campaña periodística encaminada a poner de manifiesto, con pruebas concretas, las irregularidades cometidas por el Gobierno de Cánovas en la concesión del contrato para la construcción de los buques de guerra a la empresa creada por Martínez de las Rivas. Ésta se mostraba incapaz de realizar los trabajos requeridos para la entrega de los barcos proyectados y el rotativo solicitaba que los astilleros estatales sustituyesen a los privados.²²⁷

Segunda: La campaña de 1894 sobre la creación de una Comisión parlamentaria con el objetivo de investigar las graves deficiencias de la Armada puestas de manifiesto explícitamente con ocasión de las maniobras navales ordenadas por el ministro de Marina, Manuel Pasquín, en la primavera de 1894. Rafael Gasset y el general Marengo presentaron proposiciones para

²²⁵ Pan-Montojo, J.: “El atraso económico y la regeneración”, en Pan-Montojo (coord.): *Más se perdió en Cuba. España y la crisis de fin de siglo*, Madrid, Alianza Editorial, 1998, p. 318.

²²⁶ Puestos ocupados en su vida pública por Gasset, en Sánchez Illán, J.C.: *Prensa y política en la España de la Restauración*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1999, pp. 75 y 79. Villanueva, G.: “Apuntes para una biografía política de Rafael Gasset, un liberal regeneracionista”, en *Espacio Tiempo y Forma*, T. 3, 1990, p. 161.

²²⁷ La campaña de 1891-1892, en Sánchez Illán, J.C.: “El Imparcial ante la guerra de Cuba”, en *Historia y Comunicación Social*, nº 3, 1998, p. 202-203. Sánchez Illán (1999) pp. 69 a 79.

la creación de una Comisión parlamentaria que determinase la situación en que se hallaba la Armada española.²²⁸ La Comisión no fue elegida por el Congreso hasta el 23 de febrero de 1895, dos días antes del grito de Baire que daría inicio a la insurrección cubana.²²⁹

Tercera: Intervenciones parlamentarias de agosto de 1896. El 1 de agosto el diputado Gasset realizaba una interpelación parlamentaria al ministro de Marina sobre la compra a la casa Ansaldo de Génova de tres cruceros que, estando proyectados para el Gobierno argentino, ahora eran comprados por el español a un precio más alto.²³⁰

Cuarta: Iniciada la contienda contra los Estados Unidos de América, en el Congreso presentaba Gasset el 1 de mayo de 1898 un voto de censura contra el ministro de Marina, a la vez que declaraba el entusiasmo por la heroica conducta de la Armada española. Lo firman Canalejas, el Marqués de Cabriñana, Ortega y Munilla y su hermano.²³¹

Después de la derrota, Gasset, como Costa, se une a la campaña regeneracionista que pretende sacar a España de su atraso cultural y económico mediante la aplicación del lema: “Agua, Caminos y Escuelas.” Era necesario erradicar la lacra del analfabetismo, que aún representaba el 63 por ciento de la población al principio del siglo XX, mediante una extensión de la enseñanza. También era imprescindible el aumento, tanto de la riqueza como de la producción agraria en España. El progreso de la agricultura reposa en el impulso de los regadíos. Frente a la pretensión de los sectores conservadores, especialmente vinculados a latifundistas y especuladores, los seguidores de Costa defienden una agricultura intensiva de elevada productividad. Rafael Gasset, el 7 de abril de 1899, desde *El Imparcial* daba comienzo a una campaña de concienciación nacional sobre la necesidad de aumentar la superficie regada en España que constituiría el eje de su trayectoria política, de tal modo que puede afirmarse que, desde abril de 1899, “todos los días casi

²²⁸ Fernández Almagro (1946) p. 62.

²²⁹ Sánchez Illán (1998) pp. 205 a 208. Sánchez Illán (1999) pp. 91 a 95.

²³⁰ Sánchez Illán (1998) p. 215. Sánchez Illán (1999) pp. 107 y 108.

²³¹ Tapia (1961) p. 331.

sin interrupción durante un cuarto de siglo *El Imparcial* publicó artículos sobre la política hidráulica.”²³² No estuvo solo. El Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, desde la *Revista de Obras Públicas*, comenzó una campaña a favor del desarrollo de todas las obras públicas y singularmente de las hidráulicas. Los ingenieros reclamaban un presupuesto suficiente para financiar las obras públicas requeridas por España. El editorial de la *Revista de Obras Públicas* de abril de 1899 declaraba: “*Ha llegado la hora de que vuelva a figurar el presupuesto de Fomento en primera línea. El país desea que se desarrollen sus fuentes de riqueza.*” Ese mismo mes, hacían entrega al ministro de Fomento, Marqués de Pidal, un *Avance de un Plan General de canales y pantanos de riego*. Elaborado a propuesta del ingeniero Saturnino Bellido con la participación de todos los ingenieros de las diversas provincias, contaba con informe favorable de la Junta Consultiva y declarado apoyo de la Junta de Representación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, que presidía entonces Sagasta.²³³ El momento parecía propicio. A partir de 1900 el descenso del porcentaje de la inversión estatal en carreteras y el estancamiento de lo previsto para vías férreas, provocaría un sustancial aumento de las partidas destinadas a obras hidráulicas y a puertos y faros.²³⁴ La acción propagandística tuvo su primer logro político en una proposición presentada el 11 de julio de 1899 en el Congreso de los Diputados con el objetivo de solicitar del Gobierno una declaración en la que éste se mostrara “*dispuesto a tomar a su cargo como función propia del Estado la construcción de canales y pantanos a cuyo fin presentara a las Cortes, en el plano de un año, un proyecto de ley del Plan General de dichas obras con sujeción al artículo 20 de la vigente Ley de Obras*

²³² Sánchez Illán (1999) p. 124. Inicio de la campaña, en Villanueva Larraya, G.: *La <política hidráulica> durante la Restauración (1874-1923)*, Madrid, UNED, 1991, p. 100 Campaña de Gasset en pro de los regadíos desde *El Imparcial*, en Sánchez Illán, J.C.: El ascenso político de la élite periodística: Rafael Gasset, primer Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas”, en *Studia Histórica, Historia Contemporánea*, nº 16, 1998, pp. 231 a 233. Se analizan, en este último trabajo, los tres primeros artículos sobre política hidráulica escritos por Gasset en los cuales mostraba los beneficios que para el estado suponía invertir en riegos e instaba al Gobierno para acometer una sincera política hidráulica.

²³³ El editorial es citado por Villanueva Larraya y por Gil Olcina, A.: “Del plan general de 1902 a la planificación hidrológica”, en *Anales de la Universidad de Alicante. Instituto Universitario de Geografía*, enero-junio 2001, nº 25, p. 11. Labor de los ingenieros y análisis del *Avance*, en Villanueva Larraya (1991) pp. 101 a 106. Presupuestado en 400 millones de pesetas, se proyectaban 170 pantanos y 65 canales que podrían regar más de 1.500.000 hectáreas.

²³⁴ Cuellar Villar, D.: “Las obras públicas y el marco institucional durante la Restauración. El Ministerio de Fomento (1875-19139)”, en *Revista de Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 2, 2002, p. 78.

*Públicas.*²³⁵ La proposición fue defendida por el propio Gasset. Contestó el presidente del Consejo de Ministros, Silvela, argumentando: “*el Gobierno se halla completamente de acuerdo con el espíritu y con los términos de la proposición presentada. Pocos problemas hay en los que esté de una manera más claramente indicada su intervención que en el problema de la extensión de los riegos y del mejoramiento de este poderosísimo instrumento del progreso para la agricultura y para el desenvolvimiento de la riqueza pública.*”²³⁶ La iniciativa fue aprobada sin discusión y enviada al Gobierno. Se transformaba el criterio de subsidiariedad, que hasta entonces había primado, por la intervención directa del estado.²³⁷ Las dificultades iban a presentarse en el momento de pedir los créditos extraordinarios para la construcción de pantanos y canales.

Como consecuencia de la crisis gubernamental de 18 de abril de 1900, dejan sus carteras ministeriales el Marqués de Pidal y Gómez Imaz. Silvela decide separar el ministerio de Fomento en dos departamentos. Uno tendrá encomendadas las competencias de Instrucción Pública y Bellas Artes. El otro recibe el nombre de Agricultura, Industria, Fomento y Obras Públicas. Para dirigirlo llama a Rafael Gasset.²³⁸ Abandonaba la dirección del periódico, la cual pasó a Ortega Munilla, hasta entonces director de su famoso suplemento literario *Los Lunes de El Imparcial*.²³⁹ Interpreta su biógrafo Juan Carlos Sánchez Illán que con su nombramiento Silvela pretendía atraerse a las clases mercantiles cada vez más decepcionadas y hostiles ante su incapacidad regeneradora.²⁴⁰ Era la oportunidad para realizar sus proyectos regeneracionistas. Su primera medida fue la aprobación del Real Decreto de 11 de mayo de 1900 por el que se reorganizaba el Servicio Hidrológico y se creaban siete Divisiones de Trabajos Hidráulicos para estudiar proyectos de

²³⁵ DSC., nº 33, 11 de julio de 1899, p. 821. Estaba firmada por los diputados Rafael Gasset, Francisco de Federico, Ezequiel Ordóñez, Vicente Alonso Martínez, Gurmensindo de Azcárate, José Canalejas y el Marqués de Figueroa.

²³⁶ *Ibidem.* p. 824.

²³⁷ Villanueva Larraya (1991) pp. 109 y 110. Sánchez Illán (1998) p. 236.

²³⁸ Causa del nombramiento de Gasset como ministro, en Maura & Fernández Almagro (1999) p. 30. Muy próxima a esta interpretación, tener cerca al director del más influyente de los rotativos españoles, es la de Martínez Cuadrado, M.: *La burguesía conservadora*, Madrid, Alianza Universidad, 1978, p. 423.

²³⁹ Seoane, M. Cruz & Sáiz, M. D., *Historia del periodismo en España 3*, Madrid, Alianza Universidad, 1996, p. 72.

²⁴⁰ Sánchez Illán (1997) p. 327.

obras en sus respectivas demarcaciones. Elaboraron más de 300 Memorias que sirvieron de base para el Plan General de Obras Hidráulicas. Ultimado en 1901, es aprobado por Real Decreto el 25 de abril de 1902, siendo ministro de Agricultura José Canalejas. De “respuesta liberal a la grave crisis agraria que atenazaba al país” y de “poco satisfactorio” lo califica el geógrafo Antonio Gil Olcina. Sánchez Illán escribe que “tuvo la virtud de mostrar al país la extensión y profundidad del problema del regadío.”²⁴¹

La labor de Gasset no fue coronada por el éxito. ¿Por qué? La primera hipótesis es plantear que la Hacienda Pública española no estaba en condiciones de acometer tales obras a comienzos del siglo XX. Una segunda hipótesis es la falta de voluntad gubernamental para priorizar los recursos existentes en el gasto hidráulico al decidirse atender otros gastos, léase navales, más vinculados a la política internacional y a un desarrollo basado en la industria pesada y de transformación en lugar del desarrollo de la agricultura de irrigación. La profesora Villanueva Larraya sostiene que la causa de su fracaso hay que buscarla en la suma combinada de la situación crítica de la Hacienda Pública después del desastre del 98; la aceptación de la política de nivelación presupuestaria propugnada por Fernández Villaverde y, por último, el aumento de los gastos generados por la guerra de Marruecos desde 1909 que hacían imposibles las necesarias inversiones, vía aprobación de un crédito extraordinario, en obras hidráulicas.²⁴² Josefina Gómez Mendoza ha estudiado el enfrentamiento entre aquellos que priorizaban la política de regeneración forestal como paso previo a la construcción de obras hidráulicas y aquellos, como Gasset, que ante la acuciante situación de hambre existente en España,

²⁴¹ Gil Olcina (2001) p. 11. Sánchez Illán (1997) p. 330. El Plan General de Obras Hidráulicas establece un catálogo de 296 canales y pantanos destinados a regar 1.469.922 hectáreas, lo que representaba el 6 % de la superficie total de España. La mayoría de los regadíos correspondía a tierras del interior, en detrimento de los mediterráneos. El plan fue criticado en sus aspectos técnicos por el ingeniero Manuel Lorenzo Pardo, presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro, que constataba que “*después de tres décadas, los resultados eran muy escasos porque las obras proyectadas no habían sido desarrolladas con la suficiente amplitud e intensidad.*” El ingeniero agrónomo Eugenio Nadal Reimat, por su parte, opina que: “estaba falto de todo tipo de coordinación... se limitaba a ser un catálogo de canales y pantanos, sin ajustarse a presupuesto alguno... olvidaba cualquier orientación tendente a lograr incrementos de la productividad, ignorando la zona de Levante.” No obstante estas críticas, encuentra positivo en el Plan su carácter de primer eslabón en la planificación del uso del agua en España y que “es un intento de racionalización de la doctrina ideológica regeneracionista.” Sánchez Illán y Cuellar Villar inciden en un aspecto importante del plan: la pérdida del protagonismo del cacique local en pro de los técnicos a la hora de fijar la preferencia de las obras.

²⁴² Villanueva, (1990) p. 160. Causas políticas del fracaso de Gasset, en Sánchez Illán (1997) p. 333.

especialmente en Andalucía, proyectaban pantanos y canales antes que políticas repobladoras cuyos frutos se dilataban demasiado en el tiempo. Un estado prácticamente en bancarrota, obsesionado por nivelar sus presupuestos, debe decidir cuál es la política prioritaria: bosques primero y pantanos después o pantanos primero y repoblar después.²⁴³

Fracasado su proyecto hidráulico, quedaba la censura al oponente. El gasto en la reconstrucción del poder naval, ya fueran las propuestas de Sánchez de Toca o los dos planes navales presentados por los Gobiernos de Antonio Maura, es duramente atacado desde las páginas de *El Imparcial*. “*Se equivoca de manera absoluta y evidente el ministro de Marina*”, se podía leer en su editorial del día 14 de mayo de 1903 dedicado al análisis del plan naval de Sánchez de Toca. No solo se censuraba la cantidad a gastar en los próximos diez años, también que no se hubiera informado suficientemente del plan a la opinión pública; que no se hubiera realizado ninguna reforma importante en los arsenales y, por último, que el encargado de presidir la Junta de Escuadra fuera el almirante José María de Beránger que, recuerda el articulista, “*convirtió endebles cruceros en formidables acorazados... No puede ser garantía de obras futuras quien tan infortunado resultó en las pasadas.*”²⁴⁴ La propuesta de 1904 es tachada de claramente insuficiente. El 3 de noviembre el diario aludido insertaba en sus páginas un editorial con el título de “Millones al mar” en el cual se afirma que el proyecto de Ferrándiz es “*sencillamente cómico*”. Se insiste, una vez más, en lo reducido de nuestro rearme naval: “*construir en tres presupuestos 12 torpederos y otros tantos guardacostas y llamar a eso reorganización de la Armada es abusar con demasía de la indiferencia de los ciudadanos o suponerlos sencillamente imbéciles.*” Se presupone, cara al futuro, que el gasto programado solamente servirá para imponer a “*la nación nuevo y estéril sacrificio y seguiremos arrojando al mar millones y millones.*”²⁴⁵ Desde el mismo periódico madrileño se insiste el 22 de noviembre en la idea de la inutilidad del programa naval que consiste simplemente en la construcción de unos cuantos torpederos “*que no*

²⁴³ Gómez Mendoza, J.: “Regeneracionismo y regadíos”, en Gil Olcina, A & Morales Gil, (coord.): *Hitos históricos de los regadíos españoles*, Madrid, Ministerio de Agricultura, 1992, pp. 231-262.

²⁴⁴ *El Imparcial*, 14 de mayo de 1903.

²⁴⁵ *El Imparcial*, 3 de noviembre de 1904.

*servirán a España para nada, pero que le costarán lo bastante para que tenga que dejarse hacer la sangría de unos cuantos millones.*²⁴⁶ Por último, el 29 de noviembre el rotativo publica un nuevo editorial con el ilustrativo título de “Justificada indiferencia” en el cual se insiste en lo malo del proyecto de Ferrándiz: “*todos están convencidos de que este proyecto es absurdo*” y, por tanto, a nadie puede extrañar que “*la indiferencia que rodea el proyecto de Ferrándiz es absoluta.*”²⁴⁷

Durante el segundo Gobierno de Antonio Maura, tanto desde la tribuna que le ofrece el periódico *El Imparcial* como desde sus intervenciones en actos públicos o desde su escaño de diputado en las Cortes, el mensaje de Gasset es la defensa de la política hidráulica y la más dura oposición al plan de reconstrucción de la Armada de 1907. En julio, en Ciudad Real, pronuncia un discurso en el cual afirma que: “*El Gobierno desatiende la enseñanza, descuida las obras públicas y se propone consagrar 200 millones de pesetas a crear Marina... y a emprender la construcción de una invencible de seis acorazados.*”²⁴⁸ Ya en pleno debate del Proyecto de ley sobre la reorganización de los servicios de la Armada y Armamentos Navales, desde el periódico *El Imparcial* publica el 23 de noviembre un editorial con el título “Parodia de una Escuadra” en el cual se critica duramente al mismo. Los barcos estrella, los tres acorazados, son tachados de “*anticuados e inservibles antes de puestas sus quillas en los astilleros.*” Tanto el avance de las técnicas de armamento naval, como la construcción de acorazados de 20.000 toneladas por parte del Reino Unido, Francia, Alemania, Estados Unidos y Japón, hacen preguntarse al editorialista sobre nuestros barcos: “*¿De qué servirán dentro de ocho años?*” No podemos invertir en gastos de defensa sin antes hacer de España una nación rica y productora que pueda pagarlos invirtiendo los doscientos millones en impulsar la agricultura, la industria, la minería y las obras públicas. En la misma línea argumental, el 10 de diciembre, Gasset pronuncia un largo

²⁴⁶ *El Imparcial*, 22 de noviembre de 1904. Editorial bajo el título: “El proyecto de Marina.”

²⁴⁷ *El Imparcial*, 28 de noviembre de 1904.

²⁴⁸ *El Imparcial*, 8 y 9 de julio de 1907.

discurso en el Congreso oponiéndose a que el aumento de las inversiones públicas se concretase en un programa de reconstrucción naval.²⁴⁹

Al optar por la reconstrucción de la Escuadra, se había desechado el plan Gasset que proyectaba amplias obras de regadío, pantanos y construcción de carreteras secundarias. Los acorazados habían dado al traste con la política de regadíos precisamente en el momento en el que el país acababa de sufrir las consecuencias de una tremenda crisis de subsistencias por la pérdida de cosechas en 1904 y 1905. En definitiva, la batalla mantenida entre los partidarios de cañones y los partidarios de mantequilla, había sido ganada por los primeros. No tiraba la toalla Gasset. El 31 de octubre de 1908 publica un nuevo editorial bajo el título de “Ironías y desdenes” en el cual nuevamente se aboga por abandonar la política de rearme naval e invertir los doscientos millones presupuestados exclusivamente en el desarrollo de los regadíos nacionales, interrogándose públicamente sobre quién podría estar en desacuerdo con sus argumentaciones. Joaquín López Pérez, presidente de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería, recoge el guante lanzado. Después de informar sobre sus intenciones a Antonio Maura, hace público un folleto en el que replica a los argumentos de Rafael Gasset.²⁵⁰ Como reconoce López Pérez, la falta de suficientes recursos hace necesario que el ministro de Hacienda deba optar por realizar las inversiones más convenientes para España: *“La marina militar es absolutamente necesaria, como necesarios son de modo imprescindible los pantanos, los caminos vecinales y la instrucción pública. Pero sin que esta necesidad evidente de esos y de los demás deberes nacionales, excluya a ninguno.”*²⁵¹ Gasset, consciente de que el más importante problema era la insuficiencia de recursos económicos para atender todas las necesidades del país, en la discusión del presupuesto del Ministerio de Fomento para el año 1908 hace una llamada en el Congreso al Partido Conservador para que introdujera aumentos considerables para los presupuestos de Instrucción y Fomento. La respuesta del Gobierno Maura fue presentar de nuevo un presupuesto que apenas cubría

²⁴⁹ Sánchez Illán (1999) p. 213.

²⁵⁰ F.A.M. Legajo 57, carpeta 3. Carta de Joaquín López Pérez a Antonio Maura fechada 3 de noviembre de 1908.

²⁵¹ Folleto publicado por la Real Sociedad de Amigos del País de Almería en noviembre de 1908.

los compromisos de obras en ejecución.²⁵² Por último, en plena vorágine provocada por la denuncia de Macías sobre las supuestas irregularidades en el concurso para la adjudicación de la construcción de la escuadra, el 4 de mayo de 1909 publicaba *El Imparcial* un largo artículo bajo el título: “*La adjudicación de la escuadra. Análisis del expediente*” en el cual se criticaba duramente el proceso seguido, en su opinión, demasiado sesgado a favor de la Sociedad Española de Construcción Naval. Concluye oponiéndose a la construcción de acorazados de 15.000 toneladas porque otras naciones “*están construyendo de 20 a 22.000 toneladas... Aquellos acorazados se acabarán en cuatro años, los nuestros en ocho.*” No solamente son muy inferiores en el momento de su planificación, serán piezas de museo cuando se concluyan. La solución que propone el rotativo es: “*se declare desierto el concurso y se convoque otro*” ya que “*todas las proposiciones eran inaceptables dentro de lo establecido en las bases.*” No había cambiado un ápice la línea argumental de noviembre de 1907, lo novedoso era la petición de un nuevo proceso de adjudicación.

3. 2. LOS PARTIDARIOS DE LA ARMADA.

3.2.1.- Los primeros pasos: 1898 Polavieja y Sánchez de Toca.

Desde el mismo momento de la firma de la Paz de París, el 10 de diciembre de 1898, había surgido en España una corriente favorable a la reconstrucción de la Marina y la renovación de la Escuadra. Esta corriente tendría como adalides a un grupo de publicistas navales; a tres políticos del Partido Conservador, Francisco Silvela, Antonio Maura y Sánchez de Toca; a la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería y a un grupo de presión compuesto por marineros, constructores y armadores navales y políticos agrupados todos en torno a la Liga Marítima Española. Argumentaban que sin un Ejército y una Armada fuertes, España corría el riesgo de perder también las posesiones que le quedaban en África en un momento de auge del imperialismo.

²⁵² Villanueva Larraya (1991) p. 136.

A pesar de los enfrentamientos entre la Marina y el Ejército, iba a ser un miembro de éste el primero en hablar a favor de la reconstrucción de aquélla. El general Camilo García de Polavieja había desempeñado los cargos de gobernador general de Cuba en 1890 y de capitán general de Filipinas entre 1896 y 1897. Regresó a España rodeado del prestigio que le daban tanto el haber dejado prácticamente dominada la rebelión filipina, como el haber dimitido por estimar que no se le daban los medios necesarios para realizar su labor.²⁵³ Animado por su popularidad, el general escribe una carta-manifiesto el 1 de septiembre de 1898, redactada por su secretario el periodista Santiago Mataix, a Rafael Gasset, director de *El Imparcial*.²⁵⁴ El documento había sido previamente aprobado, en secreto, por la Regente.²⁵⁵ Propugnaba la descentralización administrativa, una pretendida reforma militar, la implantación del servicio militar obligatorio, reducción de los impuestos de consumos a favor de los pobres y un impuesto especial sobre la renta del capital. Abogaba por la necesidad de reconstruir la Armada, aduciendo el argumento, que será repetido por casi todos los autores que defiendan su misma opción, de la posición estratégica de España:

*“No puede España, poseyendo las Baleares, las Canarias, las plazas del Norte de África y extensas costas que son fronteras universales abiertas a todo el que disponga de flotas de guerra, reducirse al estado de indefensión que preconizan hoy ciertos espíritus... A muy otra cosa nos excitan los recientes desastres y es a reorganizar nuestros Ejércitos de tierra y mar... La Marina en el mar, y el Ejército en constante disposición de emprender la guerra: tal es mi fórmula.”*²⁵⁶

²⁵³ Recibimiento del general Polavieja después de su dimisión como capitán general de Filipinas por haber rechazado el Gobierno el envío de veinte batallones a las islas, en Pérez Ledesma, M.: “La sociedad española, la guerra y la derrota”, en Pan-Montojo, J. (coord.): *Más se perdió en Cuba. España, 1898 y la crisis de fin de siglo*, Madrid, Alianza Editorial, 1998, pp. 97 y 98 y Jiménez Núñez, F. & López Coira, M.: “Exaltación y eclipse del general Polavieja”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 54, noviembre-diciembre 1986, pp. 210 y 211.

²⁵⁴ Sánchez Illán señala: “El documento refleja todos los tópicos que constituirían la médula del programa regeneracionista de Rafael Gasset.” En ob. cit. p. 116.

²⁵⁵ Sobre la irrupción de Polavieja en la política española, en Romero Maura, J.: *La rosa de fuego*, Barcelona, 1975, Grijalbo S.A. pp. 14 a 28 y Pro (1998) pp. 237 a 240.

²⁵⁶ García Polavieja, C.: “Manifiesto del general Polavieja” *El Tiempo*, 11 de septiembre de 1898. Reproducido íntegramente en Anexo 1 de Vega, A. & Ruiz, P.: *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1994, pp. 277 a 286. Citado por Fernández Almagro (1946) nota 22. Jiménez Núñez y López Coira, en su artículo, dividen el manifiesto en tres partes: memoria, parte programática y base ideológica. Ob. cit. p. 211.

La censura de prensa vigente impedía la difusión deseada por el autor del manifiesto. Encontró un aliado en Rafael Gasset que leyó el texto de Polavieja en la sesión del Congreso del 10 de septiembre.²⁵⁷ El día siguiente lo hacía público el periódico *El Tiempo*, órgano personal de Francisco Silvela. Los diarios liberales *El Imparcial* y el *Heraldo de Madrid* lanzaron una intensa campaña de apoyo al escrito del general. Se estaba gestando, en opinión del Conde de Romanones, la formación de un nuevo partido político que, al hacer una clara referencia a la descentralización administrativa, contaba también con las simpatías del catalanismo.²⁵⁸ Silvela, después de negociar con él, lo neutralizó nombrándolo ministro de la Guerra en el gabinete que el 4 de marzo de 1899 formó.

El mismo año del manifiesto de Polavieja, publicaba Joaquín Sánchez de Toca el primero de sus tres libros referidos a temas navales, en el cual aparece una carta prólogo de Francisco Silvela, con el título *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*.²⁵⁹ Libro terminado en enero de 1898, presagiaba la catástrofe acaecida pocos meses después: “*El año que comienza ahora nos trae presagios de tristes destinos. Todo hacer temer que antes de que acabe deje en nuestra historia una de esas marcas terribles que parece un anatema.*” Sánchez de Toca no es marino. Es un abogado madrileño y político afiliado al

²⁵⁷ Pro Ruiz, J.: “La política en tiempos del Desastre”, en Pan-Montojo, J. (coord.): *Más se perdió en Cuba. España, 1898 y la crisis de fin de siglo*, Madrid, Alianza Editorial, 1998 p. 238. Sánchez Illán (1999) p. 116.

²⁵⁸ Romanones (1999) pp. 106 y 107. Francisco Cambó señala en sus *Memorias* que el general se había puesto en contacto con el presidente del Fomento del Trabajo y con algunos otros prohombres del comercio y de la industria en Cataluña. Éstos se dirigieron a Domenech y a Prat que formularon un programa en el cual figuraba: la creación de la Diputación catalana única, el establecimiento con ésta de un concierto económico similar al del País Vasco, la codificación del Derecho Catalán y ciertas concesiones a favor de la lengua catalana. Negociaciones entre Polavieja y Fomento del Trabajo Nacional, en Romero Maura (1975) pp. 20 a 23, Jiménez Núñez & López Coira (1986) p. 217 y Cabrera & Rey (2002) p. 129.

²⁵⁹ El teniente de navío Manuel Andújar al comentar, desde las páginas de *El Mundo Naval Ilustrado* de abril de 1899, la publicación del libro de Sánchez de Toca, opina que: “*Hay que leer, hay que estudiar este libro del ilustre publicista, porque por todas sus páginas corre con impetuosa intensidad un saber profundo y un santo amor patrio que inspira ideales, sugiere confianzas venturosas y barre la desolación y el desencanto.*” El mismo autor, desde las páginas de la *Revista General de Marina*, opina sobre Sánchez de Toca después de comentar y recomendar la lectura de su obra: “*En España tenemos ya un escritor naval que en conocimiento marítimo puede con Mahan parangonarse y en crítica histórica superarle.*” Marzo de 1899, p. 400. Genaro Alas, desde *La Época* el 31 de diciembre 1899, escribe: “*Sánchez Toca ha estudiado el caso de España como un médico estudia la enfermedad; buen médico, ha descrito bien la enfermedad... Pero hay enfermos que no curan con ningún tratamiento.*”

Partido Conservador, diputado a Cortes por primera vez en 1884 y reelegido en todas las legislaturas hasta 1899, en que fue nombrado senador vitalicio. Su obra, como casi todas las escritas a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, es claramente tributaria de la del norteamericano Alfred Thayer Mahan: *La influencia del Poder Naval en la Historia (1660-1783)*. Publicada en 1890 había constituido un intento deliberado de definir los principios del poder naval. Sánchez de Toca, aun aceptando los principios estratégicos y la finalidad política derivados del pensamiento de Mahan, ante las críticas vertidas en su libro contra nuestra decadencia naval en el siglo XVII, tacha al norteamericano de tener “*escasísimos méritos como historiador*”²⁶⁰ al haberse preocupado solamente de las fuentes británicas y haber olvidado “*cual materia despreciable las fuentes históricas de nuestra patria.*”²⁶¹ Los anales marítimos españoles atesoran, en su opinión, “*enseñanzas de muy superior aprovechamiento de las que contiene el desarrollo esplendoroso del poderío británico.*”

Era lógico que, ante el cúmulo de desastres sufridos por la Armada desde la batalla de Lepanto, la opinión pública mostrase su rechazo a considerar a España como una nación marítima. “*Olvidarse de la Marina, era como olvidarse de la Historia de España misma*”, afirmaba en su libro. Se debe fomentar un giro copernicano en la relación entre el pueblo y el mar. Este cambio se producirá si los gobernantes hacen “*columbrar que el mayor ideal colectivo de España es el de la nacionalidad hispano-americana.*” Defiende el político conservador la imperiosa necesidad de mantener estrechas relaciones con Iberoamérica como fórmula para conseguir un renacimiento del poder naval español. Se muestra firme partidario de uno de los axiomas fundamentales de la obra de Mahan: la dominación del mar constituye la prueba mayor y más delicada para la política real de las soberanías. Por este motivo, si queremos estrechar las relaciones con los países americanos, es necesaria la posesión de un poder naval acorde con nuestras fuerzas económicas:

²⁶⁰ Sánchez de Toca, J.: *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*, Madrid, Imprenta de los hijos de M. G. González, 1898, p. IX.

²⁶¹ *Ibidem.* p. XI.

*“la potencia marítima es para nosotros el órgano más precioso a los fines de la vida de relación entre la Península solariega de la nacionalidad y los estados de su hermandad en América.... Con flota numerosa, ese mismo océano es el camino más breve y compendioso para servirse de todo el mundo y juntar todas las existencias aunándolas para el engrandecimiento.”*²⁶²

Coincide con Antonio Maura en su visión de que el auténtico poder naval no consiste solamente en tener barcos de guerra en el mar. Es necesario que las Armadas queden complementadas por un desarrollo de las industrias navales y de la marina mercante ya que, en caso contrario, *“las grandes Armadas de guerra son poderíos fantásticos.”* El estado debe proteger a las industrias navales nacionales además de dotar a la Armada de suficientes presupuestos para *“sustentarse en navegación y ejercicio continuado de sus tripulaciones y de todas sus piezas y máquinas.”*²⁶³

3.2.2.- Los escritores “navalistas.”

Denominaremos escritores “navalistas” a un grupo de ellos, fundamentalmente oficiales de la Armada, que durante la primera década del siglo XX van a publicar un elevado número de artículos, libros y folletos a favor de un pronto renacimiento de la marina.²⁶⁴ En sus obras responden a cuatro interrogantes:

- 1º ¿Por qué necesita marina de guerra España?
- 2º La marina de guerra, ¿se debe construir en los astilleros nacionales o en los extranjeros?
- 3º ¿Qué porcentaje del presupuesto del estado se debe dedicar a la Armada?

²⁶² *Ibídem.* p. 419.

²⁶³ *Ibídem.* p. 421.

²⁶⁴ Los autores cuyos artículos, folletos y libros se han utilizado para escribir estas líneas han sido: los escritores regeneracionistas Damián Isern y Vital Fité; los oficiales de la Armada Manuel Andújar; Ramón Bullón; José María de Gavaldá; Diego González_Hontoria; Saturnino Montojo; Adolfo Navarrete; Leandro de Saralegui Medina y Arsenio Rojí. Para expresar sus opiniones utilizarán la *Revista General de Marina*, creada por Real Orden de 23 de julio de 1877 y la revista *El Mundo Naval Ilustrado*. Publicaron, algunos de ellos, libros en los cuales quedaban recogidos sus proyectos y sus ideas sobre el futuro de la marina española.

4º ¿Cuál es el tipo de barco que más conviene a los intereses defensivos de España?

Cuatro son los argumentos empleados por este grupo de escritores para responder al primero de los interrogantes:

A. Sin marina militar no es posible la independencia nacional. “*La Marina de guerra representa la seguridad del Estado*”²⁶⁵ No seremos respetados por las otras naciones. No podremos, aunque lo deseemos, mantener la neutralidad en futuros conflictos bélicos. No seremos atractivos para concertar alianzas militares a pesar de la magnífica posición geográfica española. En este punto nada mejor que el análisis realizado por Amalio Gimeno: “*Un país marítimo como España no puede vivir sin flota que pueda sumarse y ser de alguna utilidad a amigos más poderosos. Pretender lo contrario sería locura.*”²⁶⁶

B. Necesitamos de una marina de guerra para permitirnos participar en la carrera imperialista por la búsqueda de nuevos mercados emprendida por las principales potencias europeas. Sin una Armada poderosa no podremos acceder a estos proveedores de materias primas o compradores de los productos elaborados. No podemos olvidar, en palabras de José María de Gavaldá, “*que la Marina de guerra es un poderoso agente diplomático, que favorece el éxito de los tratados comerciales o administrativos que se conciertan entre los Estados.*”²⁶⁷ La marina mercante sería expulsada, sin el necesario concurso de la primera, de los mercados internacionales. De nada nos sirve disponer de un importante ejército de tierra para hacernos notar en el concierto internacional; sin Armada, en la primera década del siglo XX, no se es nada en política internacional: “*la simple vista de una buena división de cruceros-acorazados o acorazados hace más en la redacción de los tratados de comercio y solución de ciertos problemas que las maniobras de un cuerpo*

²⁶⁵ Francisco y Díaz (1900) p. 31.

²⁶⁶ Gimeno, A.: *El factor naval de España en el problema mediterráneo*, Madrid, Imprenta de Juan Pueyo, 1914, p. 44.

²⁶⁷ Gavaldá, J. M.: *Del poder naval y de su necesidad para España.*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1909, p. 128.

*de Ejército montado a la última por perfecto que sea.*²⁶⁸ Aunque hemos perdido nuestro imperio ultramarino debemos aprestarnos para reconstruir otro nuevo en las costas del norte de África. Las posibilidades de expansión tanto territorial, en Marruecos, como comercial, en América del Sur, dependen de la existencia de una marina militar: *“Sin poder naval no pasaremos al Norte de África, toda ilusión de solidaridad con las naciones sudamericanas de nuestra raza se desvanece.”*²⁶⁹

C. La posición en las proximidades del Estrecho de Gibraltar. No solamente es paso obligado para los barcos mercantes, es además una llave estratégica fundamental para las potencias navales. Inglaterra necesita de Gibraltar para sus rutas coloniales y como base de su flota. Francia necesita tener expedito su paso para poder unir las flotas del Mediterráneo y del Atlántico. Austria e Italia necesitan forzar este estrecho para acudir en ayuda de su aliada Alemania y recíprocamente; Rusia lo necesita también para ayudar a Francia en el Mediterráneo o viceversa. España apostando una pequeña escuadra en sus inmediaciones podría controlar esta ruta.

D. La posesión de los archipiélagos de las Canarias y de las Baleares hace necesaria la construcción de una nueva Armada. Estas islas pueden ser bloqueadas navalmente y, como ha demostrado la guerra de Cuba, condenadas a rendirse ya que sin apoyo naval ninguna guarnición puede ser suficiente para defenderlas.

Aceptada la necesidad de construir una nueva Escuadra, los pensadores navales responden al segundo de los interrogantes planteados. Son conscientes de que la industria naval española de finales del siglo XIX es poco competitiva. Lo confirmaba que hasta la segunda década del siglo XX, la inmensa mayoría de los buques que componían la flota mercante española fueran adquiridos en el extranjero.²⁷⁰ Hay que distinguir entre una industria

²⁶⁸ *Ejército y Marina*, 15 de septiembre de 1908, p. 353.

²⁶⁹ *El Mundo Naval Ilustrado*, 30 de Octubre de 1901, p. 494.

²⁷⁰ Valdaliso Gago, J. M^a: “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX”, en *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, nº 1, 2001, p. 62. El mismo autor, en su estudio sobre el tránsito de la de la marina vélica a la de vapor, escribe: “De los 407

naval privada y la dirigida por el estado. La primera de las citadas estaba representada, además de los llamados astilleros de ribera, por tres grandes empresas: Los Astilleros del Nervión en Bilbao, los astilleros de la Compañía Trasatlántica y de la Constructora Naval Española, en Cádiz. Consolidada y renovada la flota de la Compañía Trasatlántica, Antonio López y López pone su empeño personal en la creación de unos astilleros en la playa de Matagorda para reparar los buques de su naviera. Claudio López Bru amplió la obra de su padre al añadir, a la actividad reparadora, la constructora. En 1891 se botaría el primer buque: el “Joaquín del Piélagos” cuya maquinaria había sido construida en el Arsenal Civil de Barcelona.²⁷¹ La Compañía Trasatlántica había mostrado interés por hacerse con las instalaciones creadas por el ingeniero belga Alejandro Wohlguemuth en Casa Antúnez (Barcelona), que acabaría adquiriendo en otoño de 1891 para constituir la sociedad anónima Arsenal Civil de Barcelona. La Constructora Naval Española nació el 24 de noviembre de 1898. Su origen se remonta a la fundación de la sociedad Veá-Murguía en 1891. El astillero nacía con el objetivo de satisfacer el encargo gubernamental de la construcción de dos nuevos cruceros. Sus necesidades de capital y de tecnología naval moderna, le indujeron a unirse a la Maquinista Terrestre y Marítima y a la Vickers Sons and Maxim Company Limited para crear la Constructora Naval Española. Pese a los esfuerzos realizados por los tres astilleros privados por modernizarse, la falta de programas oficiales y el escaso aumento del poder comercial español, detienen su expansión y los hacen poco competitivos.²⁷²

buques de vapor mayores de 50 toneladas que poseía la matrícula española en 1883, 341 habían sido construidos en el Reino Unido por tan solo 22 en España. Los efectos hacia atrás del desarrollo de la marina mercante fueron absorbidos por las industrias y los astilleros británicos... y ese hecho no se modificaría en las décadas siguientes.”

²⁷¹ Características del barco, en Llorcas Baus, C.: “La marina mercante y el papel de la Trasatlántica en Ultramar”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 8, 1990, pp. 116-117.

²⁷² Estudios contemporáneos de los astilleros españoles, en Alessón y López; L. de: *La España Marítima*, Madrid, Imprenta de los hijos de M. G. Hernández, 1901, pp. 51 a 59. Fuster, N. & Navarrete, A.: *Las construcciones navales militares en España*, Madrid, Imprenta de la Revista General de Marina, 1906, pp. 26 a 33. Estudio de la Constructora Naval Española, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de junio de 1899, pp. 211 a 214. Historia del astillero Veá-Murguía en el ámbito cronológico de este trabajo, en Houpt, S. & Ortiz-Villajos, J. M.: *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*, Madrid, LID, 1998, pp. 50 a 55. Estudio del astillero de Matagorda, en Romero González, J.: *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*, Cádiz, Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999. Adquisición de la empresa de Wohlguemuth por la Compañía Trasatlántica, en Rodrigo y Alharilla, M.: “La industria de construcciones mecánicas en Cataluña: el Arsenal Civil de Barcelona”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 16, 1999, pp. 165 y 166. Del mismo autor: *Los marqueses de Comillas*.

La construcción naval gubernamental se realiza en los tres arsenales del estado: Ferrol, Cartagena y La Carraca (Cádiz). Estas instalaciones son objeto de severas críticas desde todos los ámbitos de la vida pública española. El propio ministro de Marina opinaba de ellos en 1898: *“necesitan un presupuesto extraordinario en razón a las obras que deben ejecutarse por estar muchos de sus edificios ruinosos, faltos de medios de transportes, de grúas, de remolcadores, aljibes, depósitos de agua y carbón, embarcaciones menores, polvorines, depósitos de municiones de artillería y torpedos, cuyos servicios valoramos en 15.000.000 de pesetas.”*²⁷³ En el Congreso de los Diputados se les calificaba, entre otros gruesos epítetos, de *“casas de beneficencia”* al comparar la cantidad de obreros empleados y la lentitud en la ejecución de los barcos: *“En los arsenales... hay personal que no sirve para nada... que no pueden trabajar bastantes de ellos por su edad.”*²⁷⁴ Escritores regeneracionistas clamaban en su contra: *“En los arsenales sucede lo mismo que en todos los centros oficiales. Los obreros ingresan por recomendación, muchos de ellos son inútiles.”*²⁷⁵ Se acusaba a los arsenales de *“sepultar los millones del Estado como las aguas del Niágara caen sobre el pool que tienen a su pie, completamente inútiles las que no se dirigen a una turbina.”*²⁷⁶ El naviero José María de Aristeguieta insiste en lo poco productivo de las inversiones: *“a pesar de las grandes sumas de dinero que a ellos se dedica, no se obtienen construcciones rápidas y buenas.”*²⁷⁷ Extraña unanimidad. ¿Cuáles son los problemas que aquejan a las instalaciones industriales estatales? Hay una respuesta contundente: a pesar de los esfuerzos realizados por el estado español para adaptar los arsenales a las innovaciones tecnológicas constantes en el ámbito de la industria naval militar,

Antonio y Claudio López, Madrid, LID, 2000, pp. 192 a 202. Motivos del interés de Antonio López por hacerse con una instalación naval en Cádiz, en Hernández Sandoica, E.: “La <Compañía Trasatlántica Española>. Una dimensión ultramarina del capitalismo español”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 2, 1989, p.134.

²⁷³ A.M.N. Caja 1.270, manuscrito 55.

²⁷⁴ DSC., 9 de noviembre de 1903, p. 2.783.

²⁷⁵ Giménez Valdivieso (1989) pp. 189 y 190. Isern, sobre el problema de los obreros en los arsenales, escribe: *“una institución que se ha visto obligada a soportar en las construcciones de los arsenales a obreros inútiles para el trabajo, impuestos por la recomendación o la debilidad de los poderes públicos.”* (2011) p. 276.

²⁷⁶ Concas y Palau, V.M.: “Ordenanzas de Arsenales”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, enero de 1901, p. 81.

²⁷⁷ Aristeguieta, J.M.: “Poder naval militar”, en *Extracto de las deliberaciones y acuerdos del Congreso Marítimo Nacional*, Madrid, Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1901, p. 78

los resultados alcanzados fueron muy pobres. Sus instalaciones han quedado obsoletas y, en consecuencia, la potencia productora de material moderno de los arsenales y astilleros del estado es muy escasa. El resultado es que los buques en construcción se eternizaban en grada durante décadas y están obsoletos al entrar en servicio. Los oficiales de la marina militar denunciaban esta lamentable situación de los astilleros militares. Como prueba, el libro galardonado con el premio “Almirante Antequera” de 1905 convocado por la *Revista General de Marina*, escrito por Nicolás Fuster y Adolfo Navarrete. Afirmaban que, a pesar de las obras realizadas en los astilleros oficiales, éstos aún son incapaces de construir buques modernos. Se necesitan nuevas gradas, nuevos talleres, nuevas herramientas y nuevos diques secos.²⁷⁸ Era imprescindible someterlos a una reforma radical para hacerlos tanto competitivos como operativos. No se puede seguir tolerando su conservación en el estado actual. Se habían convertido en un pretexto para la consecución de puestos y destinos. Sus trabajadores estaban divididos en las categorías de permanentes y eventuales. Los primeros habían realizado una oposición y no eran despedidos en caso de falta de trabajo. Los segundos podían perder su puesto de trabajo. Pero las normas eran sistemáticamente incumplidas. Resultaba habitual que el Gobierno fuera sometido a todo tipo de presiones para frenar los despidos, invocando el peligro de que se produjesen alteraciones de orden público o la necesidad de conservar una mano de obra cualificada: “*Dado lo poco desarrollada que está en nuestro país la industria naval, si esos operarios son despedidos, los buenos irán a buscar trabajo al extranjero... y el día de mañana, si volvemos a tener necesidad de ellos, será necesario traerlos del extranjero o volver a formarlos.*”²⁷⁹

Para poder comprender correctamente, tanto el problema de las construcciones navales estatales como las soluciones planteadas por los “navalistas”, hay que distinguir entre las funciones de los arsenales y de los astilleros. Los primeros resultan indispensables para la Marina dada su función

²⁷⁸ Fúster & Navarrete (1906) pp. 27 a 29.

²⁷⁹ DSC., 9 de diciembre de 1903, p. 2.782. Alocución del ministro de Marina Ferrándiz. Estudio de los problemas laborales en los Arsenales estatales, en Lozano Courtier, A.: “De empresa pública a empresa privada: La gestión de los arsenales del Estado. 1870-1936”, en *Comunicación presentada al seminario: Empresas y empresarios en la historia de España. Universidad Internacional Menéndez Pelayo*. Santander, 1-5 de agosto de 1994, pp. 11 a 15.

de armar y preparar a los buques de la Armada. El astillero es el encargado de su construcción. El arsenal, existe unanimidad en este tema, es de todo punto imprescindible que su control lo continúe realizando la Armada. Ante ciertos problemas detectados, exceso de burocracia y lentitud, se proponen reformas: *“Rapidez, Puntualidad, Exactitud, tres palabras que debieran estar escritas en las puertas de los Arsenales”*.²⁸⁰ En el arsenal jamás debe haber un momento durante el cual se carezca de un artículo de los que son de necesidad usual en los barcos. Evidentemente, es preciso que la administración se simplifique, sirviendo de norma el suprimir trámites en proporción a la definición de responsabilidades, que exige a su vez amplitud de atribuciones. *“Desde el momento que un comandante haga un pedido, sin necesidad de acuerdo de Junta y sólo con la conformidad del Jefe de Armamentos, debe ser servido inmediatamente.”*²⁸¹ En cuanto a los astilleros estatales, las soluciones son muy dispares. Existe un consenso solamente en pronunciar un rotundo “no” a que sigan siendo gestionados por el Gobierno. Las propuestas más radicales salen de las plumas de los tenientes de navío Arsenio Rojí, Leandro de Alesson y Juan Cervera y Valderrama: *“deben cerrarse definitivamente”* o *“suspender, una vez terminadas las obras que se ejecutan, toda clase de trabajos, dejándolos por el momento habilitados como parques para barcos.”*²⁸² Si los mismos se muestran incapaces de realizar correctamente su labor, la consecuencia es que *“los buques deben construirse donde se sepan construir y por quienes hayan dado pruebas de que saben construirlos”*.²⁸³ En la misma línea argumental de primar la construcción de una escuadra sobre los intereses industriales nacionales, se expresa el capitán de navío Alejandro Bouyón: *“Debemos poner nuestros astilleros de modo de poder competir con los extranjeros... pero mientras no lo estén, es preciso, si se quieren tener buenos*

²⁸⁰ Ferragut G.: *Proposición presentada a la sección primera del Segundo Congreso Naval*, Madrid, Imprenta de Fomento Naval, 1904, p. 35.

²⁸¹ *Ibídem.* p. 38.

²⁸² Cervera Valderrama, J.: “La flota necesaria”, en *Certamen Naval de Almería*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, p. 101. Rojí, A.: “Defensa Marítima Nacional”, en *Revista General de Marina*, Tomo L, 1902, p. 414: *“De la construcción oficial debe prescindirse casi por completo.”* Alessón y López, L. de: “Nuestros Arsenales”, en revista *Vida Marítima*, nº 192, 30 de abril de 1907, p. 181: *“Entiendo que los tres arsenales deben cerrarse definitivamente, antes que seguir manteniéndolos en el estado actual... no reportan ninguna ventaja.”*

²⁸³ Isern, D.: *Discursos pronunciados en el Ateneo de Madrid*, Madrid, Imprenta de la Revista General de Marina, 1902, p. 28

*barcos y pronto, hacerlos fuera de España.*²⁸⁴ El escritor regeneracionista Vital Fité pretende continuar con la actividad industrial de los astilleros estatales evitando, como proponían los oficiales antes citados, su cierre mediante la fórmula de que “*se arrendarán los astilleros, conservándose solo los arsenales.*”²⁸⁵ Similar postura es expresada por José Ricart, aunque con la importante matización de evitar la competencia entre los arsenales militares y los astilleros civiles mediante la exclusiva dedicación de los segundos a la marina mercante evitando, de esta forma, que se hagan mutuamente la competencia y sus nefastas consecuencias: “*traduciéndose en buques caros todos, unos sin estabilidad y otros tortugas en vez de galgos.*”²⁸⁶ También continuista, aunque discrepante con el autor antes citado, se muestra el coronel de artillería y director de la fábrica nacional de Trubia Leandro Cubillo. Postulaba un sistema mixto, mediante el cual se reparta “*equitativamente las construcciones entre astilleros oficiales y privados en armonía con la capacidad productora de unos u otros, a semejanza de lo practicado en Inglaterra.*”²⁸⁷ Se puede buscar, dada la lentitud e ineficacia de la construcción estatal, una alternativa viable que ineludiblemente pasará por la iniciativa privada con una mayor o menor fiscalización por parte del estado. Para que sea atractiva la operación a la iniciativa privada deseosa de beneficios, es imprescindible proyectar la construcción de nuevos barcos. Tanto los Astilleros del Nervión como los de Veá-Murguía habían participado activamente en la construcción de barcos para la Armada. Precisamente la finalización de los contratos estatales era la causa de la decadencia del astillero gaditano. En un marco de creciente nacionalismo económico, aunque se acepta que la construcción naval española es más cara que la realizada en otras naciones y, además, aquella cumple los plazos programados mucho mejor que la nacional, algunos autores optan claramente por la producción española alegando que “*todos los pueblos ambicionan construir sus flotas.*”²⁸⁸ Cuatro criterios utilizan para defender su tesis. Tres argumentos tienen carácter económico:

²⁸⁴ Bouyón; A.: “Cómo tendremos Marina”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLV, 1899, p. 112.

²⁸⁵ Fité, V.: *Las desdichas de la patria (1899)*, Madrid, Fundación Banco Exterior, 1989, p. 243.

²⁸⁶ Ricart (1899 b) p. 20

²⁸⁷ Cubillo, L.: “Construcción de la futura escuadra”, en *Nuestro Tiempo*, nº 15, marzo de 1902, p. 445.

²⁸⁸ *Revista Vida Marítima*, nº 268, 10 de junio de 1909, p. 244.

Primero: Evitar el déficit en la balanza comercial.

Segundo: Aprovechar unas industrias creadoras de tecnología, básicamente en el campo de los aceros especiales: *“todo el dinero empleado sale de España para no volver y de que se pierde una excelente ocasión para fomentar las industrias marítimas, de las que tanto necesitamos.”*²⁸⁹ Ratificando lo expuesto por el oficial de la marina, Sánchez de Toca escribe: *“con un programa marítimo bien fijado... el propulsor principal de sus grandes industrias.”*²⁹⁰

Tercero: Fomentar el empleo ya que, si en España no se construyen los barcos que necesitamos, pudiera pasar que *“al fondear un día sus naves... en los puertos de Bilbao o Barcelona, por ejemplo, abarquen sus dotaciones el triste y desconsolador panorama de los muelles inactivos, de las fábricas derruidas o abandonadas, de los obreros famélicos.”* Debemos seguir el ejemplo de otros países que fomentan sus industrias militares como medio de conseguir empleo e independencia en los suministros bélicos: *“Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, Rusia, Estados Unidos, y muy pronto Japón, han convertido la industria militar, tanto naval como terrestre... dan jornal a millares de obreros, y al mismo tiempo producen las armas que aseguran su independencia.”*²⁹¹

A ellos se unen los criterios estratégicos planteados por, fundamentalmente, el teniente de navío Ramón Bullón Fernández. Siguiendo la estela de la obra de Mahan, afirma que las construcciones navales deben realizarse dentro de la Península, *“pues todo poder naval que no haya salido de la nación misma y que ella de por sí no sea capaz de ir sustentando y reproduciendo, no es un verdadero Poder Naval, sino a lo sumo un destello de fuerza militar más o menos grande, pero siempre efímero y pasajero.”*²⁹² Seguidor también del pensador norteamericano, Sánchez de Toca, en su folleto *Las Reformas en Marina*, escribe en una línea argumental similar a la expresada por Ramón Bullón: *“Por numerosos y formidables que sean los*

²⁸⁹ Tar, J. (1900) p. 51.

²⁹⁰ Sánchez de Toca, J.: *Las reformas en Marina*, Editorial de El Correo, 1900, p.

²⁹¹ Ricart y Giralt, J.: “Marina mercante. Buques y depósitos de carbón” en *Mundo Naval Ilustrado*, 15 de agosto de 1898, p. 366.

²⁹² Bullón, R.: *España y la Marina de Guerra*, Madrid, Imprenta de A. Marzo, 1902, p. 59.

acorazados... resulta condenada a total inoperancia para la ofensiva y defensiva en el mar, si en los días de la guerra (la Armada) no cuenta... con elementos propios de su industria para fabricación de armamento, carena y reparación de sus barcos, repuesto de sus pertrechos y de su artillado, y para sustituir cualquiera de esas piezas de maquinaria”, todo ello conseguido mediante “poderoso desarrollo de las fábricas y talleres de gran industria”. De nada nos sirve tener acorazados si no podemos repararlos en el territorio nacional empleando la industria naval. El mensaje no puede ser más claro y unánime: todo país que quiera ser auténticamente independiente, debe contar con los recursos necesarios para fabricar las armas y material requeridos para su defensa nacional. En palabras de Manuel José Cano debemos construir: “buenos buques, con buen armamento, fomentando las industrias nacionales al calor de los presupuestos tanto de Marina como de Guerra.”²⁹³ Para conseguirlo, “el Gobierno protegerá la creación de Bancos y Sociedades constructoras, facilitándoles terrenos y exención de contribuciones por tiempo prudencial.”²⁹⁴ Como podemos apreciar, no existía ningún consenso sobre la solución a los problemas de los astilleros estatales.

Es necesario formular en este punto una pregunta: ¿España tiene suficiente capacidad industrial y tecnológica para realizar semejante tarea? Para responder a este interrogante económico, los análisis contemporáneos son divergentes. El más pesimista lo realiza José Ricart y Giralt:

“Las industrias marítimas ocupan un lugar preferente en el poder naval de una nación, comprendiendo desde la explotación de las minas de hierro y carbón hasta la completa construcción y habilitación de trasatlánticos y acorazados... Estas industrias, en rigor, faltan aún es España.”

Para solucionar el problema es imprescindible que el Gobierno proteja a las industrias metalúrgicas.²⁹⁵ Leandro Cubillo es optimista en su respuesta: “hay medios sobrados en España para construir la Escuadra, si se

²⁹³ Cano, J. M.: “Segunda carta sobre un proyecto de Escuadra”, en *Revista General de Marina*, Tomo L, 1902, p. 752.

²⁹⁴ Fité (1989) p. 243.

²⁹⁵ Ricart (1899 b) p.

*exceptúan las planchas de blindaje.*²⁹⁶ La dificultad, coincide con el autor catalán, es “*crear una grande industria siderúrgica, antes de abordar las construcciones navales militares.*”²⁹⁷ Desde todos los ámbitos se reconoce que el problema industrial que falta por resolver en España para crear una eficiente industria naval militar es principalmente siderúrgico. A comienzos de siglo, “*España no dispone de elementos capaces de elaboración de planchas de blindaje.*”²⁹⁸ Los modernos buques se caracterizan por el empleo de aceros especiales. Los talleres para la construcción de blindajes y grandes piezas de forja para artillería y máquinas, son de costosísima instalación y sólo tienen aplicación a fines militares. Por tanto, es ineludible que para que los empresarios emprendan las inversiones necesarias para la obtención de estos productos, crear confianza en la existencia de una permanente demanda por parte del Gobierno de construcciones navales militares. El profesor Cubel Montesinos pone en relación los avances experimentados, la introducción del proceso Siemens Martín, en las fábricas de La Felguera y Altos Hornos de Bilbao en 1887 y 1890, con la demanda de acero por los astilleros del estado para ejecutar los planes navales.²⁹⁹ Un moderno buque de guerra no se compone solamente de planchas de acero. Hay que dotarlo de cañones, material eléctrico, bombas, tuberías... Estos elementos son proporcionados por las industrias auxiliares de la construcción naval. Éstas estaban en España más desarrolladas que la siderurgia moderna siendo capaces de suministrar máquinas y calderas a la Marina, aunque a un coste superior a las importadas. En este campo destacaba la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. Se había convertido en el más importante establecimiento de construcción de máquinas marítimas existente en España, especialmente después de haber ganado a su competidora, la británica Thomson que era más barata, el concurso para la adjudicación de la maquinaria de los cruceros “Lepanto” y “Alfonso XIII” con el argumento de la necesidad de potenciar la industria nacional. La Maquinista obtuvo desde entonces casi el monopolio de la

²⁹⁶ Cubillo (1902) p. 443.

²⁹⁷ Cubillo, L.: “La construcción de la futura escuadra”, en revista *Vida Marítima*, nº 203, 20 de agosto de 1907, p. 355.

²⁹⁸ *Ibidem.* p. 357.

²⁹⁹ Cubel Montesinos, A.: “Gasto público y crecimiento económico en la Restauración (1874-1923)”, en *Revista de Historia Económica*, nº 1, 1973, p. 73.

construcción de máquinas para la marina de guerra española.³⁰⁰ Pero, en la primera década del siglo XX, se enfrentaba al problema de la construcción de las turbinas modernas, cuya patente no estaba en sus manos. Al quedar relegada tecnológicamente por la aparición de la Sociedad Española de Construcción Naval, solamente construirá las calderas de los acorazados “España” y “Alfonso XIII”, siendo su último encargo para la Armada, salvo la construcción de un dique flotante para el arsenal de Cartagena en 1925.³⁰¹

Pese a estas importantes carencias, algunos de los escritores que analizan la construcción naval militar en España en los primeros años del siglo XX, se muestran optimistas sobre la posibilidad de que sean astilleros españoles los encargados de ejecutar todo lo necesario para los barcos protagonistas del resurgimiento naval. Leandro Cubillo propone para lograrlo una alianza entre *“el Sindicato Español Siderúrgico que suministrará los materiales del casco; la fábrica de Trubia dará a La Carraca los elementos de la artillería; la Maquinista Terrestre o los Talleres del Desierto, harán las máquinas, y la casa extranjera, la coraza”*³⁰² Como Cubillo, Joaquín Cifuentes se mostraba, en el delicado aspecto de la fabricación nacional de las piezas de artillería, muy optimista: *“En Trubia se llegarán a resolver los problemas de más importancia en la fabricación de artillería, consiguiendo que esta se encuentre, por lo menos, al mismo nivel que las más adelantadas del mundo.”*³⁰³ Consciente de nuestro importante retraso tecnológico, Arsenio Rojí propone que se trasladen a España ingenieros navales extranjeros para enseñar a los nacionales, dándole seguridades a su casa de que se le encargará la construcción de todo el material de gran tonelaje. Adelantaba el oficial de la marina las soluciones adoptadas en 1908.

³⁰⁰ Nadal J.: *El fracaso de la Revolución industrial en España*, Barcelona, Ariel Historia, p. 184. Rodríguez González (1988) pp. 293 y 294. Durante las dos últimas décadas del siglo XIX, la Maquinista Terrestre y Marítima se había encargado de la realización de las calderas de los cruceros “Princesa de Asturias”, “Cardenal Cisneros”, “Cataluña”, “Alfonso XIII” “Lepanto” y “Extremadura”; también de los cañoneros-torpederos “Martín Alonso Pinzón”, “Galicia” y “Marqués de Molins”, los dos primeros en 1891 y el último en 1892. Este mismo año la MTM firma el contrato para realizar las calderas del crucero-acorazado “Carlos V”.

³⁰¹ Campanera, A.: “La Industria catalana y la marina española”, en Actes del 3º Congrés d’ Història Marítima de Catalunya.

³⁰² Cubillo (1907) p. 357.

³⁰³ Cifuentes, J.: “Apuntes sobre la reorganización de la Marina de Guerra”, en *Revista General de Marina*, Tomo L, 1902, p. 186.

¿Cuánto gastaba España en nuevas construcciones de barcos de guerra a comienzos del siglo XX? ¿Cuánto debería gastar? Ramón Auñón lanzaba una primera y fundamental advertencia para responder a estos interrogantes: “*pedir en el siglo XX una Marina barata es pedir un imposible.*”³⁰⁴ Un primer acercamiento al problema lo encontramos en los fondos documentales que guarda la Fundación Antonio Maura. El científico y oficial de la Armada Adolfo Navarrete y de Alcázar, escribe una carta, acompañada de tres hojas mecanografiadas, al dirigente conservador para ayudarle a preparar su intervención en el debate sobre el presupuesto de marina de 1902. Analiza primero las diferentes cifras aportadas por diversos tratadistas para reconstrucción de nuestro poder naval. Varían desde un mínimo de 190 millones, hasta un máximo de 515 millones de pesetas. Su consejo es gastar “*400 millones de pesetas que es la cifra correspondiente a su capacidad militar internacional de unas 130.000 toneladas, para cuyo sostenimiento hace falta por término medio el 11% del presupuesto líquido de la Nación o sean 60 millones de pesetas.*” Por tanto, en los presupuestos dedicados a la Armada hemos de diferenciar claramente lo comprometido para nuevas construcciones y lo destinado para el necesario mantenimiento en perfecto estado de alistamiento de los barcos ya construidos. No duda en afirmar: “*La Marina es cara, aunque más cara es no tenerla.*”³⁰⁵ Esa cifra, reconociendo que “*ha sido escrita por personas peritas*”, es lo que demanda Antonio Maura en el Congreso el 5 de diciembre de 1901: “*Si no se quieren gastar 60 millones de pesetas al año en Marina, vale más que se diga que no debe haber Marina; suprimámosla; dejemos unos millones para las cargas de justicia, y lo demás gastémoslo en instrucción pública, o en carreteras.*”³⁰⁶ El también político conservador Antonio García Alix reconocía, en una conferencia pronunciada en el Centro del Ejército y de la Armada, que “*pedir mil millones es renunciar a la escuadra; pero consignar todos los años sesenta, esto es ya razonable. De estos sesenta millones, la mitad se podría consignar a material.*”³⁰⁷ José Ricart sostiene que el presupuesto de Marina “*ha de venir expresado en el 10 por 100*

³⁰⁴ *Revista General de Marina*, Tomo LXVIII, enero de 1901, p. 21.

³⁰⁵ F.A.M. Legajo 452, carpeta 9.

³⁰⁶ *El Mundo Naval Ilustrado*, 10 de diciembre de 1901, p. 552.

³⁰⁷ F.A.M. Legajo 422, carpeta 17.

de los ingresos útiles”, o, indicado numéricamente, 50.000.000 de pesetas.³⁰⁸ El autor catalán mantiene que con solamente el 3 por 100 de los gastos totales invertidos en la Armada, “que es menos de lo que cuesta un acorazado de segunda clase, no se pueden hacer milagros.” Pero, con ser esto cierto, coincidiendo plenamente con las argumentaciones de Antonio Maura, “el presupuesto, poco o mucho, ha sido mal administrado.”³⁰⁹ Además de su escasez y su mala administración hay en España un tercer problema:

“En España se tiene una idea extraña de la marina de guerra: no se comprende que lo que cuesta más es mantenerla y lo más caro es tener los buques en lo que se llama situación económica; pues, comparando los modernos barcos a delicadas relojerías, precisa su continuo cuidado para que puedan cumplir su objetivo en un momento dado... Las naciones que son marítimas por naturaleza... no construyen un buque sin saber antes si podrán señalar en el presupuesto anual el importe de su buena conservación.”³¹⁰

El vicealmirante José Navarro y Fernández opinaba que “la Marina en unión del Ejército es de las atenciones más urgentes, se le asigne un diez y seis o diez y siete por ciento” de los Presupuestos Generales del Estado.³¹¹ Después de analizar el presupuesto de marina para 1908, José Barbastro solicitaba un presupuesto permanente de 73 millones de pesetas en un contexto internacional de aumento de gastos navales.³¹² Los autores seleccionados se aproximan mucho en sus pretensiones sobre las cantidades que deben ser consignadas para el mantenimiento de la marina. Estas pretensiones de inversión chocaron con los presupuestos restrictivos iniciados con el ministerio de Fernández Villaverde. Entre 1900 y 1909 el presupuesto para Marina nunca superó los 49 millones de pesetas; oscilando entre un

³⁰⁸ Ricart y Giralt, J.: “Nuestro poder naval”, en revista *Vida Marítima*, nº 182, 20 de enero de 1907, pp. 19 y 20.

³⁰⁹ Ricart y Giralt, J.: *Relaciones entre las marinas militar y mercante*, Barcelona, Tipografía “L’Avenc”, 1899, p. 5

³¹⁰ Ricart (1899 b) pp. 35 y 36.

³¹¹ Navarro y Fernández, J.: *Bases para la reorganización de los servicios discutidos en la Junta de Escuadra*, Madrid, Imprenta de Fomento Naval, 1904, p. 27.

³¹² Barbastro, J.: “Estudio comparado del presupuesto de Marina para 1908”, en *Revista General de Marina*. Tomo LXII, enero de 1908, p. 319. Para el aumento de los gastos en marina de guerra, recogemos la información proporcionada por la *Revista General de Marina* en los meses de julio y diciembre de 1907. Italia aumentaba su gasto hasta los 150 millones en el ejercicio económico 1907-1908; Japón presupuestaba para el mismo ejercicio un total de 1.588 millones de francos, cifra que sobrepasa en 120 millones el presupuesto de 1906-1907 y el Reino Unido dedicaba 32.319.500 de libras frente a los 31.319.500 del año 1907-1908. Alemania, también para el ejercicio 1908-1909, destinaba 425 millones de francos.

mínimo de 29.700.000 pesetas en 1901 y un máximo de 48.800.000 en el último de los años. Siempre estuvo lejos de lo demandado. Los gastos en nuevas construcciones fueron recortados, alcanzado durante el período 1901 a 1908 los valores más bajos de toda la Restauración.³¹³ Debemos recordar que en España los gastos en defensa se mantuvieron a niveles inferiores al resto de los países europeos.³¹⁴ Frente a la tendencia ahorradora del ministro de Hacienda, los autores “navalistas” animan al gasto. Justifican su pretensión con el argumento de que *“la verdadera economía no consiste tanto en no gastar, como en gastar con oportunidad y acierto; de suerte que, por muy apurada y angustiosa que sea la situación presente del Tesoro público, hay algo que todavía interesa mucho más que rebajar los distintos capítulos de gastos del presupuesto de Marina... que es obtener de las sumas gastadas en la conservación y fomento de nuestras fuerzas navales todo el provecho.”*³¹⁵ Por tanto, hay que conceder a la Armada todos los recursos económicos posibles. ¿Por qué? Sin una marina fuerte, exponen, las ciudades del litoral serán fácilmente destruidas, nuestro comercio exterior se verá paralizado por un bloqueo naval y los archipiélagos serán invadidos por un enemigo exterior. Por tanto, es más barato invertir en marina de guerra que no hacerlo en aras de sanear la Hacienda Pública. Las consecuencias de no disponer de la primera, pueden ser catastróficas tanto para la economía nacional como para la integridad territorial.

¿Qué porcentaje de los Presupuestos Generales del Estado se invierten en la Armada? Francisco de Francisco y Díaz demanda una elevación del porcentaje gastado: *“El 2 por ciento que se dedicó a la marina, debe elevarse hoy al mayor tipo.”* ¿Qué cuantía? Hay que llegar al *“9, 10 u 11, y de este modo tendremos escuadra.”*³¹⁶ Lo solicitado se alejaba de la realidad. Recuerda Ricardo Cerezo Martínez que “los máximos porcentajes alcanzados por los presupuestos de la Armada respecto a los del Estado, apenas rebasan

³¹³ Cubel, A.: “Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936”. en *Revista de Historia Industrial*, nº 5, 1994, p. 98.

³¹⁴ Berdún Chéliz, P.: “Intervencionismo y gasto público en Europa 1870-1920”, en *Acciones e Investigaciones Sociales*, nº 13, octubre de 2001, p. 249

³¹⁵ Saralegui y Medina, L.: “La reorganización de la Marina”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, enero de 1901, pp. 28 y 29.

³¹⁶ Francisco y Díaz (1900) p. 29.

el 6 % un par de años -1912 y 1916- oscilando los demás entre el 4 y el 5 % en una época en que las demás potencias del mundo dedican un promedio que oscila alrededor del 13 %.”³¹⁷ Aunque se experimentó un aumento desde el 3 % de los gastos totales del Estado en 1901, hasta un 4,5 % en 1908, si comparamos estas cifras con las de los países de nuestro entorno, el resultado es desalentador. Pese al aumento porcentual del 1,5 %, aún nos separaba un punto para alcanzar lo gastado por Portugal. Como la marina militar española debe ponerse en relación con las poseídas por aquellas otras potencias que pudieran ser las enemigas más probables, por proximidad geográfica, debemos citar a Francia e Italia. Ambas destinaban el 9 % de la recaudación total del estado. Insisten los partidarios del renacer de la marina bélica española, nos superan en porcentaje de gastos no solamente la primera potencia mundial, el Reino Unido, que gastaba el 25,2 %; también países como Chile, 15 %; Argentina, 14%; Brasil, 6 % o Grecia, 7,5 %. La situación se mantuvo en todo el período analizado.³¹⁸

¿Qué barco debe formar el grueso de escuadra? Una vez más se presenta ante la opinión pública el dilema: ¿vamos a abandonar la construcción de las grandes unidades de combate acorazadas y poderosamente armadas para construir buques ligeros de gran velocidad y radio de acción, pero desprovistos de protección y aun de armamento, porque cuesten menos y se construyan más pronto? Para comprender mejor las opciones propuestas, hagamos previamente un poco de historia.

A finales del siglo XIX habían surgido dos corrientes de pensamiento naval. En medio de la rivalidad entre el Reino Unido y Francia, el almirante y ministro de Marina francés Laurent Théophile Aube apadrinaba una corriente de opinión, denominada “Jeune École”, que proclamaba el final de los grandes buques, especialmente los acorazados. Los nuevos reyes del mar son

³¹⁷ Cerezo Martínez (1983) p. 86.

³¹⁸ Los porcentajes de nuestro gasto en marina, en Bullón (1902) Apéndice III; Isern (1902) pp. 22 y 23 y revista *Vida Marítima*, 20 de junio de 1906. Todos insertan en sus obras cuadros comparativos de los porcentajes de gastos entre las potencias navales. Sólo comparando el Reino Unido, Portugal y España en 1908, Barbastro (1908) p. 319 Isern insiste especialmente en el aumento de los gastos de Argentina, Brasil y Chile en su marina de guerra en comparación con lo que acontece en España y apunta que “*difícilmente se hubieran alcanzado éxitos como el bombardeo del Callao*” en las circunstancias actuales. (2011) p. 262.

los barcos pequeños: los torpederos. Echar a pique, destruir, aniquilar, hacer volar por los aires un potente acorazado sirviéndose de un sencillo torpedero es una idea seductora. En 1882 Aube publicaba su obra *La guerre maritime et les ports français*. Partía de la hipótesis de una inevitable guerra contra Gran Bretaña. En tal caso, se trataría de reaccionar frente a un duro bloqueo naval, de proteger las líneas de comunicación marítimas francesas y, al mismo tiempo, hostigar las adversarias. Para satisfacer estas exigencias, el almirante francés proponía una fuerza naval que desempeñara el papel de “defensa móvil”, constituida por buques ligeros, como torpederos y cañoneros, que protegieran el litoral y atacaran las unidades enemigas que ejercieran el bloqueo, a fin de permitir, en esta última fase, la salida al mar abierto de los acorazados y cruceros franceses. Aube no era partidario de la desaparición de los acorazados, aunque pretendía que éstos operasen en combinación con el buque pequeño. El periodista Gabriel Charmes era más radical que el almirante al opinar que el acorazado estaba vencido por el torpedero. Pensaba que la futura flota de Francia debía tener su núcleo en una numerosa escuadra de torpederos que, además de sustituir totalmente a los ya superados acorazados franceses, habían de destruir en inesperados ataques nocturnos, veloces y silenciosos, los acorazados enemigos. Los torpederos tienen la ventaja de su número, de su rapidez, de su baratura y de su invisibilidad. Para la escolta de su marina mercante y para interferir en las rutas comerciales del enemigo, los torpederos serían acompañados de una potente flota de rápidos cruceros. En una palabra, muchos barcos por poco dinero.³¹⁹

Frente a lo defendido en Francia, Alfred Thayer Mahan desde los Estados Unidos publicaba en 1890 su obra *La influencia del poder naval en la Historia (1660-1783)*, a la que ya nos hemos referido en páginas anteriores. Era un intento deliberado de definir los principios del poder naval en una época de transición tecnológica muy importante en todas las marinas militares. Abogaba por la construcción de potentes flotas de acorazados que deberán actuar concentradas para lograr la superioridad en el lugar decisivo. En una palabra, pocos barcos pero de un poder ofensivo muy fuerte. El Reino Unido, Alemania,

³¹⁹ VV. AA.: *La Marina: historia y perfiles*, Barcelona, Editorial Delta, 1983, pp. 118 a 120 y 175 a 177.

Estados Unidos y Japón se decantaron inmediatamente por esta doctrina naval. En España su influencia fue escasa. Las primeras referencias a sus tesis aparecen en la *Revista General de Marina* en 1896. Su libro no se tradujo al castellano hasta 1901. La tirada de ejemplares fue reducida. Su difusión se limitó a un reducido núcleo profesional entre los que destacan Adolfo Navarrete, José Ricart y Sánchez de Toca. También conoció la obra del norteamericano Costa. Alrededor de 1901 pudo leerla. Se sorprendió de la coincidencia de sus puntos de vista con los de Mahan. Contrariamente a la evolución experimentada por Sánchez de Toca o Navarrete, Costa utilizó su lectura para reafirmarse en sus posturas en contra del poder naval español.³²⁰

España necesita reconstruir la Armada. Hay que priorizar. Los recursos que puede proporcionar el erario público son escasos. La opinión pública es claramente contraria a inversiones militares, especialmente las destinadas a construir nuevos barcos de guerra después de las derrotas de 1898. En estas condiciones la opción barco pequeño, fácil de construir y barato es la teóricamente más adecuada para la Armada española. Los ejemplos de la primacía dada al torpedero son, en las propuestas sobre proyectos de futura escuadra, abundantes. Su ventaja en el combate naval radicaba en la facultad de moverse con suma rapidez, y al mismo tiempo la de ser muy poco visibles. A su favor se esgrime el factor psicológico: “*el torpedero es a mi juicio un arma de efecto moral tan grande, que puede sin más que su presencia obligar a una Escuadra enemiga a alterar sus operaciones y hacerla buscar el puerto para descansar sus tripulaciones.*”³²¹ Su persistente amenaza obliga a las tripulaciones de los buques grandes a una vigilancia de todo punto insostenible,

³²⁰ Estudio sobre la obra de Mahan, en Terzagó Cuadros, J.: “Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico”, en *Revismar*, nº 1, 2006, pp. 47 a 65. Los artículos publicados en la *Revista General de Marina* estaban escritos por el teniente de navío Juan Carranza y Reguera, favorable a las tesis del americano, y por el capitán de fragata, opuesto a las mismas, Manuel Montero Rapallo. El primero bajo el título “El Capitán de Navío A. T. Mahan. Relaciones entre el bloqueo y la estrategia naval.” El segundo con el título de “Bloqueos” Se publicaron, respectivamente, en los Tomos XXXVIII y XXXIX, junio y julio de 1896, pp. 763 a 768, 3 a 19 y 238 a 241. La influencia de Mahan en España, en: Bordejé (1978) p. 32. Costa y Mahan, en Viaña Remis, E., “¿Pantanos o acorazados?”, en *Economía Española, Cultura y Sociedad. Homenaje a Juan Velarde*, Madrid, EUDEMA, 1992, p. 310

³²¹ Pascual; J.: “La Marina de Guerra que nos conviene”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 10 de septiembre de 1900, p. 380.

“a poco que se prolongue, porque acaba con las energías físicas.”³²² Ricart proponía para la defensa de las “costas mediterráneas de la Península y Baleares 50 torpederos de alta mar y 100 torpederos de primera clase.”³²³ El teniente de navío Salvador Carvia demandaba la construcción de dos flotas; una defensiva, compuesta de 169 unidades de las cuales 128 sean torpederos y otra ofensiva, dotada de 26 unidades, 12 de ellas torpederos.³²⁴ El también teniente de navío Arsenio Rojí apuesta por la construcción de 50 torpederos, “en cuatro grupos de 12 situados en las costas del NW., Cádiz, Baleares y Canarias, los considero imprescindibles como *mínimum* para procurar con su constante movilidad la ocupación o bloqueo permanente de alguna ría, puerto o bahía de las costas de la Península.”³²⁵ Para la defensa del archipiélago de las Baleares, José Riera y Alemany solicitaba la construcción de 20 torpederos.

A pesar de las opiniones reproducidas, las enseñanzas de la guerra hispano-norteamericana han demostrado la superioridad de los acorazados en combate, la eficacia de sus corazas y la posibilidad de rechazar los ataques de los torpederos.³²⁶ La creación, en 1893, del destructor o contratorpedero como embarcación con la doble función de escoltar a la flota con la suficiente rapidez y adecuado armamento para anular a los torpederos enemigos, hizo que su papel fuera puesto en tela de juicio por algunos estrategas navales. Señalaban como su más grave inconveniente no tener aplicación durante el día, pues dotados los buques de combate de poderosa y abundante artillería de calibres medios y tiro rapidísimo, pronto serán completamente inutilizados.³²⁷ Esta forma de pensar es recogida en las

³²² Concas y Palau, V.: “Curso de estudios militares de Marina, de 1903 a 1904”, en *Revista General de Marina*, Tomo LIV, febrero de 1904, p. 211.

³²³ Ricart y Giralt, J.: “La Marina de Guerra que nos conviene”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de abril de 1900, p. 148.

³²⁴ Carvía; S.: “La flota indispensable”, en *Revista General de Marina*, Tomo L, marzo de 1902, p. 251 a 254. Para la defensa marítima de las costas de España, Carvía propone la existencia de tres núcleos en los tres puertos militares, Ferrol, Cádiz, y Cartagena, cuatro núcleos en los cuatro puntos estratégicos, Baleares, Canarias, rías bajas y Gibraltar, y dos núcleos de apoyo en Barcelona y Bilbao. El total de la escuadra destinada a la defensa de las costas estaría constituida por 3 cruceros acorazados, 14 exploradores, 28 “destroyer” y 128 torpederos. La flota ofensiva debe constar de 12 buques de combate, 6 exploradores, 6 “destroyers” y 12 torpederos.

³²⁵ Rojí; A.: “Defensa marítima nacional”, en *Revista General de Marina*, Tomo L, abril de 1902, p. 414.

³²⁶ *Revista General de Marina*, Tomo, XLV, 1900, p. 107.

³²⁷ Surgimiento y papel del destructor o contratorpedero, en De La Llave García, J.: “La defensa de nuestras costas” en *Nuestro Tiempo*, nº 22, octubre de 1902, p. 530. Concas y Palau (1904) pp. 109 a 112. Lenton, H.: *Buques de guerra*, Barcelona, Editorial Bruguera S.A. 1972, pp. 87 y 88. Sobre el

páginas del *Diario de la Marina*.³²⁸ Gerardo Sobrini, al analizar el barco más conveniente para España, lanzaba el siguiente interrogante a sus partidarios: “¿Podrán los torpederos impedir un bombardeo en pleno día, sobre todo si hay alguna marejada?” Su respuesta no pudo ser más contundente: “de ningún modo.”³²⁹ Francisco y Díaz complementa al interrogante de Sobrini con dos preguntas: “¿Será el torpedero el verdadero buque de combate? y ¿Es el torpedero un buque propio para el ataque a las costas?” La respuesta, como en el caso anterior, es negativa: “es verdaderamente peregrino pretender que con unos cuantos o muchos torpederos, pueda formarse una escuadra. Jamás el torpedero podrá constituir el buque propio para navegar en alta mar.”³³⁰ Como conclusión, sobre el papel reservado al torpedero en la futura marina militar, podemos recoger lo escrito por el ingeniero, por tanto, no directamente vinculado con la Armada, Enrique González Granda: “Son, qué duda cabe, indispensables para auxilio de una escuadra defensiva, pero nunca podrán servirle de núcleo.”³³¹ Una labor secundaria, proteger las bases navales y los puertos, es la encomendada a los torpederos en la Ley de Escuadra de 1908. El combate naval es reservado a los acorazados apoyados por los “destroyers.” Las lecciones estratégicas de 1898, podemos afirmar, habían sido aprendidas.

En las labores de auxilio a la escuadra defensiva, hay un rasgo de innovación en el pensamiento naval militar español. El torpedero será reemplazado por el sumergible en la defensa de las costas y de los puertos militares: “Al torpedero podría sustituir, por lo menos en parte, el submarino.”³³² Algunos oficiales jóvenes realizan propuestas rompedoras: “Que de torpederos

limitado papel que en las futuras confrontaciones, debido al avance de los cañones de rito rápido, tendrá el torpedero puede consultarse el correspondiente informe en F.A.M. Legajo 450, carpeta 3.

³²⁸ “El cañón será siempre el arma decisiva; el espolón y el torpedo quedan atrás y demasiado lejos como valor militar”. *Diario de Marina*, 21 de septiembre de 1901. En la misma línea que el rotativo, un año antes Francisco y Díaz había escrito: “Es preciso no perder de vista la verdadera importancia de la artillería en el combate moderno.” En su opinión será ésta la que decida la suerte de todos los enfrentamientos navales futuros. Por tanto, hay que tener muy entrenadas a las tripulaciones y, especialmente, a sus artilleros mediante frecuentes maniobras. En ob. cit. p. 23.

³²⁹ Sobrini, G.: “Los barcos que convienen a España”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVI, 1900, p. 200.

³³⁰ Francisco y Díaz (1900) p. 34.

³³¹ González Granda y Silva, E.: *Nuestra futura escuadra de combate: algunas notas sobre la marina de guerra recogidas por un aficionado*, Valencia, Editor Vicente Ferrandis, 1902, p. 25.

³³² De La Llave (1902) p. 580.

no deben ya construirse en adelante más que los de la clase submarinos o sumergibles”.³³³ Otros, más conservadores, hablan de su desarrollo futuro. González Granda propone: “no perdiendo de vista el perfeccionamiento de los barcos sumergibles, que sin llegar aún al desiderátum, pueden dentro de poco constituir una defensa seria de los puertos.”³³⁴ ¿Por qué de este empeño en los sumergibles? Por sus manifiestas ventajas. Primera, poder ocultarse bajo el agua para aproximarse sin ser advertido y lanzar un torpedo a cortísima distancia, constituyendo un peligro superior: “con 10 torpederos sumergibles se consigue desde luego muchísimo más que con 60 de los que no lo sean”³³⁵ Segunda, son las armas ideales para las naciones con escasos recursos económicos amenazadas por países con grandes escuadras por su posición estratégica.³³⁶ Los defensores del arma submarina manifiestan una acertada visión de futuro al depositar su confianza en la misma. Aunque aún están en proceso de estudio, “pueden prestar excelentes servicios para la defensa, no dejando descansar al enemigo en los bloqueos” motivo por el que José Navarro y Fernández proponen “tratar de su estudio con urgencia y adquirir alguno si fuera posible.”³³⁷ No obstante, mantienen una posición claramente conservadora sobre su empleo en misiones defensivas. Ante la imposibilidad de contar en el concierto marítimo internacional, España debe “dar importancia a la defensa fija y móvil.” Las primeras se confiarán a los fuertes y a las líneas de torpedos en las bocas de los puertos. La defensa móvil, en opinión del teniente de navío Tamayo, quedaría encomendada a una flota de unos cincuenta o sesenta submarinos distribuidos en los puertos de Ceuta, Mahón y Cartagena.³³⁸ Completamente opuesta a esta visión sobre la importancia del arma submarina en la futura guerra naval y, como se encargará de demostrar la historia, plenamente errónea, es la tesis apuntada desde las páginas de *El Mundo Naval Ilustrado* por Buya al opinar que “el submarino como barco

³³³ Bullón (1902) p. 31.

³³⁴ González Granda (1902) p. 26.

³³⁵ Bullón (1902) p. 46.

³³⁶ Carvia, S.: “Submarinos”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLIV, abril 1899, pp. 501 y 502.

³³⁷ Navarro y Fernández, J.: *Bases para la reorganización de los servicios discutidos en la Junta de Escuadra*, Madrid, Imprenta Fomento Naval, 1904, p. 20. La prensa diaria también se hacía eco de los ensayos y adelantos del arma submarina. Como ejemplo la noticia publicada por *La Correspondencia de España*, 14 de enero de 1904, bajo el título “Problema resuelto” sobre los ensayos de la marina norteamericana para evacuar a los marineros a través de los tubos lanzatorpedos.

³³⁸ Tamayo, J. M.: “Torpederos sumergibles y submarinos”, en *Revista General de Marina*, Tomo LIII, agosto de 1903, pp. 133 a 163.

independiente me parece un error bajo todos los conceptos. Destinado a servir rara vez y tal vez nunca, no necesita ser otra cosa que un apéndice al barco que ha de llevarlo a todas partes, dándole el radio de acción que de otro modo es imposible.” Para la futura Escuadra propone como barcos ofensivos los cruceros ligeros, sin coraza, pero con artillería de extraordinario alcance y *“llevando siempre en su interior el pequeño submarino listo para ser lanzado.”* La flota defensiva la compondrán acorazados de *“gran poder ofensivo a distancia.”*³³⁹

El análisis de las causas de la derrota frente a la Marina de los Estados Unidos en la pasada confrontación incide en la necesidad de sustituir a los cruceros, como unidad fundamental de la escuadra, por los acorazados. Los cruceros acorazados habían sido los protagonistas indiscutibles en la Ley de Rodríguez Arias de 1887. En 1899 aparece una reflexión crítica sobre la política de construcciones navales: *“¿Por qué España no ha seguido el ejemplo y en vez de construir una Escuadra compuesta de cruceros acorazados no ha construido buenos acorazados?”*³⁴⁰ Los combates de Cavite y Santiago demostraron las importantes carencias de los buques españoles, por tanto, *“los nuevos buques deber ser más acorazados que eran el “Infanta Teresa”, el “Almirante Oquendo” y el “Vizcaya”.*³⁴¹ Hay que construir fuertes acorazados. Ramón Bullón; Diego González Hontoria y Gerardo Sobrini se pronuncian por una marina defensiva compuesta de acorazados.³⁴² Salvador Carvia y Arsenio Rojí se muestran discrepantes al optar por la construcción de cruceros acorazados: *“el tipo de buque que más de adapta a las necesidades de varias Marinas y, entre ellas a la nuestra, no es otro que el crucero acorazado.”* Para evitar los errores cometidos en su diseño en el pasado, proponen *“copiar del extranjero uno bueno.”* Ambos proponen el modelo italiano construido por el

³³⁹ Buya, J. M.: “La Marina de guerra que nos conviene”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de agosto de 1901, p. 384.

³⁴⁰ “A propósito de la futura política naval en España”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de noviembre de 1899, p. 409.

³⁴¹ Bouyón, A.: “Cómo tendremos Marina”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLV, julio de 1899, p. 110.

³⁴² Bullón, R.: “Consideraciones sobre los buques de combate”, en revista *La Vida Marítima*, nº 8, 20 de marzo de 1902, pp. 11 a 13. González Hontoria; D.: “Necesidad de una Escuadra de combate”, en *Revista General de Marina*, Tomo LII, 1903, pp. 85 a 88. Rojí (1902) pp. 407 a 418. Sobrini (1900) pp. 200 a 207.

ingeniero Cuniberti. Se deben construir, en opinión de Rojí, 8 unidades.³⁴³ Por motivaciones económicas, Adolfo Navarrete se opone a los acorazados.³⁴⁴ Resumiendo, la mayoría de los “navalistas” se muestran partidarios de los acorazados frente a los cruceros acorazados. Quedaba por resolver un segundo interrogante: ¿qué modelo? Era necesario, para responder al interrogante, saber que el principio estratégico reservado a la marina militar era la defensa de las costas españolas. No se dispone de suficiente dinero para abordar la construcción de acorazados de 14.000 toneladas. La solución parecía estar en las nuevas unidades de combate incorporadas a la marina austro-húngara: los acorazados guardacostas “Wien”, “Monarch” y “Budapest”.³⁴⁵ Su baratura los hace sumamente atractivos. Bayo calcula que con 135 millones de pesetas se podría obtener 16 “Wien” con los cuales bloquear el paso del Estrecho a todas las naciones salvo al Reino Unido. ¿Por qué de este acorazado guardacostas? La marina española tiene, como ya hemos señalado, solamente un papel defensivo. En estas condiciones es secundario contar con barcos que dispongan de un gran radio de acción y una elevada velocidad. Los modelos austriacos adolecen de ambos problemas,

³⁴³ Carvia, S.: “La flota ofensiva”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, enero de 1901, pp. 150 a 163. Carvia se pronunciaba a favor de un crucero monocalibre, con una autonomía de 8.000 millas y una velocidad de 22 millas. Rojí (1902) p. 413. Rojí es partidario de la construcción de cruceros acorazados al considerar que el acorazado Wien, “*que tantos partidarios tiene en la naciones pobres*”, sería bueno para la marina española “*si su velocidad no fuese relativamente escasa.*” Disponer de mayor velocidad, obliga a cambiar sus características técnicas.

³⁴⁴ Navarrete, A.: “La futura Armada Española”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVI, mayo de 1900, pp. 499 a 503. Navarrete, en su artículo, se interrogaba sobre ¿cuál debe ser la futura flota militar? Han de considerarse tanto las necesidades de la defensa nacional como las derivadas de las alianzas militares. Para la satisfacción de las primeras son necesarios “*acorazados guardacostas, torpederos y submarinos*”; los compromisos internacionales españoles exigen “*cruceros acorazados rápidos*”. Como modelo propone el diseñado por Cuniberti del que señala que “*es un crucero acorazado tipo “Colón” o “Garibaldi”, aumentado y perfeccionado.* Los acorazados, en su opinión, son “*tan costosas como poderosas, reservadas a las grandes potencias marítimas.*” Traducido del italiano, el Tomo XLVI de la *Revista General de Marina*, publicará los estudios del ingeniero jefe de la Armada italiana Cuniberti con el título: “El nuevo tipo de buque de combate.” Las características técnicas del barco proyectado eran: Desplazamiento 8.000 toneladas; velocidad 22 nudos; autonomía 15.000 millas; protección 150 milímetros y armamento compuesto de 12 cañones de 203 milímetros, 12 de 76 milímetros y 12 de 47 milímetros.

³⁴⁵ Diseñados por el ingeniero Siegfried Popper; botados en abril y mayo de 1895 los dos primeros, en abril de 1896 el último. Entraron en servicio en 1898. Desplazaban 5.550 toneladas; su velocidad máxima era de 17,5 nudos; su blindaje máximo de 270 milímetros, su autonomía 3.000 millas con una velocidad de 10 nudos y su armamento lo componían 4 cañones de 240 milímetros; 6 cañones de tiro rápido de 150 milímetros; 12 cañones de tiro rápido de 47 milímetros; 2 cañones de tiro rápido de 27 milímetros; dos ametralladoras Maxim de 8 milímetros y dos tubos lanzatorpedos. Estudio de los barcos austriacos, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de junio de 1899, p. 209. Sobrini, G.: “Acorazados tipo “Wien”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVI, febrero de 1900, pp. 193 a 199. Blasi i Álvarez, A.: *50 años de retrato naval militar*, Madrid, Real del Catorce Ediciones, 2010, pp. 90 y 91.

pero se ajustan perfectamente a las necesidades estratégicas de España. Su gran defensor es Gerardo Sobrini. González Granda, seguidor del oficial naval, matizaba: “*Un solo defecto encuentro a este navío, y es que el espesor de 82 milímetros de acero níquel para la casamata cerrada que contiene la batería de 150 milímetros, es un tanto débil y que la cintura sólo alcanza a los 5/6 de la longitud.*”³⁴⁶ Se señala que su radio de acción de 3.000 millas resulta a todas luces insuficiente para atender a las islas Canarias y al litoral. Es, por tanto, necesaria la introducción de mejoras en el modelo austriaco. ¿Qué influencia tuvieron estos estudios en los proyectos de acorazados contenidos en los diferentes planes de escuadra de la primera década del siglo XX? Podemos ser categóricos al afirmar que ninguna. Todos los acorazados proyectados siempre fueron de características técnicas diferentes a los modelos austriacos propuestos por los “navalistas”.³⁴⁷

Como ejemplo de los ambiciosos y nada realistas planes navales elaborados por oficiales de la Armada a comienzos del siglo XX, que no pasaron de las páginas de un libro, de una revista especializada, o de un mero estudio, analizaremos los realizados por José María Chacón Pery en 1900 y José Ferrándiz Niño en 1902. Especialmente interesante, por su protagonismo posterior en el renacimiento de la marina militar española, resulta el del segundo.

El capitán de fragata José María Chacón y Pery, entonces vocal de la Junta de Defensa del Reino, realizaba un primer estudio sobre la reconstrucción de la marina de guerra en 1899. La escuadra por él proyectada tenía como unidad fundamental el torpedero porque “*nada parece tan expansivo para vigorizar la idea de que en la defensa de las naciones que como España poseen islas y un extenso litoral marítimo juega un*

³⁴⁶ González Granda (1902) p. 30.

³⁴⁷ Ramón Bullón, en un artículo publicado en el número 8 de la revista *Vida Marítima*, comparaba el coste del modelo diseñado por Cunniberti, 1.000.000 de libras, con el modelo austriaco: 418.825 libras. A renglón seguido señalaba que “*con lo que habría que gastar para construir una escuadra de cuatro buques como el “R. Elena”, podrán adquirirse nueve acorazados como el “Budapest”, y aún sobrarian 230.575 libras.*” Pero no se muestra partidario de este modelo “*debido a su velocidad de 17 millas y a que su artillería de mediano calibre, por ser sólo de 15 centímetros, tiene que resultar ineficaz contra las planchas de casi todos los acorazados.*”

importantísimo papel el torpedero.” En consonancia con lo antes expuesto, su propuesta sobre la composición de la marina nacional es:

- Ocho acorazados.
- Seis cruceros.
- Ciento diez torpederos
- Dos buques depósito y taller para las reparaciones a flote de los torpederos.

Establecidas las unidades de combate que deben componer la futura flota, analiza los buques existentes y propone que han de construirse seis nuevos acorazados, son aprovechables “Numancia” y “Vitoria”; ciento un torpederos y los dos buques auxiliares de aquellos. El coste total del proyecto ascendía a 185.000.000 millones de pesetas que quedaban desglosadas de la siguiente forma:

Cuadro nº 2: Propuesta de Chacón y Pery para la futura Escuadra.

TIPOS DE BARCOS Y SU VALOR	TOTAL A INVERTIR
6 Acorazados a 17.850.000 pesetas	107.100.000
101 Torpederos a 660.000 pesetas	66.660.000
2 Buques depósito a 1.250.000 pesetas	2.500.000
Obras en “Numancia” y “Vitoria”	2.000.000
Defensas submarinas	1.500.000
Varaderos de torpedos, talleres de tierra, almacenes y material auxiliar	5.240.000

Fuente: A.G.P.³⁴⁸

Podemos señalar que en su primer plan Chacón y Pery no expresaba la forma de la financiación. Tampoco los plazos de la ejecución del proyecto. Olvidada nombrar a nuestro único acorazado. ¿Qué pensaba hacer con el “Pelayo”?

En 1900 se publica su libro *La Marina Militar en España* en el cual realiza un nuevo y más elaborado proyecto. Chacón parte de tres premisas:

³⁴⁸ A.G.P. Caja 15.618, expediente 16.

1.^a España carece de colonias lejanas. No tiene aspiraciones a volver a tenerlas. En estas circunstancias, su acción naval debe circunscribirse a las aguas del continente europeo.

2.^a España debe contar con una fuerza suficiente para la defensa de su extenso litoral y que le permita tener cierta consideración en el resto del mundo civilizado.

3.^a El poder naval militar de España debe estar en perfecta armonía con sus necesidades. La escuadra no solo debe contar con barcos de combate, también con otros especiales para determinados servicios, como son: comisiones en tiempo de paz, transportes en el de paz y guerra, vigilancia de las costas, de las pesquerías e instrucción del personal.

El oficial de la Armada habla de la necesidad de dotar a España de dos escuadras. Una escuadra de combate de alta mar “*capaz de batir a las que le pueden oponer las marinas de segundo orden de las demás naciones.*” La segunda escuadra estaba destinada a la defensa de las costas.³⁴⁹ Si comparamos ambos proyectos, observamos que del primero se mantiene el elevado número de torpederos; los acorazados, ahora relegados a la categoría de guardacostas, siguen siendo ocho; se subsanan los errores detectados, como no ocuparse del futuro del “Pelayo”; la ausencia de un detallado presupuesto y de un plazo de ejecución.

El total de unidades que compondrán esta futura escuadra nacional queda desglosado de la siguiente forma:

“Ocho acorazados de combate de 11.000 toneladas. Ya existe uno, “Pelayo”, deben construirse siete.

Ocho acorazados guardacostas de 5.550 toneladas. Aceptados el “Numancia” y el “Vitoria”, faltan seis por construirse.

Dos cruceros acorazados de 7.398 toneladas. Propone como modelo el tipo “Francesco Ferruccio”. Ambos han de ser contruidos.

Nueve cruceros acorazados avisos rápidos de 1.800 a 2.000 toneladas. Se proponen tres para la escuadra de combate y seis para la de defensa de costa; aceptados el “Río de la Plata”, “Extremadura”, “Álvaro de Bazán”, “María de Molina” y “Marqués de la Victoria”, o sean (sic) cinco; faltan cuatro que deben construirse.

³⁴⁹ Chacón, J. M.: *La Marina Militar en España*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, p. 29.

Ciento cinco torpederos de 105 toneladas; aceptados los cinco cazatorpederos y ocho torpederos, o sea trece en total; faltan noventa y dos que deben construirse, como asimismo los tres buques depósitos y talleres para los puertos de refugio de los mismos.

Un buque escuela de guardiamarinas.

*Dos buques de transporte de unas 4.000 toneladas.*³⁵⁰

El autor hace un pormenorizado estudio de los gastos necesarios para la construcción y el mantenimiento de esta flota. El coste total de los barcos que deben construirse asciende a la cantidad de 515.715.420 pesetas. La escuadra de combate consumiría 285.698.412 pesetas; la escuadra de defensa de costa, 214.517.008 pesetas y la construcción de los dos transportes y de un buque escuela 15.500.000 pesetas. Al pago de los siete acorazados de combate, el octavo es el "Pelayo", se presupuestan 222.684.000 pesetas y al de los seis guardacostas 96.300.000 pesetas. La construcción de estas poderosas unidades de combate consume la parte más importante del presupuesto. Para la financiación de este ambicioso plan naval se destina un presupuesto extraordinario de 64.464.427 pesetas durante ocho años.³⁵¹ El sostenimiento y conservación de la flota proyectada eleva los gastos hasta 53.691.032 pesetas. Esta importante cantidad de dinero es considerada como *"indispensable para sostener a los buques en el verdadero estado de eficiencia que es necesario para su más rápida movilización y utilización en la guerra."* Muy lejos de la situación real del erario público español se muestra el autor cuando sostiene que *"representan los buques propuestos un poder naval ofensivo y defensivo que es, en nuestra opinión, el indispensable a España en un estado normal de su Hacienda."* Incidiendo en el debate sobre si los barcos había que encargárselos a un astillero nacional o a otro extranjero, Chacón piensa que debe ser la industria nacional la que los realice. No desconociendo la historia de las pasadas construcciones navales y del atraso tecnológico de España, argumenta que debe ponerse el remedio para solucionar los problemas detectados. Es indispensable para España no solamente tener una Marina, lo es también disponer de una importante industria naval. Expuesto el

³⁵⁰ *Ibíd.* p. 151 y 152.

³⁵¹ *Ibíd.* p. 193.

segundo proyecto del vocal de la Junta de Defensa del Reino, solamente se puede calificar de fantasía irrealizable.³⁵²

En 1902 Chacón realiza una importante modificación a su proyecto de escuadra de 1900. Publica tres artículos, bajo el título “Estudio para un proyecto de Escuadra” en la revista *La Vida Marítima*.³⁵³ Ha tenido en cuenta el papel cada vez más importante de los acorazados en los futuros combates navales y la consiguiente pérdida de protagonismo en el mismo de los torpederos cuyo número se reduce en un 54 %. Es menos ambicioso y más ajustado a las posibilidades del presupuesto y, por tanto, más realista. La futura Armada española quedará dividida en una Escuadra de combate y otra de buques auxiliares de la misma. Compondrán la primera:

- 12 acorazados de combate de 12.000 a 12.500 toneladas de desplazamiento.
- 6 cruceros avisos rápidos, exploradores, de 3.000 toneladas, auxiliares de los acorazados y para comisiones especiales en tiempos de paz.
- 60 torpederos de 180 toneladas de desplazamiento
- 2 transportes de 4.000 toneladas.

Para los demás servicios de la Marina se proponen los siguientes buques:

- 20 cañoneros de 300 toneladas, para vigilancia de las costas, pesca, Islas Baleares, Canarias y Fernando Póo.
- Buques escuelas: Un buque escuela de aplicación de artillería, máquinas y torpedos. Dos buques mixtos de vapor y vela para Guardia Marinas. Tres buques escuela de artilleros y fogoneros, radicando en Ferrol, Cádiz y Cartagena. Tres bergantines de 500 toneladas para escuela de Contramaestres, timoneles y

³⁵² Nada más acertado que el comentario de Bordejé, reproducido por Serrano (1991, p. 70)), sobre lo utópico e irrealizable de este plan cuando afirma que “preconizaba un programa mucho más ambicioso del que en aquellos momentos llevaban a cabo Francia o los Estados Unidos.” p. 52

³⁵³ Revista *La Vida Marítima*, nº 4, 10 de febrero de 1902, pp. 3 a 6; nº 5, pp. 5 a 7 y nº 6, pp. 13 a 16.

marinería, radicando en los mismos puertos. Un buque hidrográfico.

El plan se llevaría a cabo en un plazo de diez años. El coste del programa naval asciende a un total de 259.800.000 pesetas. El mantenimiento de la nueva flota a 63.000.000 de pesetas anuales. Las construcciones se llevarán a cabo tanto en el extranjero como en España. En este último caso participarán los arsenales estatales y los astilleros particulares. ¿Por qué en el extranjero? Para que sirvan de modelo y para dar tiempo a que la industria nacional se modernice. Al exterior quedan encomendados la mitad de los acorazados, la mitad de los cruceros y todos los torpederos que serán del modelo más perfeccionado que en la actualidad existe: el "Cyclone". Se podrán aprovechar algunas de las unidades dadas de alta en la Armada, por lo que solamente se tendrán que construir 12 acorazados; 4 cruceros avisos rápidos; 60 torpederos; 2 transportes; 20 cañoneros; 2 buques mixtos de vapor y vela y 3 bergantines. Ahora el "Pelayo" es calificado de *"acorazado antiguo... que cuenta quince años de existencia, de escaso andar, y aunque de mucho poder artillero, muy mal repartido."* Los cruceros "Río de la Plata" y "Extremadura", a pesar de no desplazarse a la velocidad suficiente para ser considerados como exploradores, *"pueden sustituir a dos de los seis de 3.000 toneladas que se proponen."* Los cruceros "Cardenal Cisneros", "Princesa de Asturias" y "Cataluña" deben dedicarse a escuela de artillería y fogoneros porque *"la instrucción del personal es hoy día uno de los asuntos más principales que ocupan a todas las marinas"* Esta idea justifica la cantidad de barcos proyectados para la instrucción de los marinos en el plan de Chacón.

José Navarro y el capitán de navío José Ferrándiz y Niño arrancan su análisis negando que España deba basar su defensa naval en una política de alianzas que califican de peligrosa. Solamente siendo fuertes, se puede garantizar tanto la defensa, como la participación de forma ventajosa en una alianza internacional. No basta solamente con la posición española en las proximidades del Estrecho de Gibraltar, hay que acompañar a la geografía de una Escuadra. Ante la carencia de recursos, la flota tendrá que ser *"muy pequeña"*. Por tanto, el poder naval hispano habrá que basarlo en *"la posesión*

del dominio de una parte del mar y por consiguiente en la acertada especificación, distribución y manejo de los elementos de fuerza marítima que nuestros recursos nos permitan obtener.” Conscientes de que la importancia de una potencia marítima depende tanto de la flota de guerra, como de los puertos militares, proponen dos medidas importantes.

Primera: la construcción de una flota de combate. Primará en el diseño de sus barcos la velocidad. La flota estará compuesta por las siguientes unidades:

- 10 acorazados, entre 12 y 13 mil toneladas de desplazamiento.
- 8 cruceros avisos de 2.500 toneladas a 3.000 toneladas.
- 4 cazatorpederos.
- 40 torpederos de primera clase.
- 32 torpederos de segunda clase.
- 2 buques escuela de guardiamarinas.
- 8 guardacostas.³⁵⁴

La construcción de la Escuadra representaba un montante total de 385.000.000 de pesetas. El mayor porcentaje del gasto lo consumían, una vez

³⁵⁴ “Hemos considerado la velocidad como la cualidad principal que deben poseer nuestros buques, porque la velocidad es la mejor defensa del débil;... creemos que las velocidades máximas de nuestros buques de guerra de alto bordo deben ser tales que puedan conservarse durante ocho, diez o más horas sin gran fatiga del personal ni de los aparatos; y dejar las velocidades extraordinarias de corta duración para los torpederos que por su cometido especial las necesitan.” Explican los ponentes sus diferentes tipos de torpederos con el siguiente argumento: “En mares gruesas no se manejan bien y corren demasiado riesgo, los torpederos de menos de 100 toneladas; por eso los proponemos de 120 para las costas del Norte donde tal estado del mar es casi permanente y de esta y otro menor para las del Sur y Este” En contraste con la importancia que en su plan naval daba Chacón y Pery a los buques dedicados a la enseñanza naval de los futuros marinos, Navarro y Ferrándiz creen en un modelo de enseñanza naval diferente que expresan de la siguiente forma: “Los buques escuelas son de un sostenimiento muy costoso, (los dos barcos proyectados, cuyo valor de construcción asciende a 5 millones, cuantifican su coste de mantenimiento en 7.080.000 de pesetas) en por lo que creemos, teniendo siempre presente nuestra pobreza, que no debe haber otras escuelas a flote que las más indispensables. La verdadera escuela para todas las clases de marina, debe estar en los buques de combate; aplicando a ejercicios, en ellos, lo que en escuelas especiales había de gastarse, con lo que el personal se acostumbra pronto al manejo de las armas y aparatos que han de emplear en la acción objeto y fin de todas las enseñanzas. Estos ejercicios tienen que ser, primero, individuales para cada buque, al objeto de que su personal penetre bien en sus defectos y cualidades, corrija o contrarreste, aquéllos y saque de éstos el mayor partido posible; y después de grandes maniobras o ejercicios de conjunto.” F.A.M. Legajo 485, carpeta 6. Constitución de nuestras fuerzas navales. Ponencia del General José Navarro y del Capitán de Navío Ferrándiz, sobre construcción de fuerzas navales. En este punto es conveniente señalar que en el Plan Naval de 1908, debido a Ferrándiz, no se programaba ningún buque escuela.

más, los acorazados con 280 millones. Para los ocho cruceros avisos se presupuestaban 40 millones y para los torpederos un total de 48 millones. Las unidades más baratas eran los ocho guardacostas, solo 4 millones. El costo del mantenimiento de estas fuerzas marítimas es de 66.620.000 millones de pesetas a los que hay que añadir 700.000 pesetas para el sostenimiento de las defensas fijas.

Segunda: una adecuada redistribución de las fuerzas navales entre las bases de Ferrol, Cádiz, Cartagena, Mahón e Ibiza. Todas ellas estarán defendidas, para evitar su bloqueo, por importantes fortificaciones terrestres para las cuales se especifica una partida presupuestaria de 2 millones de pesetas.³⁵⁵ En cada una de las bases navales se establecerá una agrupación naval compuesta fundamentalmente de varios acorazados apoyados por torpederos.³⁵⁶ En este punto queremos señalar que en 1902 Ferrándiz, al estudiar la base naval de La Carraca en Cádiz, de la que señala su importancia como lugar estratégico pero, añade, resulta fácil de bloquear, habla de emplazar no grandes buques, sino torpederos para su defensa que *“con el paso del tiempo sustituibles por submarinos en Ceuta, Tarifa y Guadalquivir.”* ¿Qué ocurrió para que en 1902 proponga el empleo futuro del sumergible y no lo proyecte en los planes navales de los que fue responsable como ministro de Marina en 1904 y, especialmente, 1907? Además de una sensible reducción del número de unidades previstas, salvo en el caso de los cazatorpederos, no cumplió el proyecto de programar sumergibles. ¿Desconfiaba aún de este barco? Posiblemente sea ésta la respuesta.

³⁵⁵ El estudio de los puertos militares y de sus defensas navales será una constante en la obra de José Ferrándiz. Así en 1911, fuera por tanto del ámbito cronológico de este trabajo, firma un documento sobre las ventajas y carencias de las bases navales. F.A.M. Legajo 355, carpeta 11.

³⁵⁶ Se proponen el establecimiento de bases de torpederos en Cartagena, Mahón e Ibiza. Esta importantísima, en opinión de los ponentes, línea de defensa, quedará completada por tres acorazados, dos exploradores y dos caza-torpederos. En Cádiz se emplazarán un acorazado y dos cazatorpederos y en Ferrol tres o cuatro acorazados y dos o tres cruceros exploradores. En todas las bases navales citadas habrá una agrupación de torpederos. F.A.M. Legajo 485, carpeta 6.

3.2.3.- El Certamen Naval de Almería.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería convocó el 21 de enero de 1900 un Certamen Naval que, opina José Cervera Pery, marcó el inicio del despertar de la Armada después del Desastre de 1898.³⁵⁷ Los hermanos José y Joaquín López Pérez, presidente y secretario respectivamente de la Real Sociedad Económica, ayudados por el capitán de fragata Federico Aguilar, fueron los artífices de la iniciativa.³⁵⁸ La institución almeriense, preocupada por el estado tanto, de España como de su marina, toma la iniciativa, el 21 de enero de 1900, de convocar un concurso libre entre escritores y publicistas para premiar la mejor Memoria que desarrollase el siguiente tema:

“A) ¿Es indispensable para España la existencia de una Marina de Guerra?

B) Para tenerla, ¿qué medios podrán ponerse en práctica?

C) De ser perentoriamente indispensable, ¿cuáles son los elementos de combate que deberíamos rápidamente construir, cuál su coste aproximado, y cuáles los medios pecuniarios de la Nación para satisfacer esos dispendios, todo en armonía con la pobreza del Erario Público?”³⁵⁹

Los organizadores del Certamen recabaron y lograron todos los apoyos oficiales: del Ayuntamiento de Almería; del ministerio de Marina; del Gobierno; así como el beneplácito de la reina regente. El presidente del Gobierno, que era al mismo tiempo ministro de Marina, Francisco Silvela, nombró como su representante en el Certamen al contralmirante de la Armada Pascual Cervera y Topete.

³⁵⁷ El Certamen Naval de Almería como origen del renacer de la Armada, en Cervera, J.: “Certamen Naval de Almería: el resurgir de la Armada”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 15, 1991, p. 41. Más ambicioso y analizando su contexto histórico, en Vega Blasco, A. & Ruiz Fernández de Cañete, P.: *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Armada, 1994.

³⁵⁸ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de septiembre de 1900, p. 391.

³⁵⁹ Certamen Naval: *Discursos pronunciados con ocasión de dicho acto y Memorias premiadas en el mismo*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, p. XIII.

Para dar relevancia al acontecimiento, la Armada envió a Almería al crucero “Vitoria” y a los cañoneros “Ponce de León” y “Hernán Cortes”.³⁶⁰ Las tres unidades navales fondeaban en el puerto de la ciudad el día 19 de agosto a las cinco de la mañana.³⁶¹ Su recibimiento fue apoteósico. Con ellos había llegado la banda de Infantería de Marina desde el puerto de Cartagena. El día 21 de agosto a bordo del vapor “Cecilia” llegaba a Almería Cervera. Es recibido y agasajado por las autoridades locales.³⁶²

El 15 de agosto se había constituido un jurado calificador presidido por el capitán de navío Juan Pastorín Vacher. Como vocales actuaban el capitán de fragata Federico Aguilar Martell; los tenientes de navío Rogelio Baeza, Juan González y Javier de Salas; el capitán de artillería de la Armada Miguel Zea; y el delegado de Hacienda José Roselló Hernández.³⁶³ Tuvo que analizar un total de veinte trabajos, entre memorias, folletos, opúsculos y escritos.

El dictamen del jurado se hizo público el 25 de agosto en el Teatro de Variedades en un acto presidido por Pascual Cervera.³⁶⁴ Estaban presentes el gobernador civil de la provincia, Esteban Angresola, y el alcalde la ciudad, Antonio Iribarne. El discurso de clausura pronunciado por la primera de las autoridades citadas fue calificado por el corresponsal de *El Mundo Naval Ilustrado* de defensor de la “*cruel y antipatriótica medida del Silencio.*”³⁶⁵ Frente

³⁶⁰ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 419, carpeta 65. Carta, 8 de marzo, remitida por La Sociedad Económica de Amigos del País de Almería solicitando al ministerio de Marina que se desplazara la Escuadra a Almería la segunda quincena de agosto de 1900. El ministerio de Marina comunicaba a la misma su decisión favorable el día 3 de abril.

³⁶¹ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 419, carpeta 65. Telegrama informando llegada de los barcos citados a Almería.

³⁶² La revista *El Mundo Naval Ilustrado* de 20 de septiembre de 1900 hace un detallado catálogo de las citadas autoridades: “*El clero catedral, los frailes dominicos, el Gobernador civil, el Club de Regatas, la Cámara de Comercio, el Círculo Mercantil, Casino, Cámara Agrícola, Cuerpo consular, ingenieros del puerto, el Ayuntamiento bajo mazas, la Matrícula Unida, la Unión Terrestre, todas las Sociedades obreras, los diputados a Cortes y Senadores y la Sociedad de Amigos del País.... todos, confundidos con el pueblo, conducen a tierra al general.*” Sorprende, de la anterior lista de participantes en la bienvenida, la ausencia de militares pertenecientes al ejército de tierra. Éste se mantuvo ausente de todos los actos. Señalan en su obra *De la Vega y Fernández* que “hubo malestar en este Ejército por lo que se consideró una falta de tacto por parte de la Sociedad Económica con este colectivo.”

³⁶³ Vega & Ruiz (1994) p. 146.

³⁶⁴ Reproducción íntegra del Dictamen del Jurado Calificador en *El Mundo Naval Ilustrado*, nº 25, 20 de septiembre de 1900, pp. 394 y 395.

³⁶⁵ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de septiembre de 1900, p. 391.

a la postura de la autoridad civil, Cervera hablaba de que “*como oficial de Marina, tengo que decir que nosotros anhelamos la publicidad... Nuestros enemigos nos han aplicado muchas veces esa frase que se ha hecho célebre: <No me toque usted la Marina>. No, todos los marineros decimos: <vengan todos a examinar la Marina; a ver qué es la Marina.>*”³⁶⁶ La Armada quería salir del rincón del armario a donde la había envidado la derrota frente a los Estados Unidos. El Certamen Naval de Almería podía ser el primer paso.

El 26 de agosto se celebró una cena en el mismo lugar donde se había realizado la entrega de premios. A los postres tomaba la palabra Víctor María Concas. En su discurso, después de repasar la inexistente política naval del siglo XIX y, en contraste, la heroicidad de los marinos en el desigual combate de Santiago de Cuba, afirmaba tajante: “*España tiene absoluta necesidad de Marina.*”³⁶⁷ ¿Qué hacía imprescindible la misma, en opinión del ilustre marino? Por una parte los argumentos manidos de la envidiable posición geográfica que hace imposible una neutralidad en una futura confrontación. Pero, hijo de su tiempo, señalaba nuevos horizontes para la expansión colonial hispana en África: “*tenemos delante el pavoroso problema de Marruecos*” que es presentado como zona a colonizar en el futuro. Para poder efectuar esta empresa expansiva, es imprescindible contar con una Armada poderosa. Retornaremos a encontrar el binomio expansión al otro lado del Estrecho y necesidad de marina bélica que lo permita en páginas posteriores de este trabajo.

Pese a las optimistas palabras pronunciadas por el presidente de la Real Sociedad Económica de Almería, José López Pérez, en el acto de entrega de premios,³⁶⁸ el Certamen tuvo muy escasa resonancia en el mundo civil.³⁶⁹ Tampoco la prensa nacional le prestó atención. Solamente las revistas

³⁶⁶ *Ibíd.* p. 397.

³⁶⁷ *Ibíd.* p. 403.

³⁶⁸ “*Hemos dado el impulso, el pueblo comprende que su provenir va unido a la Marina y esta enorme concurrencia que acude a nuestro Certamen pone de manifiesto que el país despierta, que torna a la realidad y que en un plazo relativamente breve, del uno al otro extremo de la nación, repercutirán los ecos de nuestras frases*” Certamen Naval (1900) p. 33

³⁶⁹ La historiadora naval Guadalupe Chocano (2008) apunta como causa de esta falta de interés a la presencia en el certamen de figuras protagonistas del 98, “esencialmente el almirante Pascual Cervera... o la presencia también del comandante Víctor Concas”

especializadas en temas navales, *Revista General de Marina*³⁷⁰ y *Mundo Naval Ilustrado*, difundieron las ideas expuestas en Almería. En el número correspondiente a septiembre, la primera de ellas se felicitaba de todo corazón por el éxito logrado en el certamen, que “*no hace más que seguir sus tradiciones de siempre, confirmadas ahora con motivo de estas fiestas patrióticas de Almería, y que pueden condensarse en una frase: Patria y Marina.*”³⁷¹ Joaquín López Pérez firma un artículo en la misma publicación en el que escribe: “*debemos formar, sin dilaciones ni demasiadas consultas, un plan de defensa, y una vez escrito y aprobado, cerrar los ojos y realizarlo a escape, cuanto antes, cueste lo que cueste, valga lo que valga.*” Consciente el autor de las enormes dificultades, especialmente pecuniarias, que semejante proyecto entrañaba, solicita una gran publicidad para los temas navales y propone: “*procúrese que en los departamentos marítimos se celebren frecuentemente certámenes como el de Almería, invitando a ellos a cuántos hayan demostrado amor por el país y de este modo la opinión será como la luz que todo lo atraviesa y todo lo ilumina.*”³⁷² El contraste con lo demandado por las mismas fechas por los regeneracionistas, abandono de la marina de guerra, no puede ser más rotundo. Por su parte, *El Mundo Naval Ilustrado*³⁷³ informará cumplidamente tanto de los preparativos del certamen, como de las biografías de los autores premiados. Su número 25, correspondiente al 20 de septiembre, estaba dedicado monográficamente al Certamen Naval de Almería. A lo largo de sus páginas se daba cumplida cuenta de los actos celebrados y de los discursos pronunciados. También se realizaban críticas contra sus opositores: “*no ha faltado quien, desde fuera de Almería, pretendió hacerle abortar; no dejó de haber quien, extraño a esta tierra, sembró recelos, creó dificultades y hasta deseaba garantías de que no fuesen molestados hombres civiles del 98 que*

³⁷⁰ “Un Certamen Naval”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVII, septiembre de 1900, pp. 362 a 369.

³⁷¹ *Ibidem.* p. 369.

³⁷² López Pérez, J.: “Necesidad de tener Marina”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVII, septiembre de 1900, pp. 421 a 424.

³⁷³ *El Mundo Naval Ilustrado*, 10 de septiembre de 1900: “*En los días 25, 26, 27 y 28 de Agosto último tuvo lugar el Certamen naval que debía celebrarse en Almería, y del que enviamos a El Mundo Naval Ilustrado un resumen completo, como prólogo de las correspondencias que sin duda publicará de acto tan importante como patriótico.*” El número 25, correspondiente al 20 de septiembre, está monográficamente dedicado al Certamen Naval de Almería. En el número correspondiente al 30 de septiembre de 1900, amén de reproducir nueve de sus fotografías, hacía una breve reseña biográfica de todos los galardonados en las páginas 418 a 420.

andaban inquietos con los resultados de este concurso.” Pese a estas dificultades, la conclusión del corresponsal de la revista no puede ser más optimista: “el Certamen se realizó, superando su resultado a las esperanzas concebidas.”³⁷⁴

Hubo un total de seis premios y se concedieron otros seis accésit. En cuanto a los trabajos presentados, todos ellos responden al adagio “si vis pacem para bellum”.

El primer premio del Certamen recayó en el trabajo titulado “Paz y trabajo” escrita por el alférez de navío Pedro María Cardona y Prieto. Con sus 208 páginas, era la obra más extensa de todas las presentadas. Estaba estructurada en cuatro partes:

1ª Si vis pacem para bellum.

2ª Defensa de las costas y archipiélagos.

3ª Algunas ideas técnicas de organización y económicas.

4ª De otras causas que determinan la imprescindibilidad de la Marina de Guerra.³⁷⁵

En las primeras páginas de la obra, se habla de la importancia del eje Baleares-Estrecho-Canarias para la defensa española, que hace imposible para España ser neutral en una futura confrontación entre Inglaterra y Alemania. El autor, aún es reciente el desastre naval del 98, hace un recordatorio de las consecuencias de la neutralidad internacional y de la postura del Reino Unido:

“para distinguirnos con neutralidad poco agradecible que se puso en evidencia cuando trató el Almirante Cámara de pasar el Canal... un desalmado nos calificó de moribundos y nos dejó entrever, ya que a la causa de la civilización no convenía la existencia de naciones decrepitas y acabadas.”³⁷⁶

³⁷⁴ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de septiembre de 1900, pp. 393 a 394.

³⁷⁵ Vega, A. & Ruiz (1994) p. 175.

³⁷⁶ Cardona, P.: *Paz y Trabajo*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1900, p. 14.

Haciendo una evocación a la guerra que el Reino Unido mantenía en Sudáfrica, insiste Cardona en sus recelos y señala que:

“La que por apoderarse de minas de oro y diamantes provoca y sostiene injusta guerra, por ser dueña del Estrecho, Baleares, Canarias, rías gallegas, y poseer, más de lo que lo hace ya, nuestras minas e industrias, no se parará en barros y cuánto más débiles nos vea, cuánto menos potentes aparezcamos, más se apresurará a evitar que podamos oponer alguna resistencia.”³⁷⁷

Si el Reino Unido no puede ser aliado por su actitud frente a España, las alianzas hay que buscarlas entre sus opositores. Cardona propone que participemos en la alianza que se está gestando entre Alemania, Francia y Rusia, a la que se uniría Austria.³⁷⁸ La posición geográfica española sería la aportación a la alianza. Lo escrito en 1900 por Pedro Cardona, respecto a hacer valer nuestra posición geográfica en la encrucijada de rutas marítimas fundamentales para los intereses imperiales de Francia e Inglaterra, sería recogido por los políticos en los años posteriores. Pero introducirán un matiz muy importante, después de la firma de la Entente Cordiale, en 1904, la alianza se realizará no contra Inglaterra, sino con Inglaterra y en la misma también participará Francia.

En cuanto a sus propuestas de construcciones navales, el ganador se decanta por la necesidad de los sumergibles para la defensa de los puertos. Propone la construcción de dos escuadras para contar con fuerzas de reserva. Cada una integrada por dos divisiones y cada división formada con cuatro acorazados de 9.000 toneladas. Consciente de la penuria económica de España, escribe:

“no parece ser conveniente más que la construcción de una escuadra activa; la de reserva podríamos suplirla con una división de reserva formada por el “Pelayo” y los tres cruceros en construcción debidamente modificados. Más adelante, poco a poco podríamos ir formando la segunda escuadra perfectamente homogénea con la primera, que en esta homogeneidad reside un poder bastante superior al que se imagina.”³⁷⁹

³⁷⁷ Ibídem. p. 15.

³⁷⁸ Ibídem. pp. 17 a 21.

³⁷⁹ Ibídem. p. 57.

Además, cree que es necesaria la construcción de 99 torpederos de 150 toneladas y 25 millas de velocidad; 40 vedettes de 15 toneladas y 15 millas; 3 barcos de vela de instrucción; 2 barcos mixtos de instrucción; 2 transportes de 4.000 toneladas y 16 millas para el servicio de la Flota y 9 barcasas de grupo de 500 toneladas. Los gastos ascenderían a 320.235.000 de pesetas.³⁸⁰ Los barcos serán construidos en España.

Cardona, en la obra que reseñamos, adelanta una idea que convertirá en articulado de la Ley de 1908: el arriendo de los arsenales y su especialización. Según su criterio, Ferrol sería destinado a las grandes construcciones, como se hizo en 1908. Cartagena, a la construcción de torpederos y Cádiz, a artillería. Además, tanto Cartagena como Cádiz tendrán encomendadas la realización de las necesarias reparaciones en los navíos de la Armada. Para conseguir tal fin, era necesario realizar importantes obras de reforma. Todo su proyecto generará un gasto de 350 millones de pesetas. Solicita una inversión del seis por ciento de los Presupuestos Generales del Estado para la Armada con un consumo de 55 millones de pesetas durante diez años. Para amortizar esta deuda y evitar los gastos generados por el pago de los intereses anuales, “*se podría contratar una operación con las empresas de ferrocarriles bajo la base de una prórroga en el plazo de cesión al Estado de tal elemento de riqueza.*”³⁸¹

El segundo premio recayó en el contador de navío de primera Valentín Arróniz y Tomás con su obra titulada “*Marina de Guerra.*”³⁸² Defiende cuatro ideas fundamentales: primera, España no puede existir como nación, sin ser una potencia naval. Segunda, no puede ser potencia naval, sin dar a conocer al país qué es la Marina, la misión que está llamada a cumplir y lo que puede esperarse de su existencia. Tercera, los elementos de combate en el momento actual han de ser de preferencia defensivos, y por lo tanto que sus buques han de sacrificar en parte su velocidad, su radio de acción, etc., en beneficio de sus fuertes corazas y del poder y alcance de su artillería. Cuarta,

³⁸⁰ *Ibidem.* pp. 197 a 199.

³⁸¹ *Ibidem.* p. 199.

³⁸² *Certamen Naval de Almería* (1900) pp. 6 a 29.

que lo que sobran en España son medios para comprar buenos barcos sin crear nuevos impuestos, sin exigir sacrificios al país y sin aumentar en grandes cantidades los presupuestos para la conservación y ejercicio de los buques adquiridos.³⁸³ La necesidad de contar con una importante fuerza naval queda vinculada a la expansión de España por el continente africano, en donde recuerda “*España ha de ser, por su proximidad al continente y por su soberanía en algunos puntos de sus costas un poderoso estorbo para los planes de unas naciones, o un aliado necesario para otras.*” Pero en espera de que llegue ese momento, recuerda la carencia de fuerzas navales que le permitan realizar una u otra opción.³⁸⁴ En consecuencia, propone la construcción de “*acorazados de 8 a 12.000 toneladas, con un andar próximamente a 16 millas, y con el carbón necesario, para permanecer en movimiento de tres a seis días, entendiendo que el número de buques no debe ser menor de 10 o 12, y deben estar clasificados en dos secciones generales, una de acorazados de combate, y otra de acorazados guardacostas.*” Aunque piensa que son imprescindibles los cruceros en la formación de la escuadra, “*de éstos prescindiremos por ahora, pues los mejores buques que nos quedan en construcción o recientemente contruidos, son de esta índole.*” Se deberán construir 25 torpederos y 2 buques de depósito. Se valoran todos los barcos proyectados en 400 millones de pesetas. Su construcción se deberá realizar en astilleros extranjeros o en nacionales en un plazo no superior a cuatro años.³⁸⁵ También se posibilitaba la “*la compra directa de ellos a otra nación.*”³⁸⁶

El tercer premiado fue Pascual Sánchez, pseudónimo del ingeniero naval Cayo Puga, por su trabajo “Nada vale el derecho si la fuerza no lo ampara.”³⁸⁷ Original en su exposición resulta la idea de la necesaria reconversión del personal de la Armada que es un paso previo e imprescindible para la realización de las economías que permitan la creación de una Marina fuerte. Señala, en la misma línea argumental que otros “navalistas”, la necesidad de acabar con el constante trasiego del personal de unos buques a

³⁸³ *Ibidem.* p. 6.

³⁸⁴ *Ibidem.* p. 9.

³⁸⁵ *Ibidem.* pp. 17 y 18.

³⁸⁶ *Ibidem.* p. 19.

³⁸⁷ *Certamen Naval de Almería* (1900) pp. 1 a 28.

otros; es imprescindible “*que las dotaciones de los buques permanezcan en ellos el mayor tiempo posible*” para lograr su perfecta formación.³⁸⁸ También propone una reducción del 50 por ciento en el número de empleos como medida para allegar recursos con los que financiar los nuevos barcos. No habrá nuevas incorporaciones al permanecer cerradas las academias militares durante tres años. Las construcciones que propone son: 7 guardacostas de primera de 11.000 toneladas; 12 guardacostas de segunda de 5.500 toneladas; 6 cruceros blindados de 10.000 toneladas; 5 avisos de 2.000 toneladas; 23 torpederos de 130 toneladas y otros 68 de 70 toneladas. La escuadra propuesta no solamente debe defender nuestro litoral, debe ser susceptible de “*poder tomar la ofensiva cuando las circunstancias lo aconsejen.*”³⁸⁹ Se valoran las mismas en 500 millones de pesetas. Su construcción se deberá realizar en astilleros nacionales.

Alberto Castaños y Martín teniente de navío verá recompensado su trabajo, “Defensa nacional” con el cuarto premio.³⁹⁰ Pone su foco de interés sobre tres importantes aspectos: la inutilidad de los arsenales estatales; el interés de los británicos por las rías gallegas y la necesidad de construir: 8 acorazados de 10.000 a 11.000 toneladas; 5 cruceros acorazados de 6.500 a 7.500 toneladas; 15 torpederos de 125 toneladas y otros 76 de 70 toneladas. Se valoran las mismas en 378.957.805 millones de pesetas.³⁹¹ Ante los problemas de la industria naval nacional, las primeras construcciones se encargaran a astilleros extranjeros para, una vez modernizados, hacerlo después a los astilleros nacionales “*adjudicándose luego las restantes unidades a los astilleros del Nervión, la constructora Naval de Cádiz y el arsenal de Ferrol, que es el que reúne mejores condiciones, y reservando el de Cartagena para proyectiles y torpedos, y el de La Carraca para la construcción de cañones.*”³⁹²

³⁸⁸ *Ibídem.* p. 13.

³⁸⁹ *Ibídem.* p. 15 a 17.

³⁹⁰ *Certamen Naval de Almería* (1900) pp. 5 a 50.

³⁹¹ *Ibídem.* p. 44.

³⁹² *Ibídem.* p. 46.

El quinto premio fue otorgado al teniente de navío, sobrino de Cervera y Topete, Juan Cervera Valderrama por su obra “La flota necesaria”.³⁹³ Para tener poder naval es necesario, a su juicio, arraigar en el país las aficiones marineras, contar con un adecuado presupuesto para la Marina, él lo estima en 60 millones, y potenciar la industria siderúrgica sin la cual es imposible la creación de modernos astilleros. Propone la construcción de una flota compuesta de: 5 acorazados guardacostas de 8.000 toneladas con un coste de 120.000.000 millones de pesetas y que deben estar ultimados en veinte meses; 4 cruceros exploradores de escuadra con un coste de 44.800.000 de pesetas y que deben estar ultimados en 24 meses; 4 exploradores de puerto con un coste de 22.400.000 millones y que deben estar ultimados en 20 meses; 1 vapor transporte de 3.000 toneladas presupuestado en 1.800.000 pesetas y con un plazo de ejecución de un año y 11.780 toneladas de torpederos a 5.000 pesetas con un gastos presupuestado de 58.000.000 millones de pesetas y un plazo de ejecución de 8 meses.³⁹⁴ Hay que desguazar, por resultar inútiles para el combate naval, los barcos “Alfonso XIII”, “Lepanto” y “Marqués de la Ensenada”; realizar importantes reformas en los arsenales presupuestadas en 41.500.000 pesetas, y, por último, proceder al artillado de las ciudades costeras más importantes. Todo lo propuesto por Cervera implicaba un gasto astronómico: 644,3 millones de pesetas. Para la financiación, además de las anualidades aprobadas por el Gobierno, se podrán aceptar *“los donativos que hagan las Sociedades particulares; las subscripciones o mandas de nuestras antiguas colonias y los productos sacados de la venta del material inútil.”*³⁹⁵ Los barcos serán construidos en astilleros extranjeros ya que *“por el momento la industria naval española no garantiza la construcción de los modelos atrevidos que necesita nuestra futura Marina.”*³⁹⁶

El capitán de artillería José Cabada es merecedor del sexto premio por “La flota militar necesaria”.³⁹⁷ Sostiene que la causa de la pasada

³⁹³ Certamen Naval de Almería (1900) pp. 1 a 102.

³⁹⁴ *Ibíd.* 92.

³⁹⁵ *Ibíd.* 97.

³⁹⁶ *Ibíd.* p. 101.

³⁹⁷ *Certamen Naval de Almería* (1900) pp. 1 a 70.

derrota militar frente a los Estados Unidos de América es la falta de inversiones en marina y las deficiencias, no olvidemos su pertenencia al cuerpo de artilleros, en la defensa de las costas: “*¿Hubieran causado en la escuadra enemiga los cañones Krupp de Cartagena, el mismo efecto que los antiquísimos y prehistóricos del Morro, de Santiago de Cuba?*”³⁹⁸ Aun siendo muy importante el artillado de las mismas, para una auténtica defensa de la nación que evite el bombardeo o el bloqueo naval, resulta imprescindible la construcción de una escuadra compuesta de 10 acorazados de primera clase, de 10 a 11.000 toneladas; 15 cruceros protegidos, de 6.000 toneladas; 100 torpederos de 70 a 130 toneladas y 20 torpederos de 130 a 180 toneladas. Su valor era de 610 millones de pesetas.³⁹⁹ Propone la creación de una Lotería patriótica de la Marina que tendría “*por único y exclusivo objeto el allegar recursos para la creación de una escuadra nacional de combate.*”⁴⁰⁰ Su construcción se realizará en astilleros extranjeros.

Sin negar las aportaciones que representaban las memorias premiadas para el análisis de los barcos necesarios para la defensa naval española, todas ellas pecan de un grave error: el desconocimiento de la precaria situación económica, con una Hacienda Pública en práctica ruina como consecuencia de los gastos ocasionados por la guerra colonial. Nada más representativo de esta separación, entre lo demandado y realidad económica española, que la comparación entre los presupuestos de las seis memorias premiadas y lo aprobado, en 1908, para la reconstrucción de la marina. Frente a los 644 millones o los 320 millones de pesetas, opción más cara y opción más barata, se piden 198.680.000 pesetas en 1907. Un problema muy grave, la falta de realismo económico, que se arrastrará en muchos proyectos navales.

³⁹⁸ *Ibídem.* p. 19.

³⁹⁹ *Ibídem.* p. 62.

⁴⁰⁰ *Ibídem.* pp. 49 y 50. Propone la realización de un sorteo cada dos años de 100.000 billetes, con un premio de 1.000 pesetas el número, dividido cada uno de éstos en 20 décimos de a 50 pesetas. Se realizarán cinco sorteos, entre 1902 y 1910. Cada uno de ellos, descontados los premios y los gastos de su gestión, reportarán unos beneficios para la marina de 50 millones. En diez años recaudarán 250.000.000 de pesetas. Los sorteos, para no interferir con el de Navidad, tendrán lugar en el mes de julio. Ante el gran número de jugadores potenciales, augura un éxito completo a su proyecto: “*La Lotería patriótica de la Marina, como nosotros llamamos a nuestro proyecto, pudiera ser un poderoso auxiliar para allegar fondos con que contribuir a la creación de nuestra futura flota de combate.*”

Finalizado el Certamen de agosto, el presidente de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería, Joaquín López Pérez, quiso proseguir con la labor propagandística iniciada. Era absolutamente necesario involucrar al resto de los españoles en el proyecto de hacer resurgir a la Armada. Con este objetivo, el 15 de febrero de 1901, se dirigió por carta a los presidentes de otras Sociedades Económicas de Amigos del País convocándoles para que diesen su aprobación a “*un gran Congreso de Sociedades Económicas que celebraremos en la Corte el día 17 de Mayo próximo.*” En el mes de marzo una Comisión de la Sociedad Económica de Almería entregaba a la reina regente un lujoso libro que contenía el resultado del Certamen Naval de Almería. También le hizo entrega de una misiva en la que solicitaba que el próximo Congreso Naval sea “*inaugurado bajo la presidencia, patronato y protección de V. M. y de su Augusto Hijo.*”

Sus propuestas fueron atendidas. Por Real Decreto de 21 abril de 1901, el Gobierno de España autorizaba la celebración de un Congreso Naval y ponía a disposición de sus organizadores los recursos necesarios para atender a los gastos que ocasione su realización y demandar al ministro de Agricultura que solicite de las compañías de ferrocarriles una rebaja en los precios de sus billetes a favor de la comisión organizadora y de los congresistas.⁴⁰¹

El 16 de mayo era elegida la Junta Directiva del Congreso Naval en los salones de la Económica Matritense.⁴⁰² Entre los días 23 y 28 de mayo tuvo lugar el Congreso Naval convocado por la sociedad almeriense. Presidido por el ministro de Marina, se celebró en el Salón de Actos del Centro del Ejército y de la Armada.⁴⁰³ Mostraron su adhesión cuarenta y una de las

⁴⁰¹ El Real Decreto reproducido por *El Imparcial*, 26 de abril de 1901.

⁴⁰² *La Época*, 16 de mayo de 1901. *El Mundo Naval Ilustrado*, 30 de mayo de 1901, p. 240.

⁴⁰³ *La Correspondencia Militar*, 23 de mayo de 1901. Alfonso XIII recogía la inauguración del Congreso Naval en su Diario en los siguientes términos: “*Jueves 23. A las seis fuimos a inaugurar el Congreso Naval en el Centro del Ejército y de la Armada, que estaba bastante sucio.*” p. 80. A.G.P. Caja 8.763, expediente 17. Se conserva una carta remitida por José López Pérez a la Reina, el 15 de mayo, en la cual se puede leer: “*pero además disponemos del Teatro Español. Este sería más adecuado, para la inauguración por el gran número de invitados que tenemos.*”. Ignoramos la causa por la cual la inauguración del Congreso Naval tuvo lugar en el Centro del Ejército y de la Armada en lugar del citado teatro.

Sociedades de Amigos del País; se mostró en contra la de Barcelona.⁴⁰⁴ La asistencia fue numerosa, calculándose en ciento veinte el número de congresistas entre civiles y militares. Sus objetivos primordiales eran:

1º conseguir las simpatías del público en general hacia la Armada.

2º Hablar de poder naval: *“ha sido convocado para poner los medios de su consecución inmediata.”*⁴⁰⁵

Todas las intervenciones realizadas en el Congreso Naval tuvieron como punto común la necesidad de reconstruir en breve la marina en la medida de las posibilidades económicas.⁴⁰⁶

El primer tema puesto a discusión era: *“¿Necesita España indispensablemente ser potencia naval, para asegurar su independencia y su porvenir?”* Se aprobó con un único voto en contra.⁴⁰⁷ Se debate a continuación: *“En el supuesto de esa necesidad, ¿es conveniente, para que se realice con éxito, robustecer la acción directiva del Gobierno haciendo conocer al país, por medio de una propaganda constante y educadora, que la importancia de su Marina militar es factor indispensable para la seguridad de la patria?”* Todos los oradores estuvieron de acuerdo en la necesidad de crear y sostener una poderosa marina militar acompañada de una labor propagandística constante y educadora.⁴⁰⁸ El tercer tema debatido era: *“¿debe existir constantemente organizado un elemento de trabajo y de vida, que estimule y apremie la primera indicación, que represente cerca del gabinete los deseos de la Patria en cuanto a su intangibilidad, y que de modo perseverante identifique al País con sus defensores, promoviendo cuantos actos sean precisos para que las*

⁴⁰⁴ *La Época*, 25 de mayo de 1901. López Pérez, J.: “Congreso Naval”, en *Mundo Naval Ilustrado*, 30 de mayo de 1901, p. 241. Listado completo de las adhesiones al Congreso Naval. *La Correspondencia de España*, por su parte, publicaba en su primera página del día 17 de mayo de 1901 un listado incompleto, “y otros que no recordamos”, de los asistentes al evento.

⁴⁰⁵ *El Mundo Naval Ilustrado*, 30 de mayo de 1901, p. 241.

⁴⁰⁶ *El Imparcial*, 29 de mayo de 1901.

⁴⁰⁷ A.M.N. Caja 1.271, manuscrito 4. Debate del primer punto y voto en contra del congresista Ochoa, partidario de incrementar primero su poder económico y acrecentar las fuentes de riqueza, en: *La Correspondencia Militar*, 25 de mayo de 1901, *La Época*, 25 de mayo de 1901 y *El Imparcial*, 25 de mayo de 1901.

⁴⁰⁸ A.M.N. Caja 1.271, manuscrito 4.

cuantiosas exigencias de la seguridad nacional, sean aportadas, no en virtud de un deber legal, sino como ofrenda dada con cariño para cumplir el primer deber de ciudadanía?" Se aceptó, pero los congresistas tomaron la decisión de dejar en manos de los cuerpos de la Armada la reorganización de sus servicios y en manos del Gobierno la política defensiva nacional.⁴⁰⁹ No se produjo, por tanto, un debate en profundidad de los asuntos auténticamente polémicos: la necesaria reorganización de la Armada y las características técnicas del buque que compondría la columna vertebral de la futura Armada. Los cuatro últimos temas se dedicaron al estudio del organismo encargado de realizar las labores de propaganda y apoyo a la política naval. Abierto a todos los que quisieran integrarse, debería estar "*para siempre excluido de la política*", aunque no renunciaban a "*tener representantes en las Cortes.*" Evidentemente, se planteaba una contradicción entre la exclusión política y la representación parlamentaria que en España estaba unida a la pertenencia a un partido político con capacidad para conseguir un acta de diputado. Se acordó considerar a las Sociedades Económicas como el organismo más útil para la propaganda naval. Aprobados todos los temas propuestos, se resolvió la creación de la Junta Permanente de Fomento Naval. Con carácter permanente estaba formada por dos comisiones; una ejecutiva y otra consultiva integrada por un representante de cada una de las Sociedades de Amigos del País representadas en el Congreso.⁴¹⁰ El día 27 fueron recibidos los congresistas por la reina regente.⁴¹¹ El día 28 se clausuraba el Congreso y el ministro de Marina comunicaba que la reina regente anunciaba que Alfonso XIII aceptaba la presidencia de la Junta de Fomento Naval.⁴¹² No fue la única concesión regia: se accede a que figurase el nombre de su hijo en el Reglamento del Congreso Naval.⁴¹³

Los organizadores del Congreso Naval lo consideraron todo un éxito. Tuvo una importante repercusión en la prensa nacional, especialmente

⁴⁰⁹ A.M.N. Caja 1.271, manuscrito 4. *El Imparcial*, 26 de mayo de 1901.

⁴¹⁰ A.M.N. Caja 1.271, manuscrito 4. *El Imparcial*, 28 de mayo de 1901. Amplio resumen de los temas tratados en: *La Correspondencia Militar*, 27 y 28 de mayo de 1901.

⁴¹¹ A.G.P. Caja 8.763, expediente 17. "*El 25 de mayo de 1901, la Reina invita a recepción que se celebrará en 27, a las 9 de la noche.*"

⁴¹² *Heraldo de Madrid*, 28 de mayo de 1901.

⁴¹³ A.G.P. Caja 8.802, expediente 23.

en *La Correspondencia Militar* que, en un editorial en plena sintonía con lo demandado por los congresistas, opinaba: “*Pedimos, pues, la construcción de nuevos buques de guerra, porque de lo contrario no estarían garantizados nuestros derechos en los mares, y España... puede y debe ser una potencia naval.*” El punto discordante lo puso *El País*. Editorializaba sobre la inutilidad del Congreso para recordar a España la necesidad de poseer una marina; pero no la podrá lograr hasta que se logre “*una Hacienda bien administrada... sin dinero no habrá Marina, ni Ejército, ni nada, y para tener dinero hace falta gastar menos y gastar mejor.*” En su habitual línea de pensamiento, el rotativo republicano habla de reducir los gastos superfluos: casa real, clero, alta burocracia y clases pasivas. Mientras tanto, “*más útil que la charla en un Congreso, sería seguir reformando la administración naval.*”⁴¹⁴ No obstante, el protagonismo futuro, tanto en el campo de la propaganda como en el de la acción en pro de todas las marinas hispanas, lo monopolizará el Congreso Marítimo Nacional organizado por la Liga Marítima Nacional y celebrado en Madrid entre los días 6 y 10 de junio de 1901.

Como también haría La Liga Marítima Española, El Fomento Naval convocará un ciclo de conferencias en el Ateneo de Madrid entre los días 9 y 30 de abril de 1902. No tuvo la misma repercusión mediática que el Congreso Naval, pasando casi inadvertido. Ocho fueron las disertaciones.⁴¹⁵ Los temas, todos relacionados con el mundo naval, abarcaban campos tan amplios como “La Marina de guerra y la política internacional”,⁴¹⁶ conferencia pronunciada por el Rafael María de Labra el 23 de abril,⁴¹⁷ hasta “La administración de la Armada”, tema defendido por Francisco Cabrerizo el día 28, pasando por el tema candente: “La Marina de guerra y la opinión pública”

⁴¹⁴ *La Correspondencia Militar*, 27 de mayo de 1901. Editorial: “Hombres, cañones y buques.” *El país*, 27 de mayo de 1901. Editorial: “El inútil Congreso Naval.”

⁴¹⁵ *La Época*, *El Globo* y *El Imparcial*, 9 de abril de 1902. Los diarios recogen el programa del ciclo de conferencias del Ateneo de Madrid. Comenzaban a las 21,30 horas y estuvieron programadas para los días 9,10, 14, 17, 21, 24, 28 y 30 de abril. No hay, en las jornadas posteriores, información detallada sobre las conferencias impartidas. Programa en, *La Vida Marítima*, nº 11, 20 de abril de 1902, p. 15. La conferencia de Rafael María de Labra, prevista para el 17, fue retrasada al 23.

⁴¹⁶ *La Época*, 24 de abril de 1902. El rotativo conservador publicaba en su primera página un resumen de su intervención en el Ateneo de Madrid.

⁴¹⁷ Sobre el político, intelectual, abolicionista e historiador de Ateneo de Madrid, escribe María Dolores Domingo Acebrón: “en el panorama político español de la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX, uno de los intelectuales más preocupados por lo que se denominaba en la época <la cuestión colonial>.” En *Anuario de Estudios Americanos*, Volumen 55, nº 1, 1998, p. 161.

pronunciada por Víctor Concas el 10 de abril. Damián Isern, en su calidad de presidente de la junta provincial de Fomento Naval de Madrid, encargada de organizar el evento, dictó la última de las conferencias. Sus propuestas, que fueron ratificadas en un mitin propagandístico del Fomento Naval en Madrid, fueron:

1.^a Para garantizar su independencia y su porvenir, España requiere, de un modo imprescindible, ser potencia naval, asegurando rápida y económicamente el tráfico marítimo y comercial y el engrandecimiento de las industrias nacionales.

2.^a La existencia de una Marina Militar, adecuada a los medios y necesidades económicas españolas, es un factor indispensable para tener libre el camino de los mares.

3.^a Para la creación de una escuadra urge, dada la indefensión naval en que se encuentra España, que el Gobierno estudie y proponga el plan de las fuerzas que han de componer la futura flota.

La Junta Permanente del Fomento Naval procederá a convocar y a realizar un nuevo Congreso Naval en Madrid a finales de mayo de 1904. Cuatro serán los objetivos que persiga el II Congreso Naval:

Primero: Restablecimiento de nuestra flota militar.

Segundo: Desarrollo de nuestra marina mercante.

Tercero: Fomento de nuestras industrias marítimas.

Cuarto: Adaptación de nuestra legislación a los "*tiempos actuales*."⁴¹⁸

El II Congreso Naval quedaba inaugurado el 24 de mayo de 1904 en el salón de actos del Centro del Ejército y de la Armada presidido por el exministro de Marina Duque de Veragua. Los congresistas dedicaron la primera de las sesiones a la discusión de los temas relacionados con la marina militar. En la convocatoria del Congreso, para el debate sobre la marina bélica, se formularon cuatro interrogantes. Para su respuesta fueron remitidas un total de

⁴¹⁸ A.M.N. Caja 1.267, manuscrito 42. Convocatoria del II Congreso Naval.

veinte memorias. La presentada por Ferragut fue posteriormente publicada en forma libro. Los acuerdos adoptados fueron los siguientes:

1º “*¿Qué influencia ejerce en el desarrollo de la industria nacional la construcción de la flota militar dentro del país?*” La respuesta fue relacionar directamente el aumento de la riqueza pública con la construcción de una marina militar.

2º “*¿Que medios deben emplearse para implantar en España la industria de construcciones navales?*” Los conferenciantes consensuaron:

A) Para fomentar en España la industria de la construcción naval, convendría, aparte lo actualmente legislado, conceder primas a la navegación de altura en buques que excedan de mil toneladas, cuyas máquinas y casco sean de construcción nacional.

B) Mientras los astilleros estatales no se hallen en condiciones debidas, se den facilidades a la industria privada.

3º “*¿Cuáles son los intereses de España en la política internacional europea?*” Se apostaba por el mantenimiento de buenas relaciones con todas las potencias europeas; pero sin contraer compromisos que “*afecten a nuestro desarrollo interior*” Ferragut interviene para manifestar su firme convicción de que previamente a las alianzas internacionales, hay que reconstruir la flota. Es apoyado por el senador del Partido Liberal Juan Navarro Reverter.

4º “*¿Cuál es el tipo de flota militar adecuado para nuestra nación, qué número y modelos de buques serían los más convenientes para dicha flota, en qué tiempo y forma podrían construirse y qué recursos económicos es posible dedicar a este servicio y al de su entretenimiento?*” Las conclusiones aprobadas remiten a una flota compuesta de acorazados, cruceros y torpederos que totalizarán 160.000 toneladas; deberá construirse en el menor plazo posible y para la financiación solamente se requerirá que el Gobierno

aumente en cuarenta millones el presupuesto para marina actualmente vigente.⁴¹⁹

El II Congreso Naval no tuvo apenas repercusión mediática. Los rotativos *El Día* y *La Correspondencia de España* recogieron en sus páginas la noticia de la inauguración. Previamente la revista *La Vida Marítima* había publicado su convocatoria.⁴²⁰ No hubo, como en el I Congreso Naval, comentarios editoriales. Los ponentes son pensadores y publicistas navales muy reconocidos: José Gutiérrez Sobral;⁴²¹ Concas; Bullón y Ferragut. Sus aportaciones no fueron novedosas. Las han repetido desde 1898 en todos sus artículos, conferencias y libros publicados. Sus conclusiones no tuvieron ninguna trascendencia en la acción gubernamental de Maura y Ferrándiz, como demuestra su proyecto de ley de la Reforma General de la Organización de los Servicios de la Armada y Programa de Armamentos Navales. Recordemos que ambos estaban vinculados a la Liga Marítima Española, rival en su acción propagandística a favor del resurgimiento naval de Fomento Naval. Como conclusión solamente podemos apuntar la palabra fracaso relacionada con el II Congreso Naval.

⁴¹⁹ A.G.M.A.B. Legajo 1.153. Actas manuscritas de las sesiones del II Congreso Naval y Memorias presentadas al mismo.

⁴²⁰ *El Día* y *La Correspondencia de España*, 24 de mayo de 1904. Revista *La Vida Marítima*, nº 64, 10 de octubre de 1903, p. 455.

⁴²¹ José Gutiérrez Sobral había sido agregado naval de la embajada española en los Estados Unidos. Desde este puesto había remitido informes a Madrid anunciando la inminente contienda. Una breve semblanza biográfica, ensalzando su labor a favor de la divulgación científica, en *El Mundo Naval Ilustrado*, nº 51, 15 de junio de 1901, p. 253.

3.2.4.- La creación de la Liga Marítima Española.

En un país, como repiten constantemente articulistas navales, de escaso espíritu marinero pese a sus muchos kilómetros de costas, era muy necesaria la labor propagandística a favor de los asuntos del mar.⁴²² Con este objetivo nacería, impulsada por un grupo heterogéneo, la Liga Marítima Española en 1900. Posteriormente se transformará en un importante grupo de presión patronal a favor del rearme naval español, de los intereses autárquicos y de los intereses navales, ya sea en su faceta industrial o naviera.⁴²³

La idea de crear en España, en el marco de una regeneración marítima, una Liga Naval la tuvo el capitán de marina mercante, tratadista naval y director de la Escuela de Náutica de Barcelona José Ricart y Giralt en 1899 exponiéndola en su obra *Potencialidad naval de España: lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*.⁴²⁴ La presidencia de la misma, aludiendo a su carácter patriótico, se la ofreció a Claudio López Bru, Marqués de Comillas y presidente de la Compañía Trasatlántica Española.⁴²⁵ No sería esta iniciativa la llamada a ser coronada por el éxito. El primer paso importante en el camino de crear una asociación para promover por todos los medios legítimos de propaganda e

⁴²² Ejemplos de esta línea de argumentación lo encontramos en el artículo escrito por Maura en el primer número de la *Vida Marítima*: “porque ningún otro orden de intereses colectivos está tan desatendido y hasta ignorado como el conjunto colosal de España en los mares...redobla la necesidad de habilitarse y organizarse” En la misma línea escribe Victoriano Suances en el número 91 un artículo bajo el título “La propaganda marítima” en 1904. Aún en 1906 insiste Maura en la idea cuando escribe el prólogo al *Manual de la Liga Marítima* afirmando que: “he creído siempre que la nación española necesita para la prosperidad social de sus pueblos.... un desenvolvimiento concertado, sistemático y robusto de la vida marítima...Pero con igual claridad se ve que de esta natural vocación nos apartan tradiciones ya seculares, desafectos de la general educación.”

⁴²³ Liga Marítima como grupo de presión de la política autárquica, en Balfour (1997) p. 198. Grupo de presión patronal, en Chocano (2008) p. 304. A favor de la reconstrucción de la Armada, en Viaña (1992) p. 309. Estudio de su transformación en un importante grupo de presión, en Rodrigo y Alharilla, M.: “Los dividendos de la presión política: La Liga Marítima Española (1899-1910)” en *Revista de Historia Económica*, nº 22, 2004, pp. 707 a 732.

⁴²⁴ Biografía de José Ricart y Giralt, en Moreno Rico, J.: “José Ricart y Giralt (1847-1930). Una vida dedicada a la cultura marítima”, en *Drassana Museo Naval de Barcelona*, nº 15, 2006, pp. 67 a 83. El doctor Moreno Rico no hace ninguna referencia en el artículo citado a la actividad de Ricart y Giralt a favor de la creación de la Liga Marítima Española.

⁴²⁵ La propuesta, a modo de carta introducción del citado libro, era la siguiente: “La necesidad de una regeneración marítima, y, para conseguirla, el camino más práctico sería, en mi opinión, fundar en nuestra patria una Liga Naval... Considerando las circunstancias actuales porque atraviesa la nación, es V.E. el llamado a ponerse al frente de esta obra, muy difícil en verdad, pero muy patriótica; pues si se consigue realizarla, es seguro que ha de aclararse el horizonte que se presenta tan sombrío.” Referencia, en Serrano Monteavaro, M.: “El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907”, en *Militaria*, nº 2, 1990, p. 124.

influencias el fomento de la vida marítima nacional, lo da el teniente de navío Adolfo Navarrete en la primavera de 1899. Inspirándose en las Ligas Marítimas existentes en Inglaterra, Alemania, Italia, Francia y Bélgica propone, en un artículo publicado en la revista *El Mundo Naval Ilustrado* el 15 de marzo de 1899, la creación de una Liga Marítima Española.⁴²⁶ Su objetivo principal era “difundir en el pueblo un vivificador espíritu marítimo, al propio tiempo que proteger los múltiples intereses de la familia naval y sintetizar las aspiraciones de los diversos trabajadores del mar... para consolidar de manera íntima el poder naval del Estado, y todo ello desde el punto de vista económico, para el desarrollo y fomento de la industria y comunicaciones marítimas.”⁴²⁷ Tienen cabida en la misma todos los hombres relacionados con el mar, ya sean pescadores, armadores u oficiales de la Armada. Pero también estaría abierta a todos aquellos hombres de ciencia, periodistas, industriales y políticos que quisieran cooperar desinteresadamente a la vida naval de España. No deberá ser clasista y en su seno se podrán integrar desde el marinero o el fogonero, al maquinista, al piloto, al capitán y el naviero o armador. La Liga Marítima Española servirá, entre otras cosas, para que las cuestiones marítimas se traten de forma competente.⁴²⁸

Su gestación fue rápida. En mayo de 1900 Navarrete consigue que la *Revista General de Marina* acepte su invitación para hacer propaganda de su idea.⁴²⁹ El 11 del mismo mes Francisco Silvela firma una Real Orden por la que se autoriza a todos los Generales, Jefes y Oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada para poder participar en la creación de la Liga Marítima.⁴³⁰ Con este objetivo se convocó un acto de presentación el 9 de junio de 1900 en el Ateneo de Madrid. Fueron invitados por Navarrete personalidades tan dispares como Jaime Cardona, obispo de Sión; Faustino Rodríguez San Pedro, presidente de la Unión Ibero-Americana y presidente del Consejo de Administración de los Caminos de Hierro del Norte; Arístides Fernández, Director gerente de la

⁴²⁶ *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 marzo de 1899, p. 112. La primera Liga Marítima fue fundada en Londres en 1894. Cuatro años después se creaba en Berlín la Deutscher Floten-Verein. En 1899 eran fundadas la italiana, la francesa y la belga.

⁴²⁷ *Manual de la Liga Marítima Española. Cinco años de labor, 1900-1905*, p. 10

⁴²⁸ *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de junio de 1899, p. 227.

⁴²⁹ *Revista General de Marina*, Tomo XLVI, mayo de 1900, p. 32.

⁴³⁰ *Ibidem*. p. 44.

Compañía de Placencia de las Armas (Guipúzcoa); Pedro Puente, capitán de fragata, o Antonio Maura y José Canalejas en su condición de diputados. Consciente Adolfo Navarrete de la importancia de la difusión de su idea entre los medios de comunicación, fueron invitados a esta sesión inaugural los directores de los principales diarios españoles del momento: *El Imparcial*, *La Correspondencia de España*, *Heraldo de Madrid*, *La Época*, *El Nacional*, *El Español*, *El Correo*, *El País* y *El Día*. También los directores de las principales revistas navales: *El Mundo Naval Ilustrado*; la prensa militar: *La Correspondencia Militar*; o de información general como *La Ilustración Española y Americana* y *Blanco y Negro*. Un total de 50 personalidades. Tres eran empresarios navieros: Eduardo Aznar y de la Sota, Eduardo Ybarra y Claudio López Bru. La Armada estaba representada por el Almirante de la Armada, su Auditor General, su Intendente y ocho oficiales.⁴³¹ Navarrete había pretendido involucrar en su proyecto a políticos, a periodistas y a marinos. Pero precisamente, como señala el profesor Martín Rodrigo, tantos involucrados necesariamente debían tener objetivos diferentes y hasta antagónicos para la nueva Liga Marítima Española en cuya gestación, señala el aludido historiador, tuvieron un papel destacado los hombres de la Trasatlántica.⁴³²

El acto, en el Ateneo de Madrid, se abrió con unas palabras de Navarrete en las que expresó los diez objetivos que debería tener la Liga Naval. Estos objetivos son:

1º.- La instructiva propaganda naval dirigida a hacer nacional el movimiento de regeneración marítima, dando al país la educación de que carece.

2º.- El fomento de todas las industrias de pesca, y la instrucción de las clases pescadoras.

3º.- Estudio y desarrollo de todas las vías y medios de navegación comercial, utilizables y productivos.

4º.- El fomento de las construcciones navales en general y de todas las industrias anexas.

⁴³¹ Lista completa de invitados se puede consultar en la *Revista General de Marina*, Tomo XLVI, junio de 1900, pp. 689 a 694.

⁴³² Rodrigo y Alharilla (2004) p. 710. Papel de Trasatlántica en la gestación de la Liga Marítima Española, en Rodrigo y Alharilla (2000) pp. 246 y 247.

5º.- El desarrollo de la Marina Mercante con la mayor amplitud posible y la educación de su personal, así como su organización.

6º.- El aumento de la navegación de recreo y la difusión de todos los deportes náuticos.

7º.- El fomento de toda la fabricación de material de guerra naval.

8º.- La reconstrucción de la Marina Militar y la organización de la defensa marítima del país, con arreglo a las exigencias políticas y económicas del estado.

9º.- La popularización de la historia y de la literatura marítimas, y la conmemoración de los grandes hechos navales nacionales, así como la de sus héroes.

10º.- La creación de obras de solidaridad para toda la gente del mar.

Concluida esta exposición, el general José López Domínguez propuso el nombramiento de una comisión organizadora. Constituida ésta, se designó una Junta de Patronato y una Junta Directiva.⁴³³ El Patronato cuenta con tres ministros como presidentes de honor: Marina, Agricultura, Industria y Comercio e Instrucción Pública. La Junta Directiva la forman quince miembros. Presidida por Antonio Maura; Adolfo Navarrete ocupa el puesto de secretario y Ramón Auñón, Joaquín Sánchez de Toca y Cesáreo Fernández Duro serán vicepresidentes. En la Junta Directiva de la Liga Marítima Española se encontraba no solamente uno de los mejores historiadores navales, Cesáreo Fernández Duro, también los dos políticos conservadores propulsores de los programas navales de la primera década del siglo XX. Nos referimos a Sánchez de Toca y a Antonio Maura. El primero presentó un proyecto de programa naval en 1902 fallido. El segundo fracasaría en su intento de 1904 y conseguirá aprobar el presentado al Congreso en 1907. Completaban, en su calidad de vocales, la Junta Directiva los directores de la *Revista General de Marina* y del *Mundo Naval Ilustrado*.⁴³⁴ La publicidad de sus actuaciones entre las gentes interesadas por los asuntos marítimos, quedaba garantizada.

⁴³³ *Revista General de Marina*, Tomo XLVII, julio de 1900, pp. 92 y 93.

⁴³⁴ *Revista General de Marina*, Tomo XLVII, agosto de 1900, pp. 208 y 209.

Se le encomendaba redactar el proyecto de estatutos y encaminar los primeros pasos de la Liga Marítima. Enviaron 4.000 cartas explicando el proyecto a todos aquellos con vínculos o intereses en los temas marítimos solicitando su apoyo. La misiva estaba compuesta de un memorándum sobre algunas de las principales cuestiones navales a cuyo estudio y gestión habría que atender con urgencia, y de un cuestionario. Se intentaba abarcar todos los campos relacionados con el mundo marino: fomento de las industrias de construcción naval, reserva de cabotaje para buques construidos en España, medios para mejorar la marina de pesa y, en cuanto a la marina militar, se demandaba: “*Consideraciones que deba reunir el poder naval militar del Estado, á qué finalidad debe atender, y con qué recursos deba contar para su existencia, solidaria con los demás elementos marítimos del país, y con la prosperidad de éste.*”⁴³⁵

La Liga Marítima quedaba constituida oficialmente el 6 de diciembre de 1900 en una reunión celebrada en el Ministerio de Agricultura, Industria Comercio y Obras Públicas bajo la presidencia del almirante Valcárcel, Maura y del Obispo de Sión.⁴³⁶ Se trataba de una asociación particular que, según figuraba en el artículo primero de sus estatutos, se había creado para “*representar ante la opinión y los poderes públicos las aspiraciones, y promover por todos los medios legítimos de propaganda e influencia el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar el impulso de todos sus elementos, sin exclusión alguna.*” Su sede central se fijaba en Madrid, estableciéndose las oficinas de la Junta Central en el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. Además contaría con otras juntas provinciales y locales. Los miembros de la Liga, se establecía en su artículo segundo, serán “*las personas que individualmente se adhieran;*” también la compondrán asociaciones y corporaciones con sede dentro de España o fuera de ella. En cuanto a su organización constaría de una Junta Directiva formada por un presidente, seis vicepresidentes, veinticuatro vocales, un secretario general y un tesorero. La Junta Directiva de la Liga Marítima Española se dividirá en seis secciones:

⁴³⁵ *Ibíd.* pp. 209 a 212.

⁴³⁶ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de diciembre de 1900, p. 544.

asuntos generales; navegación y comercio; personal marítimo; construcción y armamentos navales; pescas e industrias conexas y, por último, instrucción, recreo y propaganda náuticos.⁴³⁷ Después de aprobados los Estatutos, la asamblea constituyente procedió a la designación de los miembros de su Junta Directiva. Es confirmado como presidente Antonio Maura y como secretario Adolfo Navarrete. Al tratar este trabajo sobre la reconstrucción de la marina de guerra, hemos de consignar que su sección cuarta, dedicada a construcciones y armamentos navales; arsenales, astilleros, factorías y otros centros industriales fabricantes de pertrechos y maestranzas diversas; sus cuatro vocales eran: el director de la Maquinista Terrestre y Marítima (José Cornet); un socio de Duro y Compañía (Antonio Velázquez); otro de los talleres de San Martín de Santander (Victoriano López Dóriga) y, como representante de la Armada, su ingeniero jefe José Torrelló.⁴³⁸ Ninguna de las compañías representadas en esta sección tuvo protagonismo en el resurgir naval derivado de la Ley de Escuadra de 1908.

El 27 de enero se reunió su Junta Central en Madrid, en la casa de Antonio Maura, con el objetivo de examinar el registro de la Sociedad, cuya redacción le había sido encomendada el 16 de diciembre; estudiar las mociones que habían sido presentadas y acordar la proyección exterior de la Liga. Se procedió a la aprobación del proyecto de Reglamento de la Liga; a ponerla en relación con las Ligas de Inglaterra, Alemania, Italia, Francia, Bélgica y Portugal; a adherirla a la Association Maritime Internationale que hacía poco se creaba en París y se acordaba solicitar para la Sociedad el patronato del rey.⁴³⁹ El Reglamento de la Liga es aprobado el 10 de julio de 1901.

⁴³⁷ En el proyecto inicial de estatutos solamente se preveían cuatro vicepresidentes y veinte vocales. En el transcurso de la reunión del 16 de diciembre, se aceptó elevar el número tanto de los primeros como de los últimos. Asimismo solamente se proyectaron cinco secciones. Finalmente, se constituyeron seis al aparecer Personal Marítimo e Instrucción, recreo y propaganda unificándose en una sola Navegación y Comercio. F.A.M. Legajo 373, carpeta 16. Recogida toda la documentación sobre el proyecto de estatutos, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVII, diciembre 1900, pp. 625 a 628.

⁴³⁸ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de diciembre de 1900, p. 545. *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, enero de 1901, pp. 185 a 191.

⁴³⁹ *El Mundo Naval Ilustrado*, 30 de enero de 1901, pp. 42 y 43.

Publicará un Boletín Oficial de carácter mensual.⁴⁴⁰ Para dar a conocer su labor en pro del resurgir de las marinas nacionales al público general, se aprobó la publicación de una revista ilustrada de carácter decenal con el nombre de *La Vida Marítima*, cuyo primer número vería la luz el 10 de enero de 1902. La nueva publicación recibirá la herencia del *Mundo Naval Ilustrado* que había absorbido previamente a la *Revista de Navegación y Comercio*, oficioso órgano de propaganda del Marqués de Comillas, después de publicar su número 286 correspondiente al 30 de diciembre de 1899.⁴⁴¹ *La Vida Marítima* se abrió con un editorial firmado por Antonio Maura, bajo el elocuente título de “Persuadir después de convencer”, en el cual adelantaba las, a su juicio, dos funciones básicas de la nueva revista: “desentumecer las voluntades” y ejercer una importante influencia, tanto sobre las clases marítimas como, lo que era aún más importante, “sobre la opinión pública de España”.⁴⁴²

Para poder cumplir con el segundo de los objetivos trazados por su presidente, la Junta Directiva de la Liga, en reunión celebrada el 10 de abril, acordaba las bases y reglamentos por los que se ha de regir el Congreso Marítimo y redactaba el programa de sus trabajos.⁴⁴³ El 25 de abril de 1901 convocaba un Congreso Marítimo Nacional que se celebrará en Madrid entre los días 6 y 10 del mes de junio en el paraninfo de la Universidad.⁴⁴⁴ Estuvieron presentes, o se adhirieron, 122 sociedades y 335 personalidades, entre ellas

⁴⁴⁰ F.A.M. Legajo 75, carpeta 2. Sus Estatutos fijaban en el Art. 20: “*La Liga publicará un Boletín Oficial para el debido conocimiento de su constitución y de sus trabajos, repartiéndolo a todos los asociados.*”

⁴⁴¹ F.A.M. Legajo 452, carpeta 9. En el párrafo segundo del Art. 20 se establecía que: “*Podrá establecer (La Liga), además, otra publicación de carácter doctrinal o utilizar para la propaganda las existentes con tal que se asegure siempre la fidelidad de los escritos a los fines que la Asociación tenga aprobados.*” Los miembros de la Liga Marítima optaron por la primera de las posibilidades y establecieron que la nueva revista: “*constará de una parte doctrinal, de una sección libre comprensiva de todos los asuntos de Marina militar, Navegación y Comercio, Pesca, Industrias Marítimas y Deportes Náuticos y otra Sección de la Liga reservada exclusivamente al sostenimiento de las ideas por la Asociación sustentadas.*” El director de la publicación será Adolfo Navarrete. En el primer número de la nueva publicación Adolfo Navarrete agradecía las colaboraciones realizadas hasta el momento por otras publicaciones profesionales, que habían permitido editar más de 50.000 impresos, pero alegaba que al igual que todas las Ligas Marítimas disponen de un órgano de propaganda en la prensa ilustrada, la española no podía ser una excepción. Comillas en la Liga Marítima, en Rodrigo Alharilla (2006) p. 247.

⁴⁴² Revista *La Vida Marítima*, nº 1, 10 de enero de 1902, p. 2.

⁴⁴³ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de abril de 1901, p. 102.

⁴⁴⁴ Soldevilla, *El año político. 1901*, pp. 146 y 147. A la inauguración del Congreso Marítimo no acudió ninguna representación de la Casa Real. El Gobierno envió a los ministros de Marina, Instrucción Pública y Agricultura. Finalizado el Congreso, tampoco hubo recepción oficial en palacio. Diferencias significativas con respecto al convocado por la entidad almeriense.

105 jefes y oficiales de los Cuerpos de la Armada.⁴⁴⁵ Tan abundante representación se tradujo en desavenencias.⁴⁴⁶ Eran importantes las existentes entre los navieros y los constructores navales y los siderúrgicos.⁴⁴⁷ La repercusión en los medios de comunicación no resultó tan importante, posiblemente por la ausencia de representación real, como el convocado apenas unos días antes. No obstante, tanto *El Imparcial* como *La Correspondencia de España* y *La Correspondencia Militar* realizaron editoriales sobre el Congreso. El periódico de Eduardo Gasset opinaba que no era apropiado para dar a conocer ante la opinión pública los problemas de las marinas mercante y militar el formato de congreso, aunque reconocía la necesidad de fomentar todo lo náutico en España y le auguraba, al contrario de lo acontecido con el promovido por las Sociedades de Amigos del País, un éxito si se dedicaba a ello y perseveraba en su labor. El segundo rotativo mencionado reconoce que es imposible la reconstrucción de la escuadra en el momento actual, pero demanda a los congresistas acuerdos concretos y no “*palabras baldías*”. La presencia de Maura, opina, es la mejor garantía para conseguirlo. El tercero de los diarios citados, amén de criticar la poca implicación en la necesaria labor de reconstrucción de la Armada del ministro de Marina, demandaba el triunfo del Congreso ya que en caso contrario “*equivaldría a poner de manifiesto de que no hay manera posible de que España consiga convertirse en una potencia naval.*”⁴⁴⁸

⁴⁴⁵ Vega & Ruiz (1994) pp. 253 y 254.

⁴⁴⁶ González, M J. (1997) p. 266. Igual opinión quedaba recogida en los periódicos tan diferentes como *El Imparcial* y *La Correspondencia Militar* del 8 de junio de 1901. En el primero de los rotativos se puede leer: “*Además se ha podido notar que hay poco equilibrio entre las varias tendencias de la asamblea y que las representaciones no se corresponden en número con el peso social de los elementos representados.*” Por su parte, el rotativo vinculado al ejército informaba: “*observamos ayer en el Congreso marítimo cierto desbarajuste iniciado desde el instante en que se mezclaron unas cuestiones con otras, perjudicando el buen orden de la discusión.*”

⁴⁴⁷ Los navieros solicitaban rebajas en los aranceles a la importación de buques; los constructores, apoyados por los empresarios siderúrgicos, solicitaban primas para la construcción nacional de buques. Valdaliso Gago, J. M^a : “Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao 1900-1936”, en *Revista de Historia Social*, nº 7, 1990, pp. 72 a 74.

⁴⁴⁸ *El Imparcial*, 6 de junio de 1901. Editorial bajo el título “El Congreso Marítimo”. *La Correspondencia de España*, 8 de junio de 1901. Editorial bajo el título “Los intereses materiales.” *La Correspondencia Militar*, 7 y 8 de junio de 1901. Editoriales bajo los títulos “Lo que se debe hacer” y “La verdad ante todo.” Como ya había ocurrido con ocasión del anterior Congreso, se apostaba por la reconstrucción de la marina de guerra: “*Nosotros deseamos ardientemente que se fomente nuestra Armada, que se construyan verdaderos buques de combate que garanticen siquiera la defensa de nuestras costas.*”

El ambicioso programa del Congreso divide sus temas en dos grandes bloques. Componen cada bloque cinco apartados que trataban todos los aspectos relacionados con la vida marítima.⁴⁴⁹ El apartado V del primer grupo estaba referido a la marina de guerra en los siguientes términos:

*“Tema V.- Condiciones que debe reunir el poder naval militar del Estado; finalidad que deba atender y recursos con que deba contar para su existencia; solidaridad con la de los demás elementos marítimos del país y con la prosperidad de éste.”*⁴⁵⁰

El futuro ministro de Marina de Antonio Maura, José Ferrándiz, presentó, en colaboración con otros siete oficiales de la Armada, el día 4 de junio, una propuesta referida al Tema V en cuyas conclusiones se inspiró el acuerdo número veintiuno.⁴⁵¹ En esta propuesta podemos afirmar están ya contenidas las ideas programáticas que se desarrollaran posteriormente por el dúo Maura-Ferrándiz en su acción de Gobierno de 1904 y 1908.

¿Cuáles son las ideas que aparecen ahora y se plasmaran ulteriormente en sus Programas Navales?

1ª.- Relacionar la creación de un poder naval que es indispensable para España con nuestros recursos existentes.

⁴⁴⁹ “Los temas de las deliberaciones primordiales del Congreso Marítimo Nacional que se verificará en Madrid los días 6 a 10 del próximo mes de junio son los siguientes: Primer grupo.- I. Disposiciones necesarias para fomentar las navegaciones de nuestra marina mercante y su crecimiento armónico con el de nuestras industrias siderúrgicas y de construcción naval. II. Medios eficaces de atender a la seguridad de la navegación y adoptar los puertos y las diversas vías de comunicación entre ellos y los mercados interiores para el mejor servicio de los buques y la prosperidad del tráfico mercantil. III. Manera de obtener pronto una concertada legislación y administración de los intereses marítimos mercantiles, adecuada a la importancia de éstos en la vida nacional. IV. Resoluciones más con vertientes para desarrollar y perfeccionar las industrias de pesca, y para reglamentar y vigilar su explotación. V. Condiciones que deba reunir el poder naval militar del Estado; finalidad a que debe atender y recursos con que debe contar para su existencia: solidaridad con la de los demás elementos marítimos del país y con la prosperidad de éste. Segundo Grupo.- I. Organización más conveniente de las profesiones náuticas y mercantiles relacionadas con la marina y sistema educativo más acertado para las clases navales superiores. II. Declaración del mejor sistema de reclutamiento de las clases de marinería y su instrucción, desde la naval elemental hasta la profesional en escuelas de artes, industrias y oficios náuticos. III. Instituciones económicas y de previsión, necesarias para mejorar la condición de toda la gente de mar y atenderla en los accidentes de su profesión. IV. Manera de fomentar la navegación de recreo y otros deportes náuticos, y de organizar bien su ejercicio. V. Medios que deben emplearse para vulgarizar el conocimiento de los asuntos navales, y de su influjo vital en la prosperidad y aun la existencia de la nación española.”

⁴⁵⁰ *Manual de la Liga Marítima Española*, p. 37.

⁴⁵¹ F.A.M. Legajo 483, carpeta 2. Los oficiales que firman el documento son: Ferrándiz, Concas, del Río, Montagut, Andujar, Espinosa y Cardona.

2ª.- Los astilleros y arsenales existentes en manos del estado son ineficaces.

3ª.- Su transformación solamente puede conseguirse mediante su cesión a empresas particulares.

4ª.- Es necesario la especialización de los astilleros militares. El astillero de El Ferrol lo hará en las grandes construcciones. Los de Cartagena y Cádiz se habiliten para la construcción de torpederos y buques de tonelaje mínimo y básicamente para abastecer rápidamente a una Escuadra.

5ª.- En la medida de lo posible, se deberá implantar en España una industria para la construcción de artillería, proyectiles y explosivos.

6ª.- La creación de una Escuadra de combate. Es necesario aumentar los recursos económicos destinados a la Marina aumentando su presupuesto.

7ª.- La reorganización de la Armada, desde la enseñanza, hasta el personal que la compone.

El Tema V fue discutido por los congresistas los días 7 y 8 de junio.⁴⁵² Todos los ponentes estaban de acuerdo en la necesidad de reconstruir la escuadra. Las diferencias sustanciales se producen cuando se debate tanto la financiación como el futuro de los arsenales estatales. No todos son partidarios de recurrir a un empréstito. Entre las propuestas innovadoras en el campo de la financiación de la futura flota destaca la de Vital Fité. Se mostraba partidario de la construcción de una escuadra de combate para poder recuperar el papel que le corresponde a España en el concierto internacional. No se puede recurrir ni a los presupuestos extraordinarios ni a los ordinarios para la financiación. Presentaba dos medios alternativos: Primero, una lotería naval, ya propuesta en 1881 por Arturo Baldasano y Topete, con sorteos trimestrales “*de 30.000 acciones a 500 pesetas la acción, cuidando de subdividir las participaciones hasta en cuadragésimos de acción a 12,50 pesetas, y dedicando 5 millones a premios y 10 para la construcción de la escuadra,*” se pueden construir veinte acorazados sin ningún coste para el erario público. Segunda, ya anunciada en su obra *Las desdichas de la patria*,

⁴⁵² *El Imparcial*, 9 de junio de 1901. Deliberaciones sobre el Tema V, en: VV. AA.: *Extracto de las deliberaciones y acuerdos del Congreso Marítimo Nacional*, Madrid, Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos, 1901, pp. 142 a 156

consiste en construir 46 buques de guerra en el plazo de diez años a cargo de las distintas regiones de España, según la importancia de ellas, “*dejándose en completa libertad de arbitraje los recursos por medio de recargos transitorios en los presupuestos provinciales o con loterías regionales y espectáculos públicos.*” La región, según Fité, que mayor número de barcos debería sufragar era Andalucía con un total de siete; seguida de Cataluña con seis. Navarra y Asturias solamente aportarían un navío cada una. También el estado se sumaría a este esfuerzo con la construcción de “*10 acorazados de primera clase, y 20 de segunda, no descuidando la cuestión de los torpederos submarinos.*” Todos estos barcos, que consumirían el 8 % del presupuesto general de ingresos, para que tuvieran un efecto regenerador positivo en nuestra patria deberían construirse en los astilleros nacionales para “*a la vez que se dotaba a la Patria de una potente escuadra... se fomentaban en alto grado toda clase de industrias, tendrían ocupación millares de obreros y las poblaciones marítimas alcanzarían rápidamente su deseada prosperidad.*”⁴⁵³

En cuanto a los arsenales estatales, Spottorno, auditor general de la Armada, propone en el Congreso el plan más innovador: el arriendo de uno de ellos, ya sea el de Cartagena o el de Ferrol. Para hacer atractivo el contrato a la empresa privada, el astillero arrendado debe contar con una carga de trabajo mínima durante un periodo de tiempo no inferior a diez años. En contra de esta propuesta se manifiesta Andújar argumentando que el arriendo de los arsenales solo es una medida transitoria. Varcácel solicita “*meditar mucho antes de decidirse por el arriendo de los arsenales.*”⁴⁵⁴ Tampoco hubo acuerdo entre los conferenciantes sobre la primacía de Ferrol o de Cartagena para dedicarlo a la construcción de los grandes navíos.⁴⁵⁵ Los proyectos de planes de escuadra presentados en la década analizada, solucionaron de una forma muy clara la duda planteada en el Congreso Marítimo Nacional al decantarse palmariamente por el astillero gallego frente al murciano para la construcción de los acorazados. No hubo tanta unanimidad respecto al arriendo de los

⁴⁵³ Fité (1989) pp. 213 a 216. VV. AA (1901) pp. 145 y 146

⁴⁵⁴ VV. AA (1901) p. 151.

⁴⁵⁵ *El Imparcial*, 10 de junio de 1901.

arsenales; después de muchas dudas al respecto, la solución privatizadora se impuso en 1907.

Finalizado el Congreso el día 10, el *Mundo Naval Ilustrado* lo tildó de “*otro éxito brillante*”, sin duda haciendo referencia al celebrado en el mes de mayo.⁴⁵⁶ ¿Qué diferencias se pueden establecer entre ambos? El primero tuvo como objetivo fomentar la reconstrucción de la escuadra. El auspiciado por la Liga Marítima Española era más ambicioso al pretender activar todas las actividades relacionadas con el mar y la potenciación de todas las marinas españolas.⁴⁵⁷ Sus conclusiones y recomendaciones, en ambos congresos, quedaban supeditadas a la voluntad gubernamental no siempre proclive a los asuntos relacionados con el mar.

En el Congreso Marítimo Nacional resultaron aprobados un total de 65 acuerdos con numerosos votos particulares.⁴⁵⁸ Los directamente relacionados con la marina de guerra ascendían a siete, formulándose en los siguientes términos:

“27º Que el poder naval militar debe tener por asiento: su enlace con el desarrollo de la Marina mercante y su incorporación con las industrias navales del país.

28º Que tenga por finalidad principal, además de la defensa del territorio, dar peso a España en el concierto internacional, utilizando a favor propio nuestra situación geográfica.

29º Que los recursos que se apliquen a su establecimiento, conservación, dotación orgánica y cumplida de todos sus elementos, y reposición constante del material, deben estar en armonía con nuestro Erario y con los aplicados por otras naciones en análogas circunstancias.

⁴⁵⁶ *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de junio de 1901, p. 259.

⁴⁵⁷ La importancia del Congreso Naval, en Pilares, Marqués de: “El segundo Congreso Naval”, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de junio de 1901, pp. 269 y 270.

⁴⁵⁸ Todos los acuerdos tomados en el Congreso Marítimo Nacional están publicados en el *Manual de la Liga Marítima Española* pp. 37 a 42. La liga marítima española envió exposiciones a los Ministros de Hacienda, Estado, Gracia y Justicia, Gobernación con los acuerdos votados en el Congreso Marítimo convocado por la Liga. A.G.M.A.B. Indiferente. Legajo 4.770, carpeta 41.

30º Que la reconstrucción de la administración y los servicios navales del Estado, es necesidad primordial y requisito inexcusable para conseguir la fuerza militar y obtener positivo rendimiento de los gastos.

31º Que la reconstitución se verifique mirando las fuerzas navales y las defensas marítimas como principal objetivo; extremando la sencillez del organismo terrestre cuando lo permitan los actuales medios de comunicación y la índole del material moderno; asegurando la unidad y la permanencia de la dirección y gestión de los servicios, de modo que no los perturbe la inestabilidad ministerial; separando la industrias de construcción y habilitando enteramente para armamento y conservación de la flota los arsenales y puertos militares del Estado; unificando los establecimientos de construcción naval, de modo que en ningún caso sostenga más de uno la industria oficial, y que siempre estén concertados los esfuerzos de ella y los de la industria privada, además de la instrucción profesional de todas las tripulaciones, debiéndose garantizar el buen manejo del material por medio de la estabilidad de los destinos, muy especialmente en los de maquinistas, fogoneros, condestables, artilleros, torpedistas, etc.

32º Que mientras se consigue la reconstitución orgánica y construye la flota, se utilicen los medios disponibles en incesantes ejercicios náuticos y militares, para tener en su día habilitado el personal de todas las clases y profesiones.

33º Que se organicen las Reservas navales.⁴⁵⁹

El 7 de diciembre de 1901, bajo la rúbrica del Secretario General de la Liga Marítima, se publicaba un proyecto de desarrollo de estos acuerdos.⁴⁶⁰ Mucho de lo escrito en este documento, servirá para inspirar las reformas en la organización de la Armada de 1904, que no pasaron de la fase de proyecto, y de 1907. Cuando analizaba el acuerdo número 28, escribe que para lograrlo no hay otra salida que crear una Escuadra de combate que “permita el mantenimiento de una neutralidad Armada, y por tanto respetada, o una alianza en condiciones de ventajosa reciprocidad, que haga imposible un bloqueo eficaz de nuestras costas peninsulares e insulares.” La consecución de este objetivo pasa, necesariamente, por la dedicación de los recursos necesarios. España solamente dedica el 3 % del presupuesto total a la Marina, frente a una media del 7,8 % de las otras potencias marítimas. Hay que aumentar la inversión para “fijar un programa de construcciones y de tipos de

⁴⁵⁹ F.A.M. Legajo 452, carpeta 10.

⁴⁶⁰ F.A.M. Legajo 453, carpeta 10.

buques concretado en una ley de escuadra, en la que se dé a esta homogeneidad constitutiva.” Mientras llega el momento de crear una nueva flota, la actual debe ser depurada de todos aquellos barcos que se juzguen sin valor militar alguno, mientras se emplea el resto en frecuentes maniobras náuticas que permitan una adecuada instrucción del personal embarcado.⁴⁶¹ También se mostraba partidario de *“redactar un plan general de operaciones de campaña y de defensas marítimas de costa, en combinación con las terrestres, especialmente de los arsenales y puertos militares.”* Concluye su extenso informe Navarrete afirmando: *“para lograr todo ello, lo primero que hace falta es un criterio fijo y una voluntad enérgica.”* No se escatiman los esfuerzos y ofrece al Gobierno el concurso de la Liga Marítima.

En el acto de clausura, el 10 de junio, tomó la palabra Antonio Maura. Daba comienzo a su discurso trazando los objetivos futuros de la asociación que preside: *“Puedo afirmar que la Liga Marítima ha de emplear todos sus esfuerzos para que las conclusiones de este Congreso se conviertan pronto en Leyes.”* No tardará en poder cumplir lo prometido. En diciembre de 1903 es designado para presidir su primer Gobierno. No se muestra satisfecho con la situación de la industria naval española y propone olvidar todos los intereses creados en torno a los arsenales militares porque *“creo firmemente que en la construcción de los barcos se debe tener en cuenta antes que nada la perfección, que es preferible de la prontitud y baratura.”* No se olvida Maura, coincidiendo con lo expuesto por Ricart,⁴⁶² de la necesidad de reorganizar los asuntos relacionados con la organización de la Armada: *“no considero que el poder naval consiste en tener buques, tripulantes y dinero, porque el poder naval es principalmente organización, y en España estamos más faltos de organización que de dinero, de personal y de buques”.*⁴⁶³ Las críticas a las

⁴⁶¹ Sobre el importante aspecto de las maniobras navales para preparar profesionalmente a los marinos mientras llegan las ansiadas nuevas construcciones, es recomendable la lectura del artículo firmado por Leandro de Alesson bajo el título de *“Maniobras, maniobras y... maniobras”* publicado en la revista *Vida Marítima* el 20 de enero de 1909. Un año antes, 15 de enero de 1908, *Ejército y Marina* publicaba un artículo incidiendo en el mismo aspecto con el título *“Prácticas Navales en tiempos de paz.”*

⁴⁶² Éste, en su intervención de día nueve, había afirmado que no es bastante tener acorazados, sino que es indispensable hacer personal de mar.

⁴⁶³ *El Imparcial*, 11 de junio de 1901. La idea de potenciar la calidad de nuestros barcos ya había sido formulada por el político mallorquín en sus intervenciones parlamentarias anteriores a la derrota de 1898. En su intervención en las Cortes el 13 de mayo de 1890 afirmaba: *“Seguimos actuando sin atender a la*

propuestas de Maura llegaron desde el periódico *Diario de la Marina* del día 21 de septiembre. Tachaba a la Liga de ineficaz y recomendaba a los marinos mercantes que busquen “*otros procuradores que les defiendan sus intereses, y no en confiar gran cosa en la Liga que preside el Sr. Maura.*”⁴⁶⁴ También se censura al Duque de Veragua, ministro de Marina, por no atender y mejorar los estudios de Náutica calificados de imprescindibles en todo país marítimo.⁴⁶⁵

Satisfechos con lo conseguido en pro de la marina en el Congreso Marítimo y deseosos de perseverar en su labor propagandística, en la reunión celebrada el 22 de octubre de 1901, Navarrete propone celebrar la primavera “*próxima una información pública, general y escrita, sobre la influencia del Poder del Mar en la Vida Española, para lo cual se solicitará el concurso de la Academia de la Historia y del Ateneo de Madrid.*”⁴⁶⁶ En la última de las citadas instituciones culturales dará comienzo el 31 de mayo de 1902, bajo la presidencia de Antonio Maura, un ciclo de conferencias bajo el título de “*Información sobre la influencia del poder naval en la vida de España.*”⁴⁶⁷ Abre el acto con un discurso Sánchez de Toca. Después se procede a la lectura de un trabajo de Salvador Carvia en el cual se insiste en la necesidad de reconstruir la Marina. En las jornadas posteriores van a intervenir, entre otros conferenciantes, el senador vitalicio Navarro Reverter, que después de realizar un análisis de la realidad económica de España y su relación con la Armada, concluye que para conseguir ese desarrollo económico es necesario tener una marina bélica. Por su parte La Llave, hay que recordar en este punto que después del Desastre las relaciones entre el Ejército y la Armada eran tensas, pide una necesaria conexión entre las fuerzas terrestres y las marítimas sin la cual se hace imposible la defensa de España. La mayoría de las conferencias habidas en el Ateneo de Madrid se resumen en la idea de que para que haya patria, es preciso que haya una marina de guerra, y para que haya una marina

organización, no teniendo fuerza naval, lo mismo hemos hecho en el siglo XIX; hemos agotado los recursos de la Nación, nos hemos empeñado en construir buques a toda costa, descuidando lo demás.”

⁴⁶⁴ *Diario de la Marina*, 21 de septiembre de 1901.

⁴⁶⁵ El periódico *Diario de la Marina* se autoproclamaba “*defensor de los intereses navales*” desde su aparición el 1 de marzo de 1901. Tres días después, al Duque de Veragua nuevo ministro de Marina, le había dedicado muy duros epítetos calificándole de ganadero, a quien solo liga a la Marina “*vestir uniforme de almirante y descender en línea quebrada de Colón.*” Citado por Seoane & Saiz (1996) p. 140.

⁴⁶⁶ F.A.M. Legajo 452, carpeta 9. Acta número 8 de la Liga Marítima Española

⁴⁶⁷ *El Imparcial*, 31 de mayo de 1902. *La Época*, 31 de mayo de 1902.

de guerra a la altura de necesidades, es preciso levantar el espíritu público y olvidar la crisis de 1898.

El día 5 de junio interviene Antonio Maura. Creemos que esta conferencia es importante porque en la misma desgrana, una vez más, sus ideas sobre las necesarias reformas que han de acometerse en Marina. Cuando llegue a la presidencia del Gobierno dos años después, tendrá la oportunidad de realizar lo ahora esbozado. Arranca su intervención el político mallorquín, no podía hacerlo de otra forma, defendiendo la necesidad de contar España con una importante fuerza naval para poder defender y controlar la enorme extensión de la línea costera: *“nosotros no hemos de temer agresiones sino del mar, y si las padeciéramos por tierra, sólo con el auxilio de las fuerzas navales podríamos defendernos; porque o digo poco cuando os digo que nuestra frontera es costa.”* Renunciar a la fuerza naval es *“haber dimitido la soberanía”*. Coincide con Silvela y Polavieja en señalar que, debido a la posición estratégica de España, nunca seríamos neutrales en los conflictos internacionales aunque lo pretendiéramos. Retoma el tema de la falta de organización como causa de la falta de material: *“lo que no ha tenido jamás es organización, y sin organización será absolutamente inútil cuanto se haga. Creo que es absolutamente necesaria una profunda reconstitución del organismo total de los Servicios de Marina;”* pero la reorganización no se basará en modelos foráneos, atenderá a *“nuestro tamaño, a nuestras tradiciones... yo protesto contra toda importación de organizaciones extranjeras, vengan de donde vengan.”*

Sus importantes propuestas podemos sistematizadas en los siguientes puntos:

1º. Reducir el tamaño de la administración de la Armada. Todo lo que atañe al mar, debe ser encomendado a un solo organismo, libre de la inestabilidad ministerial. Se encargará tanto de las industrias navales, como de los temas relacionados con la actividad pesquera y de la marina mercante y bélica. Aun conociendo la oposición de los jefes de la Armada, propone la

desaparición de los tres Departamentos Marítimos y su unificación en un solo organismo que disponga de las fuerzas navales.

2º. Los arsenales militares no funcionan. Tampoco es conveniente encomendar la construcción de los barcos a astilleros extranjeros. ¿Solución? Coincide con lo propuesto por Ferrándiz el año anterior: “*dedicar un Arsenal a construcciones navales grandes, nuevas, reuniendo y concentrando en él los elementos disponibles de dinero, pericia y personal.*”

3º. Propone la creación de un Estado Mayor encargado de proyectar y atender las necesidades exclusivamente militares de la Armada.

4º. Confiar en la importante labor propagandística y de presión de la Liga Marítima a favor de la reconstrucción de las marinas nacionales.⁴⁶⁸

La intervención de Maura, cómo él mismo había anunciado, tuvo una fuerte réplica. El día 17 de julio el *Diario de la Marina*, con el editorial “Una cosa es predicar,” se hacía portavoz de todos aquellos oficiales que veían como una amenaza los cambios anunciados para sus privilegios. Como veremos en páginas posteriores, la oposición fue perseverante. El rotativo le acusaba de poseer mucha elocuencia, pero carecer de experiencia profesional en los temas marinos. Se le retaba a que “*termine su incesante e irresponsable censura y se convierta en obra útil de construcción al frente del Ministerio de Marina.*”⁴⁶⁹

Realizados tanto el Congreso Marítimo como el ciclo de conferencias del Ateneo de Madrid, 1903 será el año dedicado a la labor de propaganda en el litoral español con el objetivo de aumentar su influencia y “*asegurar el éxito de los proyectos que tiene en gestión, especialmente los referentes a la ley de protección de la Marina Mercante.*”⁴⁷⁰ La Junta Central, el 21 de julio de 1903, encarga a su secretario general que organice una serie de reuniones y conferencias en las costas españolas durante el verano. Adolfo Navarrete emprende un periplo por las ciudades costeras más importantes de

⁴⁶⁸ Conferencia de Antonio Maura en el Ateneo de Madrid, en F.A.M. Legajo 445, carpeta 3 y *Discursos pronunciados en el Ateneo de Madrid durante las Conferencias Marítimas*, Madrid, Imprenta de la Revista General de Marina, 1902, pp. 50 a 74. Reseña, en *Soldevilla: El año político. 1902*, p.244.

⁴⁶⁹ *Diario de la Marina*, 17 de julio de 1902.

⁴⁷⁰ Revista *La Vida Marítima*, nº 57, 30 de julio de 1903, p. 411.

España para dar a conocer los fines de la Liga Marítima. Se fijaban seis grandes objetivos: creación de una escuadra; protección a la marina mercante; establecimiento de un centro directivo de navegación; redacción de un código marítimo civil; fundación de un montepío marítimo y caja de ahorros nacional y mejora del precario estado de los pescadores. La revista *La Vida Marítima* informará del viaje y de los actos celebrados calificándolo, no podía ser de otra forma, de éxito.⁴⁷¹

Pero la Liga Marítima estaba llamada a convertirse en algo más que una simple asociación de propaganda naval. En su camino hacia la plena integración en la España oficial, se apunta un primer éxito al conseguir que Alfonso XIII acepte su patronato el 1 de enero de 1902. El ofrecimiento al monarca se acordó en la junta celebrada el 18 de diciembre de 1901. No existe ningún reparo en reconocer lo importante de la protección real para el logro de sus fines: *“Es indudable que, contando la Liga con tan augusta protección, realizará ampliamente los patrióticos fines para qué fue creada, como ocurre en Alemania, Inglaterra, Italia y otros países, donde las Asociaciones similares se desarrollan bajo la vigilante mirada de sus Soberanos y Príncipes.”*⁴⁷² El propio Antonio Maura fue el encargado de trasladar al rey la propuesta en una entrevista. El 11 de marzo de 1903 la Liga es declarada asociación oficial y de utilidad pública en virtud de una Real Orden.

Dos de sus miembros más importantes se convierten en ministros del Gobierno de Francisco Silvela en diciembre de 1902. Sánchez de Toca pasa a desempeñar la cartera de Marina y Maura la de Gobernación. La hora de los hechos había llegado. Ambos presentaron la dimisión de sus cargos en la Liga.⁴⁷³ Fueron sustituidos interinamente por los marqueses de Comillas y Reinosa. Tras dejar su puesto como ministro de Marina, Sánchez de Toca se reincorpora a la Junta Central de la Liga, sustituyendo a Maura como presidente. Las críticas, las recomendaciones, las propuestas a los Gobiernos de turno eran sustituidas por una estrecha colaboración. Quedaba claramente

⁴⁷¹ Información sobre el viaje de Adolfo Navarrete, en Revista *La Vida Marítima*, números 60, 61, 64, 65 y 66

⁴⁷² *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de diciembre de 1901, p. 574.

⁴⁷³ F.A.M. Legajo 75, carpeta 3. Carta de dimisión.

explicitado cuando podemos leer: “*Del proyecto de ley de creación de Escuadra y Organización de los Servicios Militares se estimó que no le correspondía a la Junta presentar texto, sino adherirse al dictamen de la Junta de Escuadra conforme a los acuerdos del Congreso Marítimo.*”⁴⁷⁴ Precisamente este oficialismo es, en opinión del historiador naval Fernando de Bordejé y Morencos, la causa de su lánguida muerte al temer enfrentarse con los estamentos oficiales de la Armada. Prueba ese oficialismo la actitud de Maura al dejar que su nombre, vinculado ya a importantes cargos gubernamentales, fuera utilizado por el secretario de la Liga, Adolfo Navarrete, como fuente de autoridad, citándole como el principal inspirador de las gestiones de la Liga en el Congreso.⁴⁷⁵ La elección de éste último como diputado por Tortosa,⁴⁷⁶ es interpretada por el profesor Martín Rodrigo como un intento de dar voz directa en el Congreso a la Liga Marítima convertida ya en un muy importante grupo de presión. El profesor Enrique Viaña Remis sostiene que la Liga Marítima Española tuvo como funciones primordiales la de actuar como grupo de presión, a favor de los acorazados, en contra del grupo formado por la Liga Nacional de Productores, es decir la opción pantanos. Además de ser un cauce de homogenización ideológica en el seno de la oficialidad, limitando diferencias de orden técnico respecto al modelo de barco que debería constituir la futura escuadra de combate.⁴⁷⁷

La Liga Marítima murió suavemente, por consunción. Con la proclamación de la República comenzará su debacle. No pudo sobrevivir al intento de reconstruirla finalizada la contienda civil.⁴⁷⁸ ¿Qué balance podemos establecer de la acción de la Liga Marítima Española? En el lado positivo de su balanza podemos recoger tres importantes actuaciones:

1ª. El impulso a la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas.

⁴⁷⁴ Revista *La Vida Marítima*, 1903, nº 53, p. 48.

⁴⁷⁵ Rodrigo y Alharilla (2004) p. 726.

⁴⁷⁶ F.A.M. Legajo 75, carpeta 8. El mimo Navarrete comunica mediante telegrama el hecho a Antonio Maura: “*Con viva satisfacción le participo mi candidatura sobre Fuentes y Montaola cuyos votos reunidos supero.*”

⁴⁷⁷ Viaña (1992) p. 309.

⁴⁷⁸ Navarro Dagnino, J.: “La Liga Marítima. In Memoriam”, en *Revista General de Marina*, tomo CXXVI, junio de 1944, p. 765.

2ª. La creación de nuevos astilleros.

3ª. La reconstrucción de la Escuadra.

Amén de un importante grupo de presión en pro de los intereses proteccionistas de algunos navieros,⁴⁷⁹ podemos afirmar que la Liga fue un vivero de ideas sobre la regeneración de la marina de guerra como demuestra la documentación existente en el archivo de la Fundación Antonio Maura.⁴⁸⁰ Precisamente el político mallorquín, al escribir el prólogo del *Manual de la Liga Marítima Española* en 1906, confiesa que: “La parte que tuve en los trabajos de la Liga, siempre me parecerá uno de los más patrióticos y útiles empeños a que haya dedicado mis horas y desvelos.”⁴⁸¹ La dedicación a los temas navales del jefe del Partido Conservador fue respondida por los miembros de la Liga con encomiásticos elogios.⁴⁸²

Como negativo hemos de anotar su fracaso al no conseguir interesar en las cuestiones navales, no ya a las clases populares, sino a las medias y a las profesionales.⁴⁸³ También la incapacidad de mantener a los armadores de la Asociación de Navieros de Bilbao que se habían integrado en la Liga Marítima Española, en enero de 1901, a instancias de Eduardo Aznar y de la Sota.⁴⁸⁴

⁴⁷⁹ Rodrigo y Alharilla (2004) p. 710. González Hernández, M. J.: *El universo conservador de Antonio Maura. Biografía y proyecto de Estado*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1997, p. 265.

⁴⁸⁰ F.A.M. Legajos 483; 452/9; 378/4; 355/ 1; 259/2 y 576/6. Correspondencia entre Adolfo Navarrete y Maura, en Legajo 75.

⁴⁸¹ Maura, Antonio (1906): Prólogo al *Manual de la Liga Marítima Española*.

⁴⁸² Significativo es el artículo “Última esperanza” publicado en *Vida Marítima*, nº 193, 10 de mayo de 1907, pp. 196 y 197. También lo escrito por Adolfo Navarrete en 1917: “*Es imposible tratar del poder naval de España en los últimos veinticinco o treinta años y proceder en justicia, sin hacer especial mención, especialísima, a la gestión del Sr. Maura... como Ensenada, tuvo clara y perfecta visión, desde el comienzo de su vida política, del problema marítimo nacional, y dedicó una de sus más importantes gestiones a que ese problema tuviera solución satisfactoria.*” *El problema marítimo de España*, pp. 22 y 23.

⁴⁸³ Serrano (1990) p. 130. Serrano, M. A.: “Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 15, 1991, p. 77.

⁴⁸⁴ *El Mundo Naval Ilustrado*, 30-1-1901, p. 42. Valdaliso (1990) p. 72.

4º. LOS PRIMEROS PASOS EN EL RENACIMIENTO DE LA ARMADA: REGENERACIÓN Y REORGANIZACIÓN.

4. 1. El Gobierno regeneracionista de Francisco Silvela.

4.1.1.- Francisco Silvela, un político preocupado por el resurgir de la Marina.

En este capítulo analizaremos primero la acción teórica de Francisco Silvela respecto a la marina de guerra para después proceder a estudiar su acción gubernamental, intentado relacionar la teoría con la praxis.

Como Joaquín Costa, Rafael Gasset y Antonio Maura, Francisco Silvela mostró su interés por los temas navales con anterioridad al Desastre del 98. Dos fueron sus actuaciones. El 23 de diciembre de 1897 publicaba un artículo sobre el tema en el diario *El Tiempo*.⁴⁸⁵ El programa de Gobierno redactado por el nuevo Partido Conservador, entre cuyos firmantes se encontraba Silvela, con el nombre de “Manifiesto de la Unión Conservadora”, de 21 de enero de 1898, abogaba por la necesidad de poseer una escuadra de combate.⁴⁸⁶

Derrotadas las fuerzas navales españolas en Cavite y Santiago de Cuba, Francisco Silvela publicaba sus dos aportaciones teóricas más importantes. Para el periódico *El Tiempo* escribe, el 16 de agosto de 1898, uno de sus más famosos artículos con el título “Sin pulso”.⁴⁸⁷ Hastiado de la gran cantidad de mentiras vertidas por la prensa nacional sobre el conflicto hispano-

⁴⁸⁵ Citado por Vega & Ruiz (1994) p. 53

⁴⁸⁶ Sobre la importancia que para las Fuerzas Armadas tuvo este documento del Partido Conservador, opinaba en su editorial, bajo el título de “Nota simpática”, 30 de enero de 1898, *La Correspondencia Militar*: “que hay Partido Conservador y que este partido se halla identificado con el patriotismo del país y con las aspiraciones del elemento armado... los conservadores, al unirse, al formar un nuevo y gran partido, vitorean con entusiasmo al Ejército de tierra, a la Marina. Manifiesto, en: Soldevilla, *El año político*. 1898, pp. 19 a 21. *La Época*, 29 de enero de 1898. Chocano Higuera, G.: *Evolución del pensamiento naval en Don Antonio Maura*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, p. 278. Portero, F.: “Francisco Silvela, jefe del conservadurismo español”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 2, 1983, pp. 159 y 160.

⁴⁸⁷ Silvela, F.: *Artículos, Discursos, Conferencias y Cartas II*, Madrid, Mateu Artes Gráficas S.A., 1923, pp. 493 a 498.

norteamericano, solicita que retorne a resplandecer la verdad: *“Hay que dejar la mentira y desposarse con la verdad; hay que abandonar las vanidades y sujetarse a la realidad.”* Pero si este renacimiento de la verdad era necesario en un punto, éste era el de nuestra debilidad naval arrastrada desde la derrota de Trafalgar: *“No hay que fingir ni arsenales ni astilleros, dónde sólo hay edificios y plantillas de personal que nada guardan ni nada construyen; no hay que suponer escuadras que no maniobran ni disparan.”* Ese mismo año Joaquín Sánchez de Toca publicaba *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana* con una carta prólogo del político conservador. Al analizar las causas de esta debilidad, Silvela pone en relación las pasadas experiencias militares, circunscritas a guerras internas, con las graves deficiencias de la Armada, causa del desastre frente a los Estados Unidos:

“Nuestras constantes guerras civiles han preparado al pueblo para el sufrimiento, para el sacrificio de vidas y riquezas, y al ejército para 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 territorio, patrullar en campiñas y montes, defender poblados y caseríos y, atentos por necesidad a esas exigencias del momento, hemos ido quedando atrás en el progreso de la gran guerra, del material verdaderamente militar, del sentido y condiciones del ejército moderno, y de esa general inatención 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 para el supuesto de que no había de tener más adversarios que combatir que los carlistas, tagalos o marroquíes. Cuando se ha encontrado con una Marina moderna, pertrechada y municionada, ha sucumbido, con demostraciones de heroísmo admirables y de resignación sublime para el martirio en tripulaciones y jefes, pero sin lograr eficacia militar alguna.”

Lejos de lo que proponen otros regeneracionistas como Joaquín Costa respecto a la Armada, Silvela abogaba claramente por, pese a la impopularidad de la medida, su reconstrucción: *“la primera enseñanza que debemos recoger del desastre, aun cuando no sea hoy la más popular, es la de esta verdad: que renunciar a tener Armada es renunciar a tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo.”* Aunque España ha perdido su imperio

en América y en Asia, aún conserva las posesiones africanas y los dos archipiélagos que hay que defender. Por ello “*la defensa de lo que nos resta no se puede hacer sin marina, dotada de material adecuado, pertrechada con tiempo y amaestrada sin descanso, y con arsenales y depósitos, tanto más numerosos y surtidos, cuando más necesaria es la movilidad y la acción rápida de nuestras fuerzas navales.*” Es consciente, y en su futura acción de Gobierno lo hará patente, que todo renacimiento del poder naval español pasa previamente por la reconstrucción de su crédito público. Solamente cuando se consiga, podrá España emprender la reconstrucción de las Fuerzas Armadas.⁴⁸⁸

El 6 de enero de 1899 Alejandro Pidal y Mon optaba por no presentarse a la reelección como presidente del Círculo Conservador de Madrid. Le sucede Francisco Silvela. ¿Por qué el antiguo disidente cómo heredero? El profesor Florentino Portero explica la designación por su postura pública frente al conflicto cubano, por ser el único capaz de dar una nueva imagen del partido y por “el estallido de la <literatura regeneracionista> revalorizará su ya antiguo programa y convertirá su disidencia frente a Cánovas en un acto de cordura y honradez.”⁴⁸⁹ El nuevo presidente se dirige tanto a los asistentes como al resto del país para presentar el programa del partido. Después de hacer una extensa referencia a los problemas de Hacienda, a la que denomina “*cuestión fundamental*”, y de anunciar la separación entre la administración de justicia y la política, el conferenciante hace alusión a la política de defensa en los siguientes términos: “*La guerra y la marina representan para España, en el estado actual del mundo, algo que de ninguna manera pueden desatender los Gobiernos sin perjuicio del país.*” Aunque se han anunciado importantes sacrificios para acabar con el déficit, “*es preciso que parte de esos sacrificios que se piden se dediquen enérgicamente a la defensa de las costas y fronteras, a la reconstrucción de nuestro armamento deficiente, y en lo posible, a la de nuestra escuadra.*” No es recomendable reducir las partidas presupuestarias dedicadas a la defensa nacional, lo

⁴⁸⁸ Silvela, F.: “Carta prólogo”, en *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad Ibero-Americana*, Madrid, Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, 1898.

⁴⁸⁹ Portero (1983) p. 163. Tapia Ozcariz, E.: *Francisco Silvela. Gobernante austero*, Madrid, Afrodisio Agudo S.A. Editores-Libreros, 1968, p. 233.

desaconsejaba la posición estratégica que ocupa España *“entre el Mediterráneo y el Atlántico, siendo base de operaciones para el África, con valiosas posesiones en la misma, que mantiene y conserva todavía.”* Las dos opciones que se plantean son: *“renunciar a su papel de nación y ha de prepararse para ser un mero territorio explotado y administrado por gerentes extranjeros.”* En caso de no estar dispuestos a aceptarla, la segunda opción es *“conservar una marina que la defienda y sostenga y que, en unión del ejército, signifique el mantenimiento y la afirmación del vínculo y del sentimiento nacional.”* Oponiéndose rotundamente a lo demandado en este asunto por algunos regeneracionistas, Silvela anuncia que *“nada ha vivido más lejos de mi ánimo que la supresión del ministerio de Marina, que si no existiera, sería menester crearlo.”* No solamente es su opinión, es la de sus oficiales: *“unir el ministerio de Marina al de Guerra... equivaldría a dar carta de ineptitud a todo el generalato de la Armada.”*⁴⁹⁰ Evidentemente, sostiene Silvela, son los componentes de la Armada, que han puesto los mártires y los sacrificios en la pasada confrontación militar con los Estados Unidos, los más directamente interesados en su pronta reconstrucción: *“¿quién puede estar más interesado en su reconstrucción sobre bases sólidas que hagan que la Marina esté verdaderamente destinada y consagrada al servicio del mar, práctica en todo lo que constituye su ministerio, alejado de todo lo que son las residencias prolongadas en tierra; consagrada constantemente a la actividad y a la acción de la mar.”* Impregnado del ambiente regeneracionista, sostiene que hay que realizar también reformas en todos los campos de la administración.⁴⁹¹

4.1.2.- El primer Gobierno de Francisco Silvela.

Después de la firma de la Paz de París, 10 de diciembre de 1898, los liberales se encontraban divididos y desgastados políticamente. Nada, en este sentido, más revelador que las palabras de Pio Gullón:

⁴⁹⁰ A.G.P. Cajón nº 7, expediente 5. Carta del General de la Armada D. Joaquín Lazaga a Silvela de 7 de enero de 1899.

⁴⁹¹ Discurso de Silvela, en Silvela (1923) p. 499 a 514. Referencias, en Soldevilla, *El año político. 1899*, pp. 8 a 11 y Tapia (1968) pp. 233 y 234.

*"Tengo motivos para creer que D. Eugenio no se encuentra en puntos sustanciales de conducta, conforme con D. Práxedes. La hostilidad entre éste y Gamazo parece cada día más viva y encarnizada... López Domínguez se apartará o por lo menos se enfriará también con Sagasta. Mala situación la del Partido Liberal."*⁴⁹²

Los conservadores demandaban la sustitución del Partido Liberal en el Gobierno. El general Azcárraga declaraba: *"Necesitamos un gobierno enérgico, que inspire confianza y sea capaz de resoluciones rápidas y viriles. Ese gobierno no puede darlo, dividido como se encuentra en varias tendencias diversas, el Partido Liberal."*⁴⁹³ El rotativo *El Imparcial* iniciaba una campaña dirigida a persuadir a María Cristina de la necesidad de la alternancia.⁴⁹⁴ El 27 de febrero Silvela, que había unido al Partido Conservador y allegado nuevas fuerzas a la Monarquía con un programa de reformas, formulaba una demanda explícita de ocupar el poder.⁴⁹⁵ El 1 de marzo Sagasta presentó su dimisión a María Cristina.

Fueron llamados a consultas por la reina regente los presidentes de las Cámaras Montero Ríos y Vega de Armijo, ambos presidentes rechazaron la oferta. También Pidal, Martínez Campos y Francisco Silvela.⁴⁹⁶ El 4 de marzo de 1899 se encargaba al último la formación del nuevo Gobierno, al tiempo que se le concedía, el 16 de marzo, el decreto de disolución de las Cortes para poderse fabricar una nueva mayoría parlamentaria a su medida. El 6 de marzo, después de presentarse a las Cortes el nuevo gabinete, se cierran las Cámaras. Las elecciones para diputados, con un abstencionismo del 35 por ciento del censo electoral, tuvieron lugar el 16 de abril. El escrutinio arrojó los siguientes resultados: 248 ministeriales, 25 gamacistas, 16 tetuanistas, 85 liberales, 14 republicanos, 3 carlistas, 5 romeristas y 12 independientes. Los resultados, opinan los historiadores Juan Pro Ruiz y Teresa Carnero Arbat, a

⁴⁹² A.H.N. Sección Consejos, Legajo 8.665. Carta de Pio Gullón al Conde de Rascón del 2 de mayo de 1899.

⁴⁹³ *El Siglo Futuro*, 13 de enero de 1899.

⁴⁹⁴ Sánchez Illán (1999) p. 122.

⁴⁹⁵ Varela Ortega (2001) p. 375.

⁴⁹⁶ Fernández Almagro (1968) p. 215. Tapia (1968) p. 235. La historiadora M^a Ángeles Lario González apunta la pretensión de la regente de "sortear el cerco de los dos partidos establecidos... quedó demostrado en el intento de formar un Gobierno intermedio", para lo cual fueron llamados los presidentes de las Cámaras. Sagasta hizo imposible el proyecto. En "La Corona y el 98", en *revista Saitabi*, n^o 48, 1998, p. 179.

pesar de las reiteradas promesas de limpieza electoral tanto del jefe del Gobierno como del ministro de la Gobernación, responden a la más estricta continuidad de las prácticas caciquiles y corruptas.⁴⁹⁷

En los diecinueve meses de esta primera experiencia de Silvela como presidente, si hay un rasgo que llama poderosamente la atención es el de la inestabilidad: designó tres Gobiernos distintos y sobrevivió a siete crisis ministeriales. Conoció, desde el primer momento, el llamado Gobierno Silvela-Polavieja tensiones entre los ministros militares, partidarios de un aumento de los gastos en las partidas presupuestarias destinadas a las Fuerzas Armadas, y Villaverde.⁴⁹⁸ En su haber hay que apuntar que abarcaba un espectro de intereses más amplio que el habitual en la política de la Restauración y que despertó grandes esperanzas de cambio. Atrajo a los regionalistas catalanes mediante el nombramiento de Manuel Durán y Bas como ministro de Gracia y Justicia. Convirtió al general Polavieja, favorito de la reina regente, de amenazador golpista en ministro de la Guerra y con él abría el cauce al anhelo de reformas en el seno de un Ejército defraudado más que derrotado.⁴⁹⁹ El neocatólico Marqués de Pidal, que simbolizaba la reconciliación del Vaticano con el conservadurismo dinástico español, tomaba la cartera de Fomento.⁵⁰⁰ El capitán de navío José Gómez Imaz y Simón a Marina.⁵⁰¹ Raimundo Fernández Villaverde, una de las figuras de máxima confianza del presidente Silvela, se encargaba de la difícil cartera de Hacienda con el cometido fundamental de proceder a su saneamiento. Como ministro de la Gobernación era nombrado

⁴⁹⁷ Abstencionismo, en Martínez Cuadrado (1978) p. 404. Resultados electorales, Fernández Almagro (1968) p. 22. Tapia (1968) p. 237. Pro Ruiz (1998) p. 216. Carnero Arbat (1991) pp. 47 a 51.

⁴⁹⁸ Enfrentamiento entre Polavieja y Villaverde, en Fernández Almagro (1968) p. 236. Polavieja demandaba un presupuesto extraordinario para gastos de fortificación por un importe de doscientos millones de pesetas. Sobre el mismo, comenta Soldevilla: “*No es posible, pues, que en un año se inviertan cuatrocientos millones de reales, ni muchísimo menos. Resulta, pues, que se exige al país un enorme sacrificios, sin que las ventajas que se buscan puedan ser conocidas en algunos años.*” *El año político. 1899*, p. 157.

⁴⁹⁹ Negociaciones entre Silvela y Polavieja para formar gobierno, en Romero Maura (1975) pp. 24 a 28 y Jiménez Núñez & López Coira (1986) p. 219. Dificultades para conseguir el entendimiento Silvela-Polavieja, en Lario González (1998) pp. 175 y 176. Cambio de actitud de Polavieja, en Varela Otega (2001) p. 375. Apoyos del carlismo desengañado a Polavieja, en Pro Ruiz (1998) p. 217.

⁵⁰⁰ Tuñón de Lara, M.: *Poder y sociedad en España, 1900-1931*, Madrid, Espasa Calpe, 1992, p. 107.

⁵⁰¹ Fernando de Bordejé considera poco afortunado este nombramiento por carecer de personalidad política para enfrentarse a los dictados de sus compañeros de gabinete en un momento tan delicado para el futuro de la Armada. p. 42.

Eduardo Dato con la tarea de planificar las leyes sociales que constituían uno de los puntos capitales del programa silvelista.⁵⁰²

Llegaba el momento de poner en práctica el programa esbozado por el Partido Conservador en enero. El Mensaje de la Corona, el 2 de junio, anunciaba una batería de reformas, “*tras la imperiosa vacación del estío,*” encaminadas a conseguir la “regeneración”: la ordenación de la Hacienda Pública; regulación del ingreso y estabilidad de los funcionarios civiles; amplia descentralización administrativa en las esferas municipal y provincial; desarrollo de los intereses materiales, con especial atención a las obras de riego y a la construcción de ferrocarriles secundarios y “*se someterán los proyectos de ley que reorganicen nuestras fuerzas militares de mar y tierra sobre la base del servicio militar obligatorio y completen las defensas de costas y fronteras.*”⁵⁰³ El 16 de junio quedaban constituidas las nuevas cámaras legislativas. Al día siguiente presentaba en las Cortes Villaverde el Proyecto de Presupuestos para el ejercicio 1899-1900. Francisco Comín califica a los mismos de “la obra cumbre de su carrera política.”⁵⁰⁴ El ministro de Hacienda no se limitaba a acometer un mero saneamiento de las cuentas públicas, había trazado previamente un programa económico con dos líneas de acción: la presupuestaria y la monetaria. La primera alcanzaba tres partes: primero un presupuesto de liquidación y nivelación; segundo, un presupuesto de reconstrucción; y tercero, la reducción de algunos impuestos para aliviar al contribuyente.⁵⁰⁵ Villaverde, en su primer presupuesto, pretendía la liquidación de la deuda de guerra. Las guerras coloniales fueron financiadas fundamentalmente con el recurso a la emisión de deuda. La cuantificación de su coste es, en opinión de Jordi Maluquer de Motes, “un reto de difícil solución por cuanto existen buen número de gastos de imputación dudosa.” El propio

⁵⁰² Sobre las Leyes Sociales del Gobierno, en García Venero, M.: *Eduardo Dato. Vida y sacrificio de un Gobernante Conservador*, Vitoria, Ediciones Montepío Diocesano, 1969, pp. 101 a 106. Seco Serrano, C., “Regeneracionismo y tensiones sociales (en torno al Gobierno Silvela 1899-1900)”, en *Estudios sobre el reinado de Alfonso XIII*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1998, pp. 34 y 35.

⁵⁰³ DSC., 2 de junio de 1899, p. 2. Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 173. Maestre Rosa J., “Francisco Silvela y su liberalismo regeneracionista”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 187, enero-febrero 1975, p. 213.

⁵⁰⁴ Comín, F.: “La obra de Raimundo Fernández Villaverde en Hacienda”, en *La Hacienda desde sus ministros. Del 98 a la guerra civil*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2000, p. 27.

⁵⁰⁵ Pan-Montojo (1998) p. 310. Serrano Sanz, J.: “Raimundo Fernández Villaverde, un homenaje”, en *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*, Año LVIII, nº 83, 2006, p. 645.

Villaverde reconocía 2.250 millones de pesetas; Soldevilla reflejaba 2.082.274.486,60 millones de pesetas y Joaquín Costa daba cifras tan diferentes como son 3.000 y 4.000 millones de pesetas.⁵⁰⁶ Al finalizar la contienda, el verdadero problema económico de la paz era liquidar las cuentas de las guerras. El principal de la deuda casi se dobló y las cargas del servicio por intereses, amortización y pérdidas del cambio más que se duplicaron.⁵⁰⁷ Villaverde estaba obsesionado por mejorar el crédito público, equilibrando previamente el presupuesto. Para ello era imprescindible disminuir los pagos por la deuda que alcanzaban ya casi la mitad de los gastos públicos.⁵⁰⁸ La deuda pública en circulación era de unos 2.795 millones de pesetas.⁵⁰⁹ En términos reales esto significaba un alto sacrificio para los contribuyentes, porque, si bien parte de la deuda se difería con nuevas deudas, otra parte, más los intereses, “salía de los bolsillos de los españoles y no de los más prósperos por cierto.” Los riesgos que entrañaba dejar dinero a España, repudios o bancarrotas parciales, hacen que los prestamistas exijan altos intereses por sus préstamos, pongan condiciones muy duras y exijan fuertes garantías para resarcirse de los riesgos asumidos.⁵¹⁰ Fernández Villaverde propició una reforma de la deuda que constaba de cuatro partes: la consolidación de la deuda del Tesoro en deuda amortizable, con pago al vencimiento de 50 años; la conversión de la deuda amortizable en deuda perpetua; la disminución del interés neto de la deuda pública, con el establecimiento del impuesto del 20 % sobre los intereses de la deuda interior y la supresión temporal de las amortizaciones. Su reforma sí que redujo apreciablemente las cargas efectivas de la deuda.⁵¹¹ Además del arreglo de la deuda, Villaverde introdujo nuevos impuestos: la Contribución sobre las Utilidades de la Riqueza Mobiliaria; el impuesto del 20 % sobre los intereses de la deuda y consiguió que se aprobaran también cambios en otros tributos indirectos y en los estancos. A

⁵⁰⁶ Maluquer de Motes, J.: “Las consecuencias económicas de la guerra”, en *Revista de Occidente*, nº 202/203, marzo de 1998, p. 266. Soldevilla: *El año político. 1899*, p. 29. Las estimaciones de Joaquín Costa son recogidas por Maluquer de Motes, J.: “Los economistas españoles ante la crisis del 98”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 12, 1997, p. 13.

⁵⁰⁷ Maluquer de Motes (1997) p. 16.

⁵⁰⁸ Comín, F.: *Historia de la Hacienda pública, II España (1808-1995)*, Barcelona, Crítica, 1996, p. 135.

⁵⁰⁹ Comín (2000) p. 29 a 31.

⁵¹⁰ Velarde Fuertes, J.: “La economía del 98”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº, 38, 1998. p. 37.

⁵¹¹ Comín (2000) p. 44 y 45.

pesar de estas reformas, los ingresos de Hacienda no crecieron apenas. El profesor Juan Velarde Fuertes opina que en España la presión tributaria era reducidísima.⁵¹² El gran éxito de Villaverde consistió en iniciar una política de contención del gasto público que fue seguida por sus sucesores en el ministerio iniciándose una etapa continuada de superávit entre 1899 y 1908.⁵¹³ Lógicamente la política contención de los gastos hizo necesario sacrificar a otros sectores como la educación, las inversiones públicas o la Armada a la cual no se le asignaban recursos suficientes para el sostenimiento de sus arsenales y material a flote.

En el presupuesto de 1899-1900 los gastos totales del estado ascienden a 937.178.133,89 millones de pesetas. La partida destinada al Ministerio de la Guerra era de 174.329.539,05 pesetas. La del Ministerio de Marina de 28.341.613 pesetas.⁵¹⁴ El primero de los ministerios citados veía aumentar su presupuesto en 28.400.017 pesetas respecto al del ejercicio económico anterior. Marina crecía en 3.151.073,67 pesetas. El total de efectivos se fijaban, según el proyecto de ley de 25 de junio de 1899, en 108.342 hombres de tropa la fuerza del ejército para el año económico 1899-1900. Durante el debate parlamentario sobre el presupuesto, los liberales, el 15 de julio, presentaban en el Congreso una proposición tendente a reducir el Ejército a 60.000 hombres y a limitar a 8.000 los contingentes de la Marina.⁵¹⁵ Fernández Villaverde se muestra de acuerdo. La proposición liberal es apoyada por el resto de la oposición. Implicaba una disminución del 75 por 100 de los efectivos que existían un año antes. Gómez Imaz, pese a que dejaba la Armada en mínimos, aceptó. La ley de primero de agosto de 1899 fijaba los efectivos en 80.000 hombres.

El ministro de la Guerra esbozó un programa de defensa nacional, presentado en el Consejo de Ministros de 22 de mayo, que incluía una Ley de Reclutamiento, una reglamentación de armas y cuerpos y una reforma de las

⁵¹² Comín (2000) p. 40 y 42 y Velarde (1998) p. 37.

⁵¹³ Comín (1996) p. 83.

⁵¹⁴ Gastos por capítulos del ministerio de Marina para 1899-1900, en *DSC.*, 17 de junio de 1899, Apéndice nº 3.

⁵¹⁵ Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 256. Bordejé (1978) p. 41.

ordenanzas generales. Pero el proyecto de reforma era mal visto por algunos generales, especialmente Martínez Campos, López Domínguez y Weyler, que se oponían a Polavieja por su simpatía hacia el catalanismo. También chocaba frontalmente con la política de restricciones de gastos del ministro de Hacienda.⁵¹⁶ Pese al aumento de las partidas presupuestarias, Polavieja, consciente de que era insuficiente para la reforma que proyectaba ejecutar en el seno del ejército, dimitió de su puesto el 28 de septiembre.⁵¹⁷ Su cargo era ocupado por el general Marcelo de Azcárraga y Palmero.

Complementando la propuesta de Villaverde, el ministro de Marina presentaba ante las Cortes, el 27 de junio de 1899, un proyecto de ley fijando las fuerzas navales para el año económico 1899-1900. En su artículo primero instituía las fuerzas navales. En el segundo se implantaba que “*para las tripulaciones de los buques comprendidos en el artículo anterior, y cubrir el servicio de Fernando Poo, de arsenales y departamentos marítimos de la Península, se fijan 4.500 soldados y 5.500 marineros.*”⁵¹⁸

No ha transcurrido un año desde la derrota de Santiago. La Armada es objeto de atención y suscita polémica entre los representantes de la soberanía popular. En ninguna otra ocasión en el decenio analizado, el Diario de Sesiones del Congreso reflejará tal interés por el proyecto de ley que fijaba las fuerzas navales previstas por el Gobierno. Las apelaciones parlamentarias pidiendo todo tipo de informaciones u oponiéndose claramente al proyecto de ley presentado por Gómez Imaz se suceden. ¿Qué asuntos se discuten? ¿Cuáles son los temas debatidos? La intervención, el 15 de junio de 1899, del senador por la provincia de Teruel Juan Gualberto Alcázar y Nero, Duque de la

⁵¹⁶ *La Correspondencia Militar*, 24 de mayo de 1899. Su editorial “El preámbulo de las reformas” en apoyo de las mismas. Aunque recordaba “*El primer obstáculo con que éste tropieza para llevar por entero a la práctica su programa es la carencia de recursos.*” Reclamándose la solución. Por el contrario, el rotativo *El Liberal*, al informar sobre el proyecto de Polavieja, el 24 de mayo de 1899, lo criticaba alegando la falta de interés en el mismo por la Armada: “*Mas que al interés público, parece que se trata de satisfacer el amor propio. Porque todo lo pensado se refiere a defensa terrestre.*” Reformas de Polavieja, en Cachinero, J.: (1988) p. 161. Oposición a reformas, en Fernández Almagro (1968) p. 237.

⁵¹⁷ Dimisión de Polavieja, en *DSC.*, 30 de Octubre de 1899, p. 1.452. Fernández Almagro (1968) pp. 236 y 237, Payne (1968) p. 76 y García Venero (1969) p. 100. Polavieja, en el Consejo de Ministros del 22 de mayo, presentaba un programa para el desarrollo y organización de la potencia militar de España. Pidió, además, que se tuvieran en cuenta sus demandas a la hora de confeccionar el presupuesto. Intervención de Polavieja en el Consejo de Ministros, en Jiménez Núñez & López Coira (1986) pp. 220 y 221.

⁵¹⁸ *DCS.*, 27 de junio de 1899, apéndice 1º.

Roca, nos proporciona las primeras respuestas. El citado senador habla, muy en consonancia con el momento, de vivir en “*una época de regeneración*”. En consecuencia, hay que poner término a los abusos y malas costumbres. ¿Qué abusos son los denunciados? Entre otros, la falta de limpieza en los concursos de la Armada. La segunda línea argumental es criticar al Gobierno por su actitud de improvisación en la planificación de la pasada contienda: “*cuando se necesitaban barcos de combate, adquirir barcos de recreo, y cuando debían adquirirse por un Ministerio, adquirirlos por otro Centro.*” Por último, señalar los flagrantes abusos y la mala gestión existente en los arsenales militares: “*Según tengo entendido, en alguno aparece un gasto de material de 12.000 duros al mes y se gasta en personal 104.000 duros.*”⁵¹⁹ En el Congreso de los Diputados interviene Auñón, el 24 de junio, demandando una relación nominal sobre los afectados por la situación de excedencia y “*el expediente que haya servido de base para la fijación de las plantillas.*”⁵²⁰ El diputado republicano balear, Rafael Prieto y Caules, seis días después, solicitaba la suspensión de la tramitación del proyecto con el objetivo de conocer mejor los fundamentos empleados por el ministro para fijar tanto las fuerzas navales, como la cuantía del reclutamiento previsto y juzgar las economías realizadas.⁵²¹ Las intervenciones citadas podemos circunscribirlas en la corriente regeneradora que pretende la clarificación de todos los asuntos relacionados con la marina militar. Las críticas a la gestión de la pasada guerra aparecen el 4 de julio. Marengo pide, entre otros asuntos relativos a la pasada confrontación, la remisión a la Cámara de los expedientes relativos a la adquisición de los barcos “Giralda” y “Valdés.”⁵²² No obstante, son los arsenales militares los que suscitan mayor controversia. La Cierva aprovechaba su intervención para criticar duramente la lastimosa situación de los arsenales, que califica de “*vergüenza para España*”, y para denunciar los robos en los mismos: “*cada vez que salían de ese arsenal los obreros se llevaban enorme cantidad de bronce.*” La solución pasa por “*que se arrienden y se entreguen a la industria*

⁵¹⁹ Intervención del Duque de la Roca, en *D.S.S.*, nº 13, 15 de junio de 1899, pp. 84 y 85.

⁵²⁰ *DSC.*, 24 de junio de 1899, p. 466.

⁵²¹ *DSC.*, 30 de junio de 1899, p. 570.

⁵²² *DSC.*, 4 de julio de 1899, pp. 636 a 637.

privada.”⁵²³ El 12 de julio se retomaba el asunto del mal funcionamiento de los arsenales en las intervenciones de Gómez Imaz, Poveda y Auñón.⁵²⁴

En contra del proyecto de ley fijando las fuerzas navales se pronuncian Auñón, Bergamín y Maura. El discurso de Antonio Maura fue, en opinión de Soldevilla, durísimo;⁵²⁵ clamando contra todos los Gobiernos, todos los Parlamentos a los que atribuía la mayor responsabilidad de lo pasado diciendo que: “*eran reos de haber decidido pasar los presupuestos de Marina y las leyes de fuerzas navales, no sin haberla advertido, para evitarse las dificultades, los roces, las protestas de las localidades, de los Cuerpos, de los amigos, del botón de ancla, del uniforme, de todas esas cosas que nos tienen perdidos*.”⁵²⁶ Ante los duros ataques sufridos, especialmente de los debidos a Maura, Gómez Imaz defiende su proyecto. Como no podía ser de otra forma, hablaba de “*quitar el material inútil, desechando muchos barcos*.” Los barcos dados de baja en el *Estado General de la Armada* podrían proporcionar algún beneficio al estado mediante su venta. Las escasas unidades supervivientes, el “Pelayo”, el “Carlos V” y “*con esos buques en construcción, que son tres*”, pueden servir como base para empezar de nuevo. Es clara la voluntad del ministro de dotar a España de un nuevo poder naval ya que “*creo sinceramente que sin él España dejaría de ser*”.⁵²⁷ Por su parte, Moret formula la siguiente pregunta: “*Antes de que se vote el artículo primero del proyecto, deseo hacer una pregunta a la Comisión: ¿Por qué, si tenemos ahora menos barcos que cuando se confeccionó el presupuesto del año anterior, se aumenta en éste considerablemente el número de marineros y de soldados de infantería de Marina?*” No pudo el ministro de Marina responder satisfactoriamente. Pese a ello, la mayoría conservadora consigue la aprobación del artículo primero en votación nominal por 97 votos contra 78.⁵²⁸ La discusión del segundo artículo arranca con la enmienda, presentada por siete diputados liberales, entre los que se encontraban Moret, Maura y Sánchez Guerra, de rebajar en 2.000

⁵²³ Intervención de La Cierva, en *DSC.*, 11 de julio de 1899, pp. 830 y 831. *Ibidem.* pp. 849. Las acusaciones son recogidas en Soldevilla, *El año político. 1899*, pp. 245 y 246.

⁵²⁴ *DSC.*, 12 de julio de 1899, pp. 847 a 850.

⁵²⁵ Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 252.

⁵²⁶ Reproducido en Chocano (2008) p. 281. Notas autógrafas y fragmento de su intervención del 17 de junio de 1899, en F.A.M. Legajo 374, carpeta 14.

⁵²⁷ *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de agosto de 1899, p. 282.

⁵²⁸ *DSC.*, 13 de julio de 1899, pp. 919 a 920.

hombres el contingente de Marina.⁵²⁹ Para regocijo de las minorías, Gómez Imaz solicita el aplazamiento de la discusión “*para aclararlo perfectamente.*”⁵³⁰ Pese a las dificultades planteadas en su trámite parlamentario, el proyecto adquiere rango de Ley el 9 de agosto.

Las discusiones sobre las partidas destinadas al ministerio de Marina en el presupuesto presentado por Villaverde en junio, tuvieron lugar entre los días 5 y 15 de diciembre de 1899. En los debates parlamentarios intervinieron todos los pesos pesados de la política del momento. Se aprovecharon las discusiones sobre la Armada para tratar otros asuntos políticos tales como el papel de las minorías en la toma de decisiones parlamentarias; o la conveniencia de mantener tanto un proyecto de presupuesto como el gabinete que lo sustentaba, al haber ganado por solamente un voto, 101 contra 100,⁵³¹ en la sesión del día 13 una enmienda presentada por el diputado Bergamín en la que se demandaba la supresión de la subsecretaría de Marina como medida necesaria para realizar economías. Existía el antecedente de la dimisión de Sagasta que había propiciado el ascenso al poder de los conservadores. “*Por decoro político y por interés debe irse el Sr. Silvela*”, había afirmado Romero Robledo. Por la noche se reunió el Consejo de Ministros. No hubo crisis.

Podemos establecer dos grandes líneas del debate. Una primera línea sería la discusión, los días 5 y 6 de diciembre, de las tres enmiendas a la totalidad. Otra segunda línea queda trazada con la presentación, el 9 de diciembre, por Romanones de una propuesta de devolución del dictamen de la comisión. Las restantes sesiones, días 13, 14 y 15, se dedicarán a la discusión de las diferentes enmiendas propuestas al articulado de los presupuestos. Finalmente, quedaba aprobado en la sesión del 18 de diciembre.⁵³²

⁵²⁹ DSC., 13 de julio de 1899, apéndice 2.

⁵³⁰ DSC., 13 de julio de 1899, p. 922. Sobre la alegría de las minorías parlamentarias y el disgusto de la mayoría, en Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 252.

⁵³¹ Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 456.

⁵³² DSC., 18 de diciembre de 1899, p. 2.908.

Las enmiendas a la totalidad fueron defendidas por el diputado liberal Ramón Auñón, el diputado romerista Francisco Bergamín y Antonio Maura. Sus críticas se circunscriben, fundamentalmente, a cuatro aspectos:

Primero, la ineficaz Armada española. *“Que de marina de guerra no tenemos nada; que lo que tenemos es el mayor obstáculo para tener algo... ahí están con el nombre de Escuadra el Pelayo que tiene quince o dieciséis años... que no pudo entrar en las pasadas acciones; el Pelayo atado al Carlos V con el cual no puede casar; un trasatlántico o un transporte, como se llame, el Giralda, y dos cañoneros y dos torpederos. Eso se llama escuadra ¿para qué?... Será para provocar una sonrisa o una carcajada.”*⁵³³ Opinaba Antonio Maura. Bergamín recuerda que la actual escuadra de instrucción se reduce a cinco barcos: el “Pelayo”, el “Carlos V”, un aviso y dos torpederos. A continuación formulaba la siguiente pregunta: *“¿Qué más material nos queda?”* Su respuesta era enumerar el mismo: *“Tres cruceros, dos de aquellos caza-torpederos... otros dos que se llaman guarda-costas y que no sirven para guardar esas costas o que en todo caso, podrán servir para baterías flotantes en los puertos; el “Lepanto” y el “Alfonso XIII”, que ha sido preciso retirarlos porque no podían servir siquiera para la defensa de los puertos.”*⁵³⁴

Segundo, el problema de la ineficacia de los arsenales españoles. Bergamín manifiesta que son deficientes y que los barcos en ellos contruidos no han servido para nada ya que *“concluyeron por perderse o encallar en las costas de Santiago de Cuba.”* Los nuevos barcos deben ser contruidos por la iniciativa privada puesto que los arsenales estatales cuestan mucho dinero y no dan resultado alguno *“consumiendo en personal más del 40 por ciento de la totalidad de los gastos”*.⁵³⁵ En idéntica línea argumental Maura, señala que ninguno de los tres arsenales puede construir barco útil. No es posible que los arsenales oficiales ni la industria nacional hagan buques de guerra; por tanto, *“hay que marchar directamente a la clausura de todo establecimiento naval militar en España.”* El futuro estará en la marina

⁵³³ DSC., 6 de diciembre de 1899, p. 2.588.

⁵³⁴ *Ibidem.* p. 2.580.

⁵³⁵ *Ibidem.* p. 2.580.

mercante. “Es imposible pensar en marina militar sin un florecimiento normal y constante de la marina mercante.” Hay, por tanto, que ayudarla “quitadle todas esas trabas que imposibilitan su desarrollo. No obliguéis a las casas navieras, como sucede ahora, a matricular sus buques en el extranjero.”

Tercero, la reforma de la Infantería de Marina. Tanto Bergamín, como Maura y Aruñón critican duramente la rebaja en el número de infantes de marina pero dejando intactas las plantillas de sus oficiales. “*En infantería de marina hay tres cuadros, y para los tres 250 soldados. Eso sí, cada cuadro tiene sus jefes y oficiales, su Estado Mayor, y hay Academia donde se preparan muchos jóvenes para ingresar en ese cuerpo a mandarse a sí mismos. ¡Hay hasta 22.070 pesetas para los caballos de la infantería de marina!*”⁵³⁶

Cuarto, la pésima distribución del presupuesto. Las críticas más duras vertidas por los diputados se centran en este punto. Maura señala que aunque se gasten 25 millones del presupuesto ordinario, a los cuales hay que unir otros 17 millones pendientes de consumir del presupuesto extraordinario, para nuevas construcciones, “*está España más indefensa que si no existiesen presupuestos de Marina, ni ministerio de Marina ni un solo oficial de la Armada.*” ¿Por qué con tan elevadas partidas presupuestarias no hay Armada? “*El presupuesto actual de Marina está confeccionado para beneficiar al personal.*” Responden tanto Maura como Bergamín. Citan ambos las cuantiosas gratificaciones que se reparten entre los veinte cuerpos que componen la Armada: “*no habrá buques; pero cuerpos si los hay... Aquí todo son juntas, inspecciones, centros que se traducen en pingües sueldos*” Sueldos tan escandalosos como la gratificación de “*60.000 pesetas para el almirante que manda la escuadra y 18.000 para un capitán de navío que esta de Comisión en Londres.*”⁵³⁷ Ramón Auñón, exministro de Marina, establece un

⁵³⁶ *Ibídem.* p. 2.592.

⁵³⁷ *Ibídem.* p. 2.593. Los periódicos *El Día* y *La Correspondencia Militar* del día 7 de diciembre dedican sendos editoriales a comentar la intervención de Maura. El primero se preguntaba, recordando sus pasadas responsabilidades ministeriales: “*¿cómo es que no hicieron nada entonces para colocar la marina de guerra en las condiciones a las que el país tenía derecho en correlación con los sacrificios que a tales fines se le exigieron?*” Por su parte, el periódico vinculado al mundo militar señalaba muy

matiz importante: España solamente dedica a su marina el 2,5 por ciento de su presupuesto. Países próximos a nosotros, Italia y Portugal, invierten el 7 %; el máximo lo representa el Reino Unido con el 22 %. Compara estas ridículas cifras con otros gastos realizados: *“Los españoles gastamos en tabaco 123 millones de pesetas, que no dejan más producto que el humo... en clases pasivas, 72 millones... en monjas de clausura, 30 millones... Filosofando sobre estas cifras, resulta que los españoles se fuman cada año seis presupuestos de Marina... en monjas para pedir a Dios que nos conceda la victoria, gastamos mucho más que en buques y cañones para conseguirla.”*⁵³⁸ Es, por tanto, a su juicio imprescindible gastar más dinero en Armada, oponiéndose a las rebajas que *“dejan casi desarmados y con escasísima dotación gran número de buques... y se han despedido de los arsenales 1300 operarios de maestranzas.”* Por alusiones, el día siete, intervino el diputado liberal Félix Suárez Inclán para afirmar que *“el presupuesto de Marina es una ficción, una mentira”* ya que el ministro de Marina aplica los gastos como le apetece. En la misma sesión parlamentaria Luaces, diputado ministerial e ingeniero naval, afirma su conformidad con lo expuesto por Maura: *“En el ministerio de Marina se despilfarra el dinero lo mismo que si el señor ministro se asomara a los balcones y arrojava a manos llenas a la calle los créditos que se consignan a las atenciones de la marina de guerra.”* Muestra su rechazo a la actual situación de los arsenales: *“mientras sigan como están, nada útil puede hacerse con ellos.”*

Las críticas al proyecto gubernamental cambian de sesgo. Ahora se pretende derribar al Gobierno. Para ello, en la sesión del día 9, el conde de Romanones presenta una propuesta relativa a que se vote la devolución del presupuesto a la Comisión para su estudio.⁵³⁹ Era una jugada calculada para

claramente entre quiénes se podía esperar un apoyo entusiasta para la reforma integral de la marina: *“todo el elemento joven de los Cuerpos de la Armada.”*

⁵³⁸ *Ibíd.* p. 2.548.

⁵³⁹ *DSC.*, 9 de diciembre de 1899, p. 2.665. El texto de la propuesta era el siguiente: *“El diputado que suscribe, en vista de las graves impugnaciones de que ha sido objeto el dictamen de la Comisión general de Presupuestos en lo que respecta al ministerio de Marina, y siendo de todo punto imposible modificar su estructura por medio de enmiendas, aunque así lo creyera necesario la iniciativa de la Cámara, propone a la Comisión que de por retirado su dictamen, a fin de que el Gobierno de su majestad lo presente de nuevo, modificándolo con arreglo a lo que con imperio demanda el interés de la nación.”*

acosar al gabinete y provocar una crisis. En sus memorias, reconoce Romanones que el ministro se hallaba en situación difícil y *“vi con claridad que era el momento de pedir la retirada del dictamen,”* aunque afirmara que con este gesto no pretendiera la caída del Gobierno, *“que eso nos importa poco.”*⁵⁴⁰ No interpretaba de igual forma la proposición Silvela. En su réplica afirmaba que *“la retirada del presupuesto sería para nosotros una humillación. Mis adversarios políticos pueden pedir la retirada de un Gobierno, pero no su vergüenza. Nosotros podemos admitir enmiendas de detalles, pero nada más.”* Sagasta, en su intervención del día 11, acusa al presidente del ejecutivo de haber sacado de quicio el debate. No se pretende, como insinúa Silvela, la caída del gabinete; pretende que sean corregidos los importantes errores detectados en el mismo.⁵⁴¹ Errores como los señalados por Romero Robledo: *“Ha producido escándalo que en el presupuesto de Marina se destinen veinte millones y pico a personal y millón y pico a material;”* o el apuntado por el diputado republicano Lletget: *“creo que el presupuesto de los porteros de los arsenales asciende a unas 100.000 y pico pesetas. Casi no representa tanto lo que se destina al cuerpo de Ingenieros de la Armada. ¿Qué quiere S. S. que se diga de un país en el que se gasta más en porteros que en ingenieros para construir barcos?”*⁵⁴² Con sus intervenciones parlamentarias apoyan la propuesta de Romanones, Romero Robledo, Canalejas, Maura, Navarro Reverter, Prieto y Caules y Pi y Margall. El viejo líder republicano, fiel a su ideario, hace un discurso pacifista. Aboga por el abandono de las colonias en *“las costas occidentales de África”* y lanza una dura crítica contra la Armada de la que afirma no necesita de guerras para perder gran parte de sus unidades: *“Recuerdo que en el año 96, en un solo año, perdimos cuatro cruceros por accidentes de mar; perdimos el “Reina Mercedes” a poca distancia del cabo Trafalgar; perdimos el “Sánchez Bazcáiztegui” y el “Cristóbal Colón” en aguas de Cuba, y perdimos el “Tajo” cerca de San Sebastián.”* Frente a los gastos en barcos de guerra, Pi y Margall defiende inversiones en cultura, en el progreso de la agricultura y en infraestructuras. Solamente se justifican las

⁵⁴⁰ Romanones (1999) p. 125.

⁵⁴¹ Intervención de Silvela DSC., 11 de diciembre de 1899, p. 2.684.

⁵⁴² Citado por Vega Blasco y Ruiz Fernández (1994) p. 130.

construcciones de cruceros para defender las costas.⁵⁴³ El también republicano Prieto y Caules expone la situación de desorden en el que se encuentra la administración de las cuentas de la Armada y pregunta al ministro de Hacienda qué se hace con el dinero ingresado por la venta del material inservible. Puesta a votación la propuesta del Conde, es desechada por 131 votos contra 83.⁵⁴⁴ Como presumiblemente había sospechado Romanones al presentar su propuesta, las minorías hubieran podido derrotar al Gobierno y provocar su caída, si todas votan en contra. Los tetuanistas lo hicieron a favor del gabinete y los gamacistas se abstuvieron.⁵⁴⁵ Aceptado el proyecto de ley, las sesiones parlamentarias siguientes se dedicaron a la discusión de las enmiendas por capítulos.

Desde el ministerio de Marina, Gómez Imaz emprende las siguientes reformas:

Primera: Presionado por la prensa y los partidos políticos, suprimió el Estado Mayor de la Armada el 29 de marzo de 1899. El 20 de junio de 1900 sería reconstituido bajo el nuevo nombre de Estado Mayor General.

Segunda: Para ahorrar gastos, por Real Decreto de 14 de abril, se disuelven las Comisiones de Marina en Alemania, Estados Unidos y China. También se suprimen los agregados navales en las embajadas de China, Japón y Rusia. En las Comisiones de Marina de Francia e Inglaterra, quedaba reducido su personal a un jefe y a un contador. Indudablemente desde el punto de vista del gasto público la medida podía parecer acertada; desde el punto de vista del desarrollo de la marina, era un error al reducirse notablemente la capacidad de información sobre el desarrollo de las construcciones y de la tecnología naval en el extranjero. Se profundizaba aún más en el aislamiento de la Armada, encerrada en su propio cascarón y cada vez más imposibilitada de abrirse a las necesarias influencias externas.

⁵⁴³ Intervención de Pi y Margall, en *DSC.*, 11 de diciembre de 1899, p. 2.693.

⁵⁴⁴ *Ibidem.* pp. 2.697 y 2.698.

⁵⁴⁵ Soldevilla, *El año político. 1899*, p. 450.

Tercera: Solucionar el pleito de los Astilleros del Nervión, en cuyas gradas se han construido algunos de los barcos perdidos en Cuba.⁵⁴⁶ El estado se había visto obligado a incautarse de los astilleros el 13 de mayo de 1892 para evitar su quiebra y garantizar la continuidad de los buques de guerra en sus gradas. Se encontraban cerrados por falta de trabajo desde el 8 de febrero de 1896. El 24 de mayo de 1899 Gómez Imaz visitó esta factoría mostrándose partidario de encontrar una solución para poner fin a la clausura del astillero que le ha costado al estado 2.500.000 pesetas.⁵⁴⁷ En agosto y septiembre se producen movilizaciones de los ayuntamientos más afectados por su cierre, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo, que culminan con el envío de una comisión a San Sebastián para entrevistarse con la reina y con el ministro de Marina.⁵⁴⁸ Hipotecado en 30 millones de pesetas y con una deuda con el estado de 15 millones, se negociaban con su propietario los pagos de la liquidación pero sin comprometerse a la realización de nuevos pedidos. El 12 de febrero de 1900 se presentaba a las Cortes un Real Decreto sobre la devolución de los Astilleros del Nervión a sus propietarios sociales con la obligación de pagar 10 millones de pesetas en 10 años a razón de 1 millón por año. Según lo dispuesto en el artículo 5.º las reparaciones y construcciones que el Gobierno realice, *“se imputará como parte de pago de los mismos el importe de la anualidad o anualidades que corresponda satisfacer dentro del período de construcción.”* Tacha Gamazo de lesivas para el estado estas condiciones porque *“quedan descontados de la liquidación los intereses contra esa Sociedad, los gastos ocurridos en el sostenimiento del astillero desde mayo del 96 a junio del 99 y los quebrantos de giro del extranjero.”*⁵⁴⁹ Finalizado el trámite parlamentario, el 12 de junio de 1900 eran entregados los astilleros a su propietario, Martínez de las Rivas. Como director técnico era

⁵⁴⁶ En el citado astillero se habían construido los cruceros “Infanta María Teresa”, “Vizcaya” y “Almirante Oquendo” que fueron hundidos por los norteamericanos en el combate de Santiago de Cuba el 3 de julio de 1898. Por R. O. de 8 de junio de 1889 el Estado adjudicaba al proyecto presentado por Astilleros del Nervión la construcción de estos tres cruceros dotados de cubierta protectora y faja blindada. La factoría Astilleros del Nervión fue montada por la Sociedad Martínez Rivas Palmer y Compañía en 1888. Se pretendía crear un establecimiento modelo de la industria naval en España. El socio británico, Sir Charles M Palmer, se encargaría de la parte técnica lo que incluía la contratación del ingeniero jefe y de los trabajadores cualificados.

⁵⁴⁷ Noticia sobre la visita de Gómez Imaz y esperanzas entre los obreros, en *La Época*, 24 de mayo de 1899. Coste del astillero para el estado, en *DSC.*, 16 de marzo de 1900, p. 5.338.

⁵⁴⁸ Visita de comisionados bilbaínos a la Reina, en *La Época*, 29 de agosto de 1899. Pérdida de jornales, en *Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles. Industria y Seguros*, 10 de marzo de 1900, p.103.

⁵⁴⁹ *DSC.*, 16 de marzo de 1900, p. 5.345.

designado el capitán de navío de primera clase, Juan José de la Matta y Montes, que ya había desempeñado el cargo en la etapa de su incautación gubernamental. Comenzaban los trabajos para la construcción de dos mercantes y para las reparaciones del crucero “Infanta Isabel”.⁵⁵⁰ La empresa apostaba por el incremento del trabajo derivado del previsto concurso para la construcción de nuevos buques que sirviesen para la reconstrucción la Armada. Según había expresado Silvela, en un banquete celebrado en Ferrol, se proyectaba fuesen ocho acorazados de 12.000 toneladas; cuatro cruceros acorados de 8.000 toneladas; cien torpederos de mar y puerto; varios guardacostas acorazados de gran potencia ofensiva; dos buques escuela de vapor y varios buques auxiliares.⁵⁵¹ Esperaban también sus propietarios que los armadores vascos, cuyas empresas estaban teniendo en estos momentos un extraordinario desarrollo, sustituyeran las importaciones por adquisiciones a los Astilleros del Nervión. Gracias a su labor se esperaba que *“nuestra patria no sea tributaria del extranjero en lo que respecta a construcciones navales, pues cuenta con valiosos elementos que la permiten realizarlas con igual, si no mayor perfección.”*⁵⁵² Pese a estos buenos propósitos, la tozuda realidad acabaría imponiéndose. El esperado concurso no llegaría hasta 1908. La complejidad de las construcciones navales modernas hizo recomendable que la parte técnica del proyecto fuera encomendada a empresas armamentísticas de probada solvencia. Se imponía la carta británica de la mano de la Sociedad Española de Construcción Naval.

Cuarta: El ministro preparó un ambicioso y utópico Plan de Escuadra que no respondía al estado y posibilidades reales de la Marina en 1900. Propuso la construcción de ocho acorazados de 14.000 toneladas valorados en 250

⁵⁵⁰ Nombramiento y biografía del director, en *Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles. Industria y Seguros*, 25 de agosto de 1900, pp. 377 y 378. La solución al problema de los Astilleros del Nervión, en Houtp, S. & Rojo Cagigal, C.: “El origen de los astilleros del Norte 1872-1914”, en Houtp, S. & Ortiz-Villajos, J. M. (dir.) *Astilleros Españoles 1872-1998*, Madrid, LID, 1998, p. 66 y Macías, O.: “Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)”, en *Itsas Memoria*, nº 5, 2006, pp. 500 a 502.

⁵⁵¹ Banquete de Ferrol, en *El Mundo Naval Ilustrado*, nº 25, 20 de septiembre de 1900, p. 404. Cuantificación de las unidades previstas, en Alessón (1901) p. 186.

⁵⁵² *Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles., Industria y Seguros*, 25 de abril de 1900, p. 174. Descripción contemporánea de los Astilleros del Nervión y de otros astilleros privados, en Alessón (1901) pp. 51 a 59, *Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles, Industria y Seguros*, 10 de mayo de 1903, pp. 226 a 227 y Fúster & Navarrete (1905) pp. 29 a 32.

millones de pesetas, para un plazo de ocho años. Era vivir en un mundo de irrealidades que Silvela no podía permitir.⁵⁵³ Gómez Imaz abandonaba el Gobierno el 18 de abril de 1900.⁵⁵⁴

4.1.3.- Francisco Silvela ministro de Marina. La primera reforma: Real Decreto de 18 de mayo de 1900.

La crisis ministerial de 18 de abril de 1900 permitió a Francisco Silvela hacerse cargo del Ministerio de Marina conservando la presidencia del Gobierno. En un primer momento había pensado en Sánchez de Toca para sustituir a Gómez Imaz. La oposición de los marinos a que un civil ocupara el puesto de ministro, hizo imposible su nombramiento. Continuaban Dato, Azcárraga y Fernández Villaverde. Se incorporaba a la cartera de Agricultura Rafael Gasset. Azcárraga hubo de abandonar el Gobierno para pasar a desempeñar la presidencia del Senado al fallecer Martínez Campos. Su plaza al frente del ministerio de la Guerra la ocupó Arsenio Linares Pombo el 18 de octubre de 1900.

Cuando asume su nueva responsabilidad, Silvela anuncia cambios importantes: *“Es necesario que la Marina española renazca a la vida y salga de su actual situación para poder proseguir su historia, recobrar sus antiguos prestigios y volver a lo que debe esperarse de sus tradiciones.”* Consciente plenamente del gran esfuerzo que su proyecto implica, no le asusta atribuirse personalmente el reto y hará del resurgir de la marina un objetivo del Partido Conservador:

“Este es hoy el más difícil de todos los problemas que se presentan. Y como así lo considero, he querido por eso mismo afrontarlo yo, para no descargar sobre otra persona carga que considero muy pesada...”

⁵⁵³ Plan Naval de Gómez Imaz, en Alesson (1901) p. 185. Visiones críticas del plan Bordejé (1978) p. 46 y Rodríguez González (2010) p. 89.

⁵⁵⁴ En la obra de los historiadores navales Antonio De La Vega y Pilar Ruiz se muestran, al igual que Fernando Bordejé, muy críticos con la labor del ministro dimisionario. Escriben: “Se repetía la salida de un ministro de Marina por idéntico motivo, recordemos cuando dimitió el marqués de Pilares al proponer después del Desastre, a finales de 1898, un plan de construcción de 300 millones en diez años. Dos ministros seguidos cesan por incapacidad para lograr sus objetivos”. Ob. cit. p. 56

consagrando a esta empresa todas mis fuerzas y los prestigios de que pueda gozar, tanto más cuanto que, si en ella fracaso, el fracaso no será sólo mío, sino de todo el Gobierno y de todo el partido.”

Pero, plantea el líder conservador, que hay que realizar una labor muy amplia, ya que no basta con reconstruir: *“Se trata no sólo la regeneración de la Marina, sino de su fomento, de su progreso de su porvenir, y a eso vengo yo aquí... Me propongo, en suma, hacer una reconciliación completa entre el país y sus fuerzas de mar, consagrándome a mejorar la situación de la Marina de Guerra y de la Marina Mercante, su hermana inseparable.”*⁵⁵⁵

Silvela no se deja amedrentar por las opiniones contrarias a su política de reducción de gastos. Su acción legislativa coincide con lo expuesto por Gerardo Sobrini,⁵⁵⁶ por Sánchez de Toca⁵⁵⁷ y por Antonio Maura sobre la necesidad de reformas de tal manera que hay que buscar qué es lo menos necesario para prescindir de ello y, por tanto, dar de baja casi todos los barcos de la Armada por ser inútiles y no responder ninguno de ellos a un pensamiento de política naval. También El Centro Consultivo había remitido, el 9 de mayo, un informe en el cual se apuntaba la imperiosa necesidad de acabar los cruceros en obras y, al mismo tiempo, dar de baja todos aquellos barcos que eran obsoletos o inservibles para la Armada.⁵⁵⁸ El 18 de mayo de 1900 presentaba a la reina regente un Real Decreto por el que se autoriza dar de baja un total de 26 barcos de la lista de la Armada.⁵⁵⁹ El Gobierno, en su afán por reducir los gastos innecesarios y realizar una primera y necesaria reorganización de la Armada, se propone mantener en sus listas a los buques positivamente útiles para el servicio militar. El resto sería entregado al

⁵⁵⁵ Citado por Vega & Ruiz (1994) pp. 67 y 68.

⁵⁵⁶ Sobrini, G. (1900) p. 201.

⁵⁵⁷ Sánchez de Toca (1900) pp. 98 y 99.

⁵⁵⁸ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 419, carpeta 500. Informe del Centro Consultivo: *“Deben ser objeto de preferente atención los tres cruceros protegidos que se construyen en los arsenales y en la que es urgente su terminación... De conformidad con la Secretaría Militar opina que ninguno de los veintitrés buques correspondidos en la relación de la citada base primera reúnen condiciones militares que permitan utilizarlos en tiempos de guerra, a cuya relación debe unirse el torpedero “Rigel” por el mal estado en que se encuentra y su mal andar. Cree así mismo, separándose en esta parte del proyecto que los cruceros “Conde de Venadito e Isabel II” y los cañoneros “Hernán Cortes y Vasco Núñez de Balboa” deben conservarse.... los cruceros necesitan calderas nuevas. Para atender esta necesidad pudiera enajenarse el “Valdés”... parece muy conveniente la pronta terminación de los cañoneros – torpederos construidos por la casa Vila de la Graña y los cuatro cuya conservación se propone podría formarse una División de guardacostas que navegara de continuo.”*

⁵⁵⁹ Colección Legislativa de la Armada, Tomo XXVII, pp. 284 a 294.

desguace. Los motivos que se aducen en la exposición del Real Decreto hablan de la necesidad de una marina de guerra proporcionada a los medios económicos disponibles. Para lograrla hay que separar todo el material militarmente inútil que solamente consume sin fruto parte considerable del presupuesto, y únicamente sirve para mantener apariencias de fuerzas que preparan terribles decepciones en el momento de emplearlas. La praxis de Silvela presidente del Consejo de Ministros coincide con lo expuesto en sus obras de 1898. Para que la reforma fuera auténticamente efectiva toda disminución, como la programada, de unidades de combate debería ir acompañada de una reducción paralela en las plantillas. No se atrevió a hacerlo Silvela.

Las unidades que se dieron de baja en la Armada fueron las siguientes:

Cuadro nº 3: Barcos dados de baja en la Armada.

TIPO DE BARCO		NOMBRE DEL BARCO
Cruceros no protegidos	6	Alfonso XII. Alfonso XIII. Conde de Venadito. Isabel II. Marqués de la Ensenada. Temerario.
Cañoneros-torpederos	3	Martín Alonso Pinzón. Vicente Yáñez Pinzón. Marqués de Molíns
Transportes	1	General Valdés
Cañoneros	7	Eulalia. Pilar. Cóndor. Águila. Segura. Cuervo. Tarifa.
Torpederos	4	Retamosa. Rigel. Ejército. Castor.
Escampavías	5	Concha. Gaditano. Murciana. Ardilla. Guinda.

Fuente: *Colección Legislativa de la Armada* (Elaboración propia)

Además, cara al futuro, se proyectaba dar de baja a la “Numancia”, la “Vitoria” y el “Infanta Isabel” *“cuando lo exijan el cambio de sus calderas actuales ú otras reparaciones ó carenas de importancia.”* Sobre el último de los navíos citados, se afirmaba categóricamente que no tenía valor militar alguno. Era, no obstante, conveniente mantenerlo activo para el servicio de Canarias, Costa de Oro y posesiones de Guinea, *“mientras no haya otro de eficiencia militar”*. Las fragatas “Numancia” y “Vitoria”, iniciadas sus construcciones en 1863 y 1865, *“aún pueden utilizarse para defensa de costas, ó ataque de ciudades ó puertos mal artillados”* reconvertidas, oficialmente, en

guardacostas acorazados. Para formar a los futuros oficiales de la Armada, “destinados a dirigir y tripular la futura Escuadra”, se proyecta la adquisición de “dos buques mixtos de vapor y vela de unas 2.000 toneladas cada uno.” Para sufragar los gastos de su compra se “destinará el producto en venta de los que se declaran inútiles, o los recursos que en compensación de estos ingresos se arbitren por el Tesoro.” Hasta su incorporación a la Armada, las labores de escuela de guardias marinas seguirán siendo encomendadas a la “Nautilus”. La pretensión de construir dos buques escuelas mixtos de vapor y vela comenzaría un largo episodio que no se concluirá en el marco temporal abarcado por el presente trabajo. Si algún tema es común a todos los gabinetes de la década analizada, es el de la sustitución de la “Nautilus”. Nada se concretó a pesar, como quedó recogido en la documentación contemporánea, de los abundantes estudios y de las numerosas sesiones dedicadas al tema por los organismos competentes. El buque escuela no se reemplazó hasta 1922, cuando en Italia se adquieren los motoveleros “Galatea” y “Minerva”.⁵⁶⁰ La “Nautilus” pasa a albergar la Escuela de Aprendices Marineros en Ferrol hasta su desarme en 1925.⁵⁶¹ El 23 de mayo de 1900, mediante una minuta, se establecen las condiciones de los dos buques escuelas: “aparejo de fragata, una máquina de triple expansión, caldera acuatubulares de dos sistemas distintos, velocidad de 10 a 12 millas, radio de acción de 2.000, alumbrado eléctrico, alojamiento para el comandante, tres jefes dieciocho oficiales, treinta guardiamarinas, 10 maquinistas y entre las demás clases ciento ochenta hombres de dotación.”⁵⁶² El 4 de agosto la *Gaceta* publica el pliego de condiciones bajo las cuales se sacaba a concurso público la adquisición de los dos buques escuela. La inspección de ingenieros elevaba al subsecretario del ministerio, cuatro días después, una papeleta manifestando el error observado en la *Gaceta* del 4 de agosto que elevaba a

⁵⁶⁰ Solloso García, J. M.: “El buque escuela de la Armada Galatea”, en *Revista General de Marina*, nº 243, agosto-septiembre de 2002, pp. 373 a 382. El subteniente mecánico Solloso hace en su artículo un recorrido por la vida del bergantín-corbeta desde su construcción en los astilleros Anderson Rodger and Co. De Glasgow en 1891, hasta su reconversión en lugar para conferencias y centro de recreo en Glasgow, después de haber sido adquirido por la Maritime Heritaggen Center y haber sido reparado de su lamentable estado de abandono en el sevillano muelle de Punta Verde. Su vida como barco de la marina española, en Aguilera & Elías (1980) p. 135.

⁵⁶¹ Coello Lillo, J. L. & Rodríguez González, A.R.: *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1844-1900)*, Madrid, Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval, 2001, p. 261.

⁵⁶² A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 419, carpeta 64.

1.180 los hombres de la dotación.⁵⁶³ El 8 de octubre se celebró el concurso. Se presentaron cuatro proposiciones: la correspondiente a la Constructora Naval Española; la de Astilleros del Nervión; la firma Gil y Guzmán y la presentada por Carlos de Cardona, en nombre de los astilleros de Trieste, “Stabilimento Técnico Triestino”. La obra fue adjudicada a la Constructora Naval, pero con una salvedad: *“tan pronto como sea posible las modificaciones que ofrece la mencionada casa de rebajar en 50.000 pesetas el precio de la construcción de los dos”*.⁵⁶⁴

Esta medida aprobada por el gabinete conservador, aunque necesaria, dejaba a la Armada en tal estado que resultó necesario proceder al “indulto” de algunas de las unidades destinadas al desguace. Bajo el ministerio de Ramos Izquierdo, por Real Decreto de 30 de enero de 1901, se dejaba sin efecto la baja del crucero “Isabel II” y de los cañoneros “Temerario”, “Vicente Yáñez Pinzón” y “Martín Alonso Pinzón”.⁵⁶⁵

El gabinete de Francisco Silvela entraba en crisis como consecuencia del nombramiento por el ministro de la Guerra, el 19 de octubre, de Weyler como capitán general de Madrid en contra de la candidatura de Polavieja, sostenida por doña María Cristina. Dato, ministro de la Gobernación, puso el grito en el cielo, aludiendo a la necesidad de que el nombramiento fuera previamente consensuado por el Consejo de Ministros. Linares, ministro de la Guerra, persistió en su postura.⁵⁶⁶ Rafael Gasset y Eduardo Dato presentaron su dimisión lo cual provoca la crisis total del Gobierno el 21 de octubre de 1900.⁵⁶⁷ Raymond Carr escribe que con la caída del gabinete Silvela, “la primera ola de la política regeneradora se había estrellado contra las rocas todavía imponentes del viejo sistema.” El profesor Comellas cree que el primer Gobierno del regeneracionismo había fracasado al abandonarlo todos

⁵⁶³ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 421, carpeta 60.

⁵⁶⁴ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 421, carpeta 60.

⁵⁶⁵ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXVIII, PP. 58 y 59.

⁵⁶⁶ Cardona & Losada (1998) p. 252.

⁵⁶⁷ Los pormenores de la dimisión de su puesto ministerial de Rafael Gasset, en nota 66 de la página 135 de la obra de Sánchez Illán. Las causas del apoyo de la reina regente a Polavieja, en García Venero (1968) pp. 114 a 115.

los que en un primer momento le habían apoyado.⁵⁶⁸ Por su parte, Lario González señala la falta de sintonía entre Silvela y la Corona para la política reformista emprendida. Serían sus carencias. En el haber de este Gobierno quedan la obra de saneamiento hacendístico de Fernández Villaderve y la legislación social referida a accidentes de trabajo, descanso dominical y la regulación del trabajo de mujeres y niños.

Tras un Gobierno puente encabezado por el general Azcárraga, ocupando la cartera de Marina el contralmirante José Ramos Izquierdo,⁵⁶⁹ desde el 1 de noviembre de 1900 hasta el 6 de marzo de 1901, la regente confiaba de nuevo el Gobierno al Partido Liberal bajo la dirección de Sagasta.

4.2. El Gobierno de Sagasta. Las reformas legales en Marina.

Ejecutado por Silvela el primer e imprescindible paso para el resurgir de la Armada, le corresponde al Gobierno liberal de Sagasta la realización del segundo. Como explícitamente se reconoce en el preámbulo de la Ley Constitutiva de la Armada, antes de elaborar un Plan de Escuadra es necesario cambiar la administración central *“de donde han de emanar las órdenes para la utilización del material y del personal.”*⁵⁷⁰ Construir barcos sin antes haber acometido el necesario cambio de la administración es inútil. Se ratificaba en la idea antes expuesta Sagasta, replicando a las censuras de Marengo: *“Debe haber marina; pero para que la haya como corresponde es necesario sentar bases distintas de las que hasta ahora han servido de norma... Se trata de que haya marina... para que la haya es para lo que importa reformar el sistema.”*⁵⁷¹

El 6 de marzo de 1901 retornaba Sagasta al poder. Su gabinete pretende integrar a la mayor parte de las opciones liberales. No lo consiguió al

⁵⁶⁸ Carr (2005) p. 457. Comellas (2002) p. 223.

⁵⁶⁹ Para un juicio crítico contemporáneo de la labor de Ramos Izquierdo al frente del ministerio de Marina, en *Nuestro Tiempo*, 1901, pp. 220 a 221. Un juicio actual, en Bordejé (1978) p. 57.

⁵⁷⁰ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXXIX. Año 1902. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, p. 475.

⁵⁷¹ *DSC.*, 4 de noviembre de 1901, p. 1.216.

quedar fuera los seguidores de Montero Ríos, Canalejas, Gamazo y López Domínguez.⁵⁷² Moret ocupaba la cartera de Gobernación; Álvaro de Figueroa y Torres, conde de Romanones, entraba en Instrucción Pública y Bellas Artes; como ministro de Estado elige al Duque de Almodóvar del Río; para Hacienda a Ángel Urzáiz y Cuesta; para ministro de la Guerra designaba al general Weyler; como ministro de Marina a Cristóbal Colón y de la Cerda, Duque de Veragua. Fueron frecuentes las crisis ministeriales. Moret cambió el ministerio de Gobernación, sustituido por el canalajista Alonso González, por la Presidencia del Congreso de los Diputados en julio de 1901. En septiembre de 1902 entrará Canalejas como ministro de Agricultura en sustitución de Miguel Villanueva y retornará a Gobernación Moret.

El 11 de junio de 1901 en la sesión solemne de apertura de las Cortes en el Palacio del Senado, la reina regente procede a la lectura del Mensaje de la Corona. Para la Marina, cuya situación se califica de “insostenible”, se anunciaban tres líneas de actuación con el fin de liquidar su lamentable estado. La primera actuación estaba encaminada a simplificar la administración naval, “*suprimiendo cuanto en ella impida la eficacia de su acción y sujeta su contabilidad a la intervención del Estado.*” Después se elaborará una ley constitutiva de la Armada que pueda sustituir a las Ordenanzas en vigor aprobadas en el siglo XVIII. Culminada la labor legislativa, se procederá a una reforma sustancial en los arsenales estatales, “*destinando cada uno de los astilleros que se conserven a un servicio especial e imprimiendo a todos carácter industrial.*” Culminarían todas las reformas previstas en “*la creación de una Escuadra.*” Mientras este momento llega, para preparar adecuadamente al personal necesario para la misma, se procederá inmediatamente a la adquisición de buques-escuela.⁵⁷³ Era toda una hoja de ruta perfectamente trabada cuyo objetivo último es solucionar definitivamente los problemas de la Armada atendiendo a los aspectos industriales, organizativos, formativos y al número y características de los barcos que la componen. No es extraño, por ello, que al juzgar la labor del nuevo ministro de

⁵⁷² Ferrera (2002) p. 183. Posición de Canalejas, en Forner Muñoz, S.: *Canalejas y el Partido Liberal Democrático*, Madrid, Cátedra, 1993, pp. 104 a 108. Juicio crítico del Gobierno, en Fernández Almagro (1968) pp. 267 y 268.

⁵⁷³ Soldevilla, *El año político. 1901*, pp. 154 y 155.

Marina, el historiador naval y oficial Ricardo Cerezo la califique de “primer intento llevado a cabo para la reconstrucción del poder naval en su conjunto.”⁵⁷⁴

Fijadas las líneas maestras de la actuación gubernamental, el ministro de Marina ponía en práctica las concernientes a su competencia. Las medidas legislativas aprobadas intentaban solucionar los problemas de la Armada y crear organismos con capacidad para su reforma. El Real Decreto de 28 de marzo de 1901 ordenaba suspender temporalmente la convocatoria de los exámenes de ingreso en las Academias Militares y escuelas de la Marina.⁵⁷⁵ Su objetivo era evitar el continuo incremento de personal sin tener que rebajar las edades de retiro en una Armada que carecía de suficientes unidades en servicio. Por Real Decreto de 22 de enero de 1902 se creaba la Junta de Escuadra. Ésta se hace necesaria ante la previsión del estallido de futuros conflictos internacionales que convierten en urgente la posesión de los medios indispensables para garantizar la independencia nacional y la necesidad que tiene el ejecutivo, dada la complejidad que entrañan las nuevas construcciones navales, de ser convenientemente asesorado por expertos. En su artículo segundo quedaban fijadas las funciones de la Junta, integrada por civiles y marineros:

*“en el plazo más breve que sea posible (proponga al Gobierno) el programa de unidades que han de componer la Escuadra nacional, señalando los tipos de diversas clases que deberán formarla e indicando su coste aproximado. Examinar si conviene construir alguna de dichas unidades en los arsenales del Estado o adquirirlas en la industria particular nacional o extranjera.”*⁵⁷⁶

La nueva Junta de Escuadra deberá poner fin con su dictamen a dos de los temas que, como se ha señalado en otro punto de este trabajo, más preocupaban a los partidarios del renacimiento del poder naval español: el tipo de barco que debía formar la espina vertebral de la futura Armada y si su

⁵⁷⁴ Cerezo Martínez, R.: *Armada Española. Siglo XX*, Vol. I. Madrid, Ediciones Poniente, 1983, p. 92.

⁵⁷⁵ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXVIII, pp. 181 a 185. Soldevilla, *El año político*, 1901, pp. 83 y 84.

⁵⁷⁶ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXXIX, p. 27.

construcción se encargaría a la industria nacional o extranjera. El Real Decreto, en su artículo tercero, anunciaba la intención gubernamental de dotarse de una Escuadra.⁵⁷⁷

En esta Junta de Escuadra se integraban políticos clave para el renacimiento de la Armada: Joaquín Sánchez de Toca y Antonio Maura.⁵⁷⁸ También estaban representados los intereses de los constructores navales y de los armadores con Claudio López Bru, y Tomas Ibarra. El cargo de secretario lo ocupa José Ferrándiz. No podemos dejar de señalar la relación directa entre sus integrantes y los componentes de la junta directiva de la Liga Marítima.⁵⁷⁹

La primera dificultad derivaba del proyecto de establecer en el ministerio de Marina una intervención civil para los asuntos relacionados con hacienda. Se reunieron los almirantes de la Armada. Después de un debate, se acordó elevar un Memorial a la reina regente. El 23 de octubre de 1901, el almirante Valcárcel lo entregaba en palacio. En el Memorial se procedía a recordar los pasados sacrificios de la Armada; se demandaba la reconstrucción de la misma como una tarea prioritaria y no pospuesta a “*cuando estemos sobrados de recursos*,” se quejaba de que otros ramos vieran aumentadas sus partidas presupuestarias mientras que no se hacía lo mismo con la marina y, por último, se recordaba que la misma era objeto de “*burla constante, en injurias nacidas muchas veces de una lamentable incultura*,” que, añadido a todo lo anteriormente expuesto han provocado un estado de desasosiego al que esperan pronta solución con la mediación real.⁵⁸⁰ Trasciende la oposición

⁵⁷⁷ “Art.º 3.- El Gobierno someterá a las Cortes las disposiciones convenientes para la creación de una Escuadra dotada de los elementos indispensables para que sea garantía de la defensa nacional y propondrá los medios y forma de proceder a su construcción.”

⁵⁷⁸ F.A.M. Legajo 286, carpeta 20. Notificación del Duque de Veragua nombrándole miembro de la Junta de Escuadra el 4 de junio de 1902.

⁵⁷⁹ Según lo establecido en Real Decreto de 29 de enero de 1902, los vocales nombrados por la reina regente para la Junta de Escuadra eran: “*El Almirante de la Armada D. Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbará; el vicepresidente de la Junta Consultiva, Vicealmirante D. José Navarro Fernández; el Contralmirante D. José María Pílon y Sterling; los Capitanes de navío de primera clase D. Ramón Auñón y Villalón y D. Juan José de Matta y Montes; el Capitán de navío D. José Ferrándiz y Niño; el Inspector General de Ingenieros D. Joaquín Togores y Fábregas; el Inspector General de Artillería D. Gaspar Salcedo y Anguiano; el Senador del Reino D. Joaquín Sánchez de Toca; el Diputado a Cortes D. Antonio Maura; el Representante de la industria privada de construcciones navales señor Marqués de Comillas y el Armador de la Marina mercante D. Tomás Ibarra.*”

⁵⁸⁰ A.G.P. Cajón nº 5; expediente 27. Información sobre desasosiego entre los marinos, en Soldevilla, *El año político. 1901*, pp. 281 y 282.

de los oficiales de la marina. En el Congreso, el 4 de noviembre de 1901, Romero Robledo coincide con los marinos en su queja sobre la aplicación solamente a la Armada de la intervención civil, dejando fuera de la misma al Ejército: “*uno y otro son brazos de un cuerpo, y deben regirse muy parecidamente.*”⁵⁸¹ Marengo, por su parte, además de demandar más atención hacia la marina, arguye que ésta “*no acepta la intervención civil, aunque sí la tomará en caso de la acepte el Ministerio de la Guerra*”. Resumiendo, se reproducía, con otros tintes, el conflicto de intereses entre los institutos armados españoles surgido a raíz de la guerra contra Estados Unidos. Cierra la polémica Sagasta. Restaba importancia a las reuniones, calificadas de acto indisciplina, de los oficiales navales; anunciaba que proseguirá su empeño por dotar de una intervención civil a la administración de la Armada y ratificaba su compromiso con la existencia de una marina de guerra nacional.⁵⁸²

Aun siendo importantes las medidas legislativas anteriores, la labor fundamental de Cristóbal Colón y de la Cerda es la aprobación, como se había anunciado en el Mensaje de la Corona, de la Ley Constitutiva de la Armada.⁵⁸³ El Real Decreto de 23 de octubre de 1901 autorizaba al ministro de Marina para presentar a las Cortes el proyecto de ley. Su necesidad es patente ya que la marina de guerra venía rigiéndose por las ordenanzas de 1747 y 1798, y una serie de disposiciones sin unidad y a veces contradictorias. En su preámbulo se expresan los deseos de reformar la marina de guerra y de crear un personal idóneo y adecuado al material que debe manejar; se designan como Cuerpos militares el general de la Armada, los de Infantería y Artillería de Marina y el de directores maquinistas. Los individuos de este último Cuerpo desempeñarán sus servicios embarcados. Los ingenieros navales son los encargados de realizar los proyectos de construcciones navales. Se establecía una edad máxima para la separación de los servicios activos y para el sistema de ascensos. En el proyecto se hablaba de que la Infantería de Marina solamente prestaría sus servicios en los Departamentos y Arsenales de la Armada. No habrá más infantes de marina embarcados.

⁵⁸¹ *El Liberal*, 5 de noviembre de 1901.

⁵⁸² Intervenciones de Marengo y Sagasta, en *DSC.*, 4 de noviembre de 1901, pp. 1.213 a 1.216.

⁵⁸³ El texto completo de la Ley se puede consultar en la *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXXIX, pp. 475 a 483.

Desde el mismo momento del anuncio por el Gobierno liberal de su intención de proponer a las Cortes una Ley Constitutiva de la Armada, surgen las críticas entre algunos de sus oficiales. Ramón Auñón utilizaba la tribuna que le proporciona *El Mundo Naval Ilustrado* para oponerse a la prevista reorganización de la Infantería de Marina. Criticaba la pretensión de devolver al Ejército un cuerpo que siempre ha pertenecido a la Marina. Informaba de la oposición que el proyecto de ley había suscitado entre los componentes del cuerpo que “*juzgan que no ha podido seguirse otro camino para molestarles más.*” Censuraba también la falta de consideración económica del ministro a la hora de confeccionar las plantillas que, cuando menos, resultan disparatadas ya que para tres batallones y cuatro compañías de Infantería de Marina, habrá “*nada menos que dos generales, cuatro coroneles, ocho tenientes coroneles, diecisiete comandantes, cuarenta y siete capitanes, sesenta primeros tenientes y veintiún segundos.*” Por último, desde su propia experiencia ministerial y parlamentaria, augura pocas ilusiones sobre la viabilidad de la norma legislativa.⁵⁸⁴ En el Congreso de los Diputados, el 25 de abril de 1902, el marino y parlamentario Marengo realizaba una interpelación crítica respecto al proyecto de ley. Censuraba que no se hubiera consultado a los organismos que existían con esta función en el ministerio de Marina para su redacción, afirmando que: “*sobre el proyecto de ley no ha recaído dictamen, y yo declaro que si yo fuera ministro y me pasase cosa parecida retiraría el proyecto o me retiraría yo.*” Coincide con Auñón en lo muy negativo del proyecto respecto a la Infantería de Marina a la que se pretende liquidar.⁵⁸⁵ El abogado y diputado conservador Eduardo Cobián y Roffignac mostraba su desaprobación con el proyecto mediante la publicación de un opúsculo, ante la imposibilidad de hacerlo como diputado por la tardanza en su proclamación por el distrito de Xinzo de Limia. Criticaba que el espíritu del proyecto legislativo estuviese encaminado exclusivamente a la “*glorificación y beneficio*” del Cuerpo General y a “*vejar a otros cuerpos*” y en particular a la “*heroica Infantería de Marina... y al sufrido Cuerpo de Ingenieros, víctima propiciatoria*”

⁵⁸⁴ Artículos del Marqués de Pilares sobre la Ley Constitutiva de la Armada, en revista *El Mundo Naval Ilustrado*: “Herrar o quitar el banco”, 30 de junio de 1901, pp. 296 a 298 y “La Ley Constitutiva de la Armada”, 30 de octubre de 1901, p. 492.

⁵⁸⁵ *El Imparcial*, 26 de abril de 1902.

*constante de los errores ajenos, verdadero Cirineo de la Marina militar.*⁵⁸⁶ Todo el proyecto lo calificaba de “*inarmónico y risible.*” Si prosperase, sólo habría malestar en la marina. Aunque, conciliador, reconoce que “*no puede ser obra personal del Ministro.*”⁵⁸⁷ Se manifestaba en desacuerdo con el tratamiento de las plantillas de la Armada.⁵⁸⁸ Pero, donde sus críticas son más duras, es al analizar lo proyectado para la Infantería de Marina: “*el servicio de la Infantería de Marina queda reducido a dar guardia para los Arsenales, polvorines, palacios de los Capitanes Generales y Ministerio, y puede suministrar el destacamento para el Golfo de Guinea.*”⁵⁸⁹ Pese a la reducción significativa y, en su opinión, injustificada de las misiones de la Infantería de Marina, se mantiene una administración desmesurada.⁵⁹⁰ Por otra parte, ante la falta de perspectivas para el desarrollo de una carrera profesional, Cobián afirma categórico: “*No habrá ningún oficial de Ejército que se preste voluntariamente a ingresar en la Infantería de Marina.*”⁵⁹¹

Frente a las anteriores críticas, dada la estrecha relación existente entre la Liga Marítima y la Junta de Escuadra, nada tiene de extraño que cuando se debatía en el Senado el aún Proyecto de Ley, Adolfo Navarrete elevará el 18 de diciembre de 1901 un informe a Bernardo Portulano, presidente de la Comisión encargada de su dictamen.⁵⁹² El informante se muestra plenamente de acuerdo con el Proyecto afirmando que “*es bueno en su totalidad... merece aplausos y encomios.*” Era especialmente importante el punto dedicado a la organización del Cuerpo General de la Armada. En el proyecto aparecen asuntos tan importantes como la disminución del número de Cuerpos de la Armada, las rebajas en el cese de las edades en la escala activa, la creación de los Cuerpos de Ingenieros, Directores Maquinistas, Fogoneros y Artilleros. Pero, sin negar la necesidad de reformas en el ámbito organizativo de la marina de guerra, Adolfo Navarrete censuraba al proyecto de

⁵⁸⁶ Cobián y Roffignac, E.: *Un proyecto de Ley funesto para la Armada*, Madrid, M. Romero Impresor, 1901, pp. 12 a 13.

⁵⁸⁷ *Ibídem.* p. 9.

⁵⁸⁸ Cobián dedica todo el capítulo tercero de su obra al análisis de las plantillas de la Armada. pp. 24 a 40.

⁵⁸⁹ *Ibídem.* p. 41.

⁵⁹⁰ En el proyecto se mantienen una Inspección General, una plana mayor, los cuadros de reclutamiento, la administración central, habilitación, cuarteles y almacenes.

⁵⁹¹ *Ibídem.* p. 43.

⁵⁹² F.A.M. Legajo 422, carpeta 1.

ley que “*se hable sólo de los Cuerpos que la forman*”. Nada se dice en el proyecto sobre la necesidad de crear un Estado Mayor en el cuerpo General de la Armada. Tampoco de principios para el reclutamiento de la marinería, “*que constituye parte importantísima del personal de la Armada.*” Navarrete sugiere tres importantes cambios:

1º Ampliar las misiones de la Infantería de Marina.

2º Hacer del Cuerpo de Artillería un cuerpo, al igual que los ingenieros, civil. Alega como motivo que: “*para proyectar y fabricar cañones, montajes, proyectiles, etc., no se requiere carácter militar.*”

3º Cierra su largo informe con una importante duda respecto al articulado del proyecto: “*la forma plebiscitaria propuesta para el ascenso al generalato.*”

Desde la publicación vinculada a la Liga Marítima Española, Ricart se mostraba favorable a establecer, como recogía el proyecto de ley, una edad más temprana para el retiro. Los duros trabajos relacionados con la actividad marina requieren de juventud; por tanto:

*“la edad máxima para mandar buque ha de ser la de cincuenta años... de manera que los Comandantes tendrían que estar comprendidos entre los cuarenta y los cincuenta años. Hasta los cincuenta años los marinos han de tener siempre destinos de embarque, salvo los destinos terrestres para los descansos absolutamente necesarios; esto en las dos graduaciones de primer Teniente y Comandante. Luego, en las graduaciones superiores de Oficial general, todos los destinos han de ser terrestres, menos los de Jefe de escuadra y Mayor general de la misma.”*⁵⁹³

La Ley Constitutiva de la Armada, de 23 de octubre de 1902, constaba de una exposición y doce artículos. En el Ministerio de Marina se creaban las siguientes dependencias:

1. La Secretaría del Ministro.
2. El Estado Mayor General de la Armada.
3. La Dirección de Construcciones, Establecimientos y Servicios Técnicos.

⁵⁹³ Ricart y Giralt, J.: “Ley constitutiva de la Armada”, en Revista *La Vida Marítima*, nº 3, 30 de enero de 1902, pp. 7 y 8.

4. Las Secciones de Infantería de Marina, Sanitarios, Eclesiásticos, Jurídicos y Económicos.
5. El Consejo de Almirantazgo.
6. La Dirección General de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas.
7. La Intendencia General de la Armada.

El Estado Mayor General de la Armada se encargará de todos los estudios y los servicios para la preparación y desarrollo de la guerra; deberá aprobar definitivamente los planos y proyectos del material flotante, además de probar y recepcionar todo el material militar. Las futuras construcciones navales quedan, según se recogía en su artículo cuarto, bajo la supervisión de la Dirección General de Construcciones, Establecimientos y Servicios Técnicos: *“entenderá en el estudio y formación técnica de proyectos para las construcciones y demás obras navales; intervendrá o dirigirá... la ejecución de tales construcciones y obras, así como la fabricación, la contratación y la producción de material naval.”*

Para los historiadores Bordejé y Serrano Monteavaro el juicio que les inspira la Ley Constitutiva de la Armada no es positivo, en tanto que resulta insuficiente por ser muy restrictiva ya que no abordaba la total reestructuración que reclamaban los diferentes sectores o campos de la Marina.⁵⁹⁴ Sin embargo reconocen su necesidad con el claro objetivo de poner fin al desorden legislativo existente en el campo de la Armada.

Cristóbal Colón y de la Cerda, como ministro de Marina, planteó una reforma en profundidad de los arsenales militares mediante el Real Decreto de 23 de noviembre de 1901.⁵⁹⁵ La idea primordial era la introducción de capital privado en los mismos: *“debe estudiarse si conviene conservar los arsenales existentes, o es preferible suprimir alguno entregándole a la industria particular.”* Se responde afirmativamente. El arsenal de La Carraca en Cádiz, según se recoge en el artículo sexto, se podrá ceder a la iniciativa privada. El

⁵⁹⁴ Bordejé (1978) p. 59. Serrano (1991) p. 72.

⁵⁹⁵ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXVIII, pp. 535 a 543.

estado conservará bajo su control “*un centro de obras nuevas y carenas en el Océano y otro en el Mediterráneo;*” es decir Ferrol y Cartagena. El primero se destinará a la fabricación de buques de más de 5.000 toneladas; Cartagena se destinará a buques de menor tonelaje que el antes señalado. La medida suscitó alarma entre la población de San Fernando y La Carraca, a pesar de la promesa de no cerrar la instalación industrial que iba a ser dividida en tres establecimientos destinados a construcciones navales, arsenal de artillería y almacén de carbones y repuestos de pertrechos.⁵⁹⁶ Nada nuevo. La solución aportada a los problemas de los arsenales era similar a la preconizada en varias ocasiones de 1887 y será parecida a la proyectada en los futuros planes de escuadra.⁵⁹⁷

En cuanto a las unidades navales que componían la Armada, se produjo una baja y dos incorporaciones durante su ministerio. Como consecuencia de una explosión en su caldera, se pierde el cañonero “Cóndor” el 24 de enero de 1902 en la ría de Vigo. Había sido destinado al resguardo marítimo de Ferrol y se le encomendó la vigilancia de las traineras dedicadas a la pesca de la sardina. Cuando perseguía a una de ellas, tuvo lugar la explosión. Los testigos del suceso afirman que el “Cóndor” iba “*al alcance de las traíñas perseguidas, que huían a todo remo... debió forzar la máquina para alcanzarlos y detenerlos.*”⁵⁹⁸ El accidente costó la vida a diez de los veintidós hombres que componían su dotación. ¿Qué había podido pasar para esta nueva desgracia? Tanto la prensa, como algunos diputados y senadores, Augusto González Besada y el conde de Peña-Ramiro, señalan un claro culpable: la caldera de la cañonera se encontraba en mal estado y fue forzada. Antes había pertenecido al torpedero “Ejército”. No se le prodigaron, en el tiempo en que estuvo arrumbado su primer destinatario, las atenciones necesarias. Aunque fue objeto de limpiezas y cuidados externos, el interior no

⁵⁹⁶ Alarma entre la población, en DSC., 27 de noviembre de 1901, pp. 1.881 a 1.883.

⁵⁹⁷ Para el estudio de las reformas de 1887, en Rodríguez González (1988) p. 292.

⁵⁹⁸ A.G.M.A.B. Buques. Legajo 1.176/170. Carpeta 29. Telegramas sobre notificación de la explosión de la caldera del cañonero “Cóndor”. Agradecimiento del Gobierno español a las labores realizadas por el mercante británico “Donube” “*en el desgraciado incidente ocurrido a la lancha cañonera*”, en A.G.A. Caja 54/7023, legajo 206.

pudo ser inspeccionado.⁵⁹⁹ Una vez más aparece el fantasma de la falta de recursos suficientes mezclado con la desidia como causa de la pérdida de una unidad naval en una marina no precisamente sobrada de ellas. El cañonero sería dado definitivamente de baja en la Armada el 11 de marzo de 1902.⁶⁰⁰

Durante el ministerio de Cristóbal Colón y de la Cerda no hubo ningún Plan de Escuadra. Se rompe la tendencia de los anteriores ministros del ramo. Se produjo la incorporación a la Marina de dos nuevas unidades: el remolcador de altura “Antelo” y el crucero “Extremadura”. Ambos fueron suministrados por la industria privada. El “Antelo” era el primer barco encargado para la marina de guerra en el siglo XX por Real Decreto de 3 de enero de 1900. Botado el 28 de octubre de 1901 en los astilleros de la Constructora Naval Española de Cádiz. Se trataba de un remolcador para servicio en el arsenal de Ferrol ante la carencia de este tipo de unidades. Con 39,50 metros de eslora, 6,80 metros de manga, 2,42 metros de calado. Desplazaba 335 toneladas a plena carga y era capaz de alcanzar los 13 nudos de velocidad gracias a la potencia suministrada por una máquina de triple expansión de 650 caballos de fuerza. Su caldera había sido construida en la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona. La dotación estaba compuesta por un contramaestre mayor de segunda clase, un primer maquinista, un tercer maquinista y quince marineros.⁶⁰¹ Por su parte, el crucero “Extremadura” era construido por la Constructora Naval Española. Su coste fue de 4.964.900 pesetas.⁶⁰² La colonia española en México contribuyó con 2.420.658,75 pesetas. Botado el 29 de abril de 1900, se daría de alta en la Armada el 31 de mayo de 1902.⁶⁰³ Su concepción resultaba anticuada ya que era uno de los

⁵⁹⁹ Narración del accidente, en *La Época y Heraldo de Madrid* de 25 de enero de 1902. Reportaje sobre la pérdida del cañonero “Cóndor”, bajo el título de “Una explosión”, en revista *Vida Marítima*, nº 5, 20 de febrero de 1902, pp. 15 y 16. Interpelaciones parlamentarias, en *El Imparcial y La Época* de 28 de enero de 1902. Característica del barco siniestrado, en Moreno Rico, J., “Las cañoneras Cóndor, Águila y Cuervo y la construcción naval catalana en el siglo XIX”, en *Revista de Historia Naval*, nº 30, pp. 60 a 62. En el marco de otros accidentes navales, se estudia el del “Cóndor”, en Anca Alamillo, A. & Pazos Pérez, L.: *Naufragios de la Armada Española*, Madrid, Real del Catorce S.L., 2006, pp. 12-17.

⁶⁰⁰ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXIX, p. 121.

⁶⁰¹ *El Mundo Naval Ilustrado*, 10 de noviembre de 1901, pp. 511 y 512. Anca Alamillo, A.: *Buques de la Armada Española en el siglo XX*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, p. 212.

⁶⁰² *Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles. Industria y Seguros*, 25 de abril de 1900, p. 180.

⁶⁰³ Una narración pormenorizada de su botadura, en *Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles. Industria y Seguros*, 10 de mayo de 1900, pp. 202 a 204. *La correspondencia Militar*, 30 de abril de 1900. *Revista General de Marina*, tomo XLVI, mayo 1900, p. 602.

barcos proyectados en el Plan de Escuadra de 1887. Desplazaba 2.134 toneladas con una velocidad natural de 17,5 millas; pero con tiro forzado llega a 20. Lo tripulaban 226 hombres y estaba armado con 8 cañones de la casa Vickers de 101,6 milímetros de tiro rápido, 4 piezas fabricadas por la casa Nordenfelt de 57 milímetros y 4 ametralladoras de 37 milímetros.⁶⁰⁴ Falto de protección en sus costados y con insuficiente artillería, no puede tener otra aplicación que comisiones en tiempo de paz o el papel de aviso en la defensa de costas y al amparo de puntos fortificados. Emplearlo en misiones de combate sería exponerlo a ser destruido o apresado. Como otras muchas de las unidades de combate españolas, su misión fundamental a lo largo de su vida activa sería patrullar las costas de Marruecos, especialmente las islas Chafarinas, Tres Forcas y Alhucemas. También sería empleado para comisiones en el exterior. En 1906, partiendo del puerto de Bilbao,⁶⁰⁵ arribaría al puerto germano de Kiel conduciendo a bordo los balandros “Mouriscot” y “Santi” que participaron en las regatas habidas en la ciudad alemana.⁶⁰⁶ Desde la misma el crucero navegó hasta el puerto de Cronstand con la misión de saludar al zar Nicolás II en nombre de Alfonso XIII.⁶⁰⁷ Escoltando al yate real “Giralda”, atracará en Cowes durante sus tradicionales regatas.⁶⁰⁸ Al año siguiente, junio, lo encontramos en Burdeos para “saludar” al presidente de la República en su visita a la Exposición internacional que se celebraba en esa ciudad gala.⁶⁰⁹

Como había ocurrido con el anterior Gobierno, el problema de dotar a la Armada de un moderno buque escuela reaparece. Y, como en la anterior ocasión, tampoco se hizo nada al respecto aunque el tema fuese

⁶⁰⁴ Características técnicas del crucero “Extremadura”, en Aguilera, A. & Elías, V.: *Buques de guerra españoles 1885-1971*, Madrid, Editorial San Martín, 1980, p. 45 y VV.AA.: *El buque en la Armada Española*, Madrid, Silex ediciones, 1999, p. 353.

⁶⁰⁵ Salida de Bilbao, *La Época*, 12 de junio de 1906.

⁶⁰⁶ A.G.P. Caja 15.465, expediente 2. Carta del oficial del buque a Alfonso XIII informando sobre su estancia en puerto y entrevista con Emperador durante la cual “*me habló sobre el atentado de S.M. el día de su casamiento; que pensaba mandar un buque a las regatas de Bilbao.*” Participación en las regatas de Kiel y complacencia del emperador de Alemania por la presencia de un barco de la marina española en dicha ciudad, en revista *Vida Marítima*, nº 162, 30 de junio de 1906, sección “Del Litoral. Puertos y Playas”.

⁶⁰⁷ Viaje a Cronstand, en *La Época*, 21 de julio de 1906 y *El Imparcial*, 22 de julio de 1906. Este último informa sobre la pretendida visita del zar al barco español y que el mismo estaba siendo visitado “*por lo más escogido de la sociedad de Cronstand y los marineros reciben grandes muestras de afecto.*”

⁶⁰⁸ Bordejé (1978) p. 113. Aguilera & Elías (1980) p. 45.

⁶⁰⁹ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 427, carpeta 40.

utilizado como ariete para derribar al dividido Consejo de Ministros del Partido Liberal. El 15 de octubre de 1902, el General Subsecretario elevaba una propuesta para la construcción de un barco que sustituyese a la “Nautilus”. En su opinión, estaba próximo el día en que el citado navío no “*pueda hacer largas navegaciones.*” Las consecuencias serán nefastas para la formación de los guardiamarinas. No solamente era necesario atender a la formación de los futuros oficiales, también la de los marineros “*que ha quedado en lamentable y total abandono.*” Con un presupuesto de siete millones de pesetas, el oficial propone al ministro de Marina la construcción de “*dos buques mixtos de vela y vapor de unas 2.500 toneladas de desplazamiento.*” Indicaba que, para evitar demoras, la construcción de las naves debería encomendarse a la Constructora Naval Española. De la importancia que la formación de los marineros tiene para el futuro de la Armada, da cuenta la frase: “*podemos retrasar la escuadra, pero de lo que no podemos prescindir es de contar con los buques escuela necesarios.*”⁶¹⁰ La caída de Sagasta, en diciembre, imposibilitó tanto la construcción de los barcos demandados como la planificación de una escuadra de combate.

4.2.1.- Alfonso XIII. Sus primeros pasos como rey.

Alfonso XIII había escrito en su diario, en una fecha indeterminada de enero de 1902, su proyecto de Gobierno. Anunciaba, en consonancia con el palpitar nacional, que España sería regenerada. Para su política exterior propone “*hacerla, si no poderosa, al menos buscada... como aliada.*” ¿Cuál era la llave? A principios del siglo XX solamente una Marina y un Ejército bien pertrechados y entrenados. Era consciente de ello, como demuestra el primer día de enero de 1901 cuando plasma en su diario: “*Es preciso tener ejército y marina, cueste lo que cueste a quien cueste, porque sin las dos manos, por decirlo así, que sostienen a España, caería como una pelota que disputarían Alemania, Francia y los Estados Unidos de Norteamérica.*”⁶¹¹ Pero en 1902

⁶¹⁰ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 422, carpeta 158.

⁶¹¹ *Diario íntimo de Alfonso XIII*, recogido y comentado por J. L. Castillo-Puche, Madrid, Biblioteca Nueva, 1960, p. 65.

España posee un “Ejército con una organización atrasada a los adelantos modernos” y “la Marina sin barcos.”⁶¹² El joven Alfonso se siente muy vinculado a los militares y muy interesado por los temas castrenses.⁶¹³ En su diario se testimonia la absorbente presencia de lo militar en su vida. Durante el verano de su primer año de reinado, el monarca tuvo un importante contacto con la Armada al realizar un viaje al norte de España visitando San Sebastián y Bilbao. En este último puerto se encontraban atracados los cruceros franceses “Dupuy de Lôme” y “Cassini” con la misión de saludar a Alfonso XIII. También esperaba el cañonero español “Vasco Núñez de Balboa.” El 4 de septiembre, procedentes de San Sebastián, a bordo del acorazado “Pelayo” escoltado por los cañoneros “Temerario” y “María de Molina” arriban a la capital de Vizcaya Alfonso XIII y su madre. Se trasladan hasta el embarcadero de la Salve en el cañonero “Vasco Núñez de Balboa” en medio de una impresionante recepción popular.⁶¹⁴ El día 7 el monarca realiza una “visita ligera” al acorazado francés.⁶¹⁵ Nueva jornada marinera, el día 8, al trasladarse la escuadra y el séquito real a San Sebastián escoltados por los navíos galos. Durante estos viajes, según escribe el naviero José María de Aristeguieta, “*tuve el gusto de oír de labios de S. M. el Rey <sin Marina, somos perdidos>, pues en el mar está el engrandecimiento de España.*”⁶¹⁶

Los “navalistas”, aprovechando la próxima declaración de mayoría de edad de Alfonso XIII, lanzan una nueva campaña demandando la creación de una Armada capaz de defender España. Ramón Auñón, en enero de 1902, desde las páginas de la revista *La Vida Marítima* había trazado, pensando que el futuro monarca lo leería, un proyecto de programa para la revitalización de la Armada ya que “*lo esencial es tener una buena escuadra, tenerla pronto y conservarla bien, porque sin escuadra no hay Marina, y sin Marina no hay*

⁶¹² *Ibidem.* (1906) pp. 109 a 110.

⁶¹³ Payne (1968) p. 80. Carr (2005) p. 454.

⁶¹⁴ Revista *La Vida Marítima*, nº 25, 10 de septiembre de 1902, pp. 15 a 16. Soldevilla, *El año político. 1902*, pp. 319 y 320. *Revista General de Marina*, Tomo LI, octubre de 1902, p. 498. *Diario* (1960) p. 127. Anca (2002) pp. 20 y 21.

⁶¹⁵ *Diario* (1960) p. 189.

⁶¹⁶ Aristeguieta, J. M.: “En el mar está nuestra salvación”, en revista *La Vida Marítima*, nº 35, 20 de diciembre de 1902, p. 3. Semblanza biográfica de Aristeguieta, en revista *El Mundo Naval Ilustrado*, nº 54, 10 de junio de 1901, p. 309.

defensa.”⁶¹⁷ Desde las páginas de *La Lectura*, el militar e historiador José Ibáñez Marín solicita al nuevo rey que, tomando como ejemplo lo realizado en Italia después de sus derrotas navales frente al imperio austro-húngaro, fomente el desarrollo naval: “*las empresas que esperan al nuevo reinado en orden al poder militar y marítimo del país son:... crear una Marina de guerra.*”⁶¹⁸ La Junta de Fomento Naval había dirigido, en junio de 1902, una petición para la inmediata reconstrucción de la Armada: “*V. M. lo sabe: no es posible creer en la defensa nacional de un país tan bañado por el mar como la Antigua Iberia, sin que exista fuerte y homogénea, una verdadera Marina militar.*” Sin marina militar tanto el comercio, como las costas estarán indefensas y a merced de los intereses británicos que, en opinión de su autor, “*terminada ya la guerra anglo-boers, el peligro se acerca a pasos tan agigantados, que casi lo podemos decir lo tenemos encima.*”⁶¹⁹ Las demandas parecen tener éxito, atendiendo a lo expresado por Alfonso XIII durante el verano. Al joven monarca tanto Aristeguieta como el general Antonio Vivar, en misiva remitida el 21 de noviembre, le proponen como modelo de comportamiento en los temas navales el Emperador de Alemania: “*adquiera durante su reinado la gloria y prosperidad que ha tenido el Emperador de Alemania en los asuntos de Marina.*”⁶²⁰

Al Gobierno de Sagasta se le plantea una dificultad a raíz de la declaración de la mayoría de edad de Alfonso XIII el 17 de mayo de 1902. Aunque la sintonía con lo pretendido por los ministros de la Guerra y Marina

⁶¹⁷ Auñón y Villalón, R.: “La Marina en el nuevo reinado”, en revista *La Vida Marítima*, nº 3, 30 de enero de 1902, p. 3.

⁶¹⁸ Ibáñez Marín, J.: “Nuestro poder militar y marítimo”, en revista *La Lectura*, mayo de 1902, p. 56.

⁶¹⁹ A.G.P. Caja 15.559, expediente 37. Solicitud de la Junta de Fomento Naval de 6 de junio de 1902.

⁶²⁰ A.G.P. Caja 15.713, expediente nº 15. Proyecto de maniobras navales presentado por el General de Marina D. Antonio Vivar. Guillermo II había ideado todo el plan para que Alemania sintiese sus intereses exteriores y marítimos. El diputado y exministro francés Eduardo Lockroy lo describe, en su libro *Del Weser al Vístula*, de la siguiente forma: “*A las flotillas de torpederos les da la orden de remontarlos grandes ríos y fondear en los puertos del interior; trata con esto de despertar la curiosidad é interesar á los espíritus en los asuntos navales; hace viajar de ciudad en ciudad modelos pequeños de acorazados y de cruceros. Un conferenciante militar acompaña este museo ambulante de Marina. Ante un público, siempre numeroso á quien atrae la novedad del espectáculo, se explica lo complejo de los buques modernos, la variedad de sus tipos y sus distintos cometidos durante el combate; se habla de las guerras posibles, de los peligros que corre la patria, del interés grande de proteger el comercio exterior y de la necesidad imperiosa que tiene la Alemania moderna de una poderosa escuadra de combate. Poco a poco estos diversos medios de propaganda influyen poderosamente sobre la opinión, se forma una Liga Marítima que, en muy poco tiempo, cuento con cerca de 500.000 socios, y el país entero se apasiona por el porvenir de su Marina.*” Cita reproducida por Amado, Luis: “La opinión española y la política exterior”, en *Revista de Derecho Internacional y Política Exterior*, Tomo III, año 1907, p. 67.

parecía evidente, en su primera asistencia a un Consejo de Ministros como rey constitucional, surge una serie de roces entre Alfonso XIII y éstos. Al discutirse el cierre de las Academias Militares, el rey interrogó sobre el motivo de esta decisión al general Weyler. Amplia explicación le dio el general, pero el monarca se mostró insatisfecho y exigió, con apoyo de Sagasta, la reapertura de las mismas. Frente al criterio del Duque de Veragua, Alfonso XIII argumentó que únicamente él tenía el privilegio de conceder ciertos honores, títulos y grandezas, según se recoge en el artículo 53 de la Constitución de 1876. Replicó el ministro con otro artículo del texto constitucional: *“Ningún mandato del Rey puede llevarse a efecto si no está refrendado por un Ministro.”*⁶²¹ Este primer roce se unirá a la actitud poco proclive a los liberales entre el personal palatino⁶²² y los incidentes de protocolo durante el viaje real al norte de España que fueron objeto de interpelación parlamentaria por el diputado republicano Rodrigo Soriano.⁶²³

Aún mayores problemas derivan de la división del Partido Liberal. La salida del Gobierno de Canalejas y su exitosa campaña contra los liberales, los conservadores, el clero y el impuesto de los consumos, debilitaban aún más a un gabinete muy frágil.⁶²⁴ El 20 de octubre de 1902 se reanudaban las sesiones parlamentarias. Pronto surgen importantes dificultades. Al explicar los motivos que le llevaron al abandono del Consejo de Ministros en el mes de mayo, Canalejas atacó con virulencia a Sagasta. El presidente del Gobierno respondió a las críticas con su expulsión de las filas del Partido Liberal, a lo que contestó Canalejas con la creación de un nuevo partido. Lo importante de esta disputa es que treinta diputados se convertían en disidentes dejando herido de muerte al gabinete. Después de un discurso agresivo de Maura en contra de Sagasta, se unían a las filas de los conservadores los gamacistas dirigidos por éste. No le quedaba otra solución a Sagasta que someter a la Corona la

⁶²¹ Romanones, (1999) p. 161.

⁶²² A G.P. Cajón nº 4, expediente 28. Según escribe Segismundo Moret en junio de 1902: *“La existencia de otros consejeros no responsables, que de espaldas a los Ministros aconsejan al Rey. Si la situación se prolonga, sólo podrá desenlazarse de una de estas dos maneras:*

- *Retirada del Ministerio, con todas sus consecuencias.*
- *Cambio de la servidumbre civil y militar del Rey.”*

⁶²³ *Nuestro Tiempo*, nº 23, noviembre de 1902, pp. 574 y 575. Desencuentros con Weyler en San Sebastián, en Cardona & Losada (1998) p. 257.

⁶²⁴ Maura & Fernández Almagro (1999) p. 39.

cuestión de confianza el día 10 de noviembre. Se iniciaron conversaciones con los seguidores de Romero Robledo, que no finalizaron con éxito al exigir la cartera de Gobernación. La solución a la crisis pasó por la configuración de un nuevo Gobierno con las incorporaciones de Joaquín López Puigcerver en la cartera de Gracia y Justicia; Manuel de Eguilior y Llaguno en Hacienda y Amor Salvador Rodríguez en Agricultura.⁶²⁵ De nada sirvió la transformación.

La excusa para derribar al gabinete liberal la proporcionó la Marina. El diputado canalejista almirante Díaz Moreu realiza, en la sesión parlamentaria del 1 de diciembre, al ministro de Marina un ruego y dos preguntas. La segunda versaba sobre la adjudicación, en el último Consejo de Ministros, a la Constructora Naval Española de Cádiz de dos buques-escuelas mixtos. Cristóbal Colón y la Cerda responde: *“en el Consejo de Ministros que ayer tuvo lugar... tengo el honor de decir a S.S. que esta noticia es cierta. El expediente viene sustanciándose desde tiempos ya remotos... la resolución a esta cuestión es de suma urgencia.”*⁶²⁶ A una similar pregunta formulada por Eugenio Silvela y Corral, el 20 de noviembre, el ministro de Marina había respondido: *“Yo no he podido contratar, ni he contratado, ni he pensado jamás contratar, sin todos los requisitos legales, ningún servicio del Ministerio de Marina; por tanto, no he contratado la construcción de barcos-escuelas en Sevilla ni en parte alguna.”*⁶²⁷ Ante las contradicciones en las que se incurría y la pretensión de ningunear el control de las Cortes, el 2 de diciembre se dio lectura a una proposición firmada por siete diputados.⁶²⁸ Puesta a votación, resulta aceptada por 96 votos favorables y 86 en contra. El ministro de Marina, antes de producirse la votación, había declarado que en caso de perderse, se

⁶²⁵ Narración de la crisis y de su solución, en *Nuestro Tiempo*, nº 23, noviembre de 1902, pp. 574 a 579. Para una visión diferente de la crisis, en Romanones (1999) pp. 165 a 167. Enfrentamiento Canalejas Silvela, en Forner (1993) pp. 114 a 116.

⁶²⁶ *DSC.*, 1 de diciembre de 1902, p. 1.580. Soldevilla: *El año político. 1902*, p. 425. La interpelación de Díaz Moreu es reproducida por ser causa de la caída del Gobierno liberal. *La Época*, 2 de diciembre de 1902. Sobre el asunto editorializa el rotativo conservador para concluir: *“Hace falta demostrar a Gobiernos como el actual que no es lícito ni posible prescindir de las leyes. Esa demostración no se ha hecho esperar. La contiene la votación de esta tarde.”*

⁶²⁷ *DSC.*, 20 de noviembre de 1902, p. 1.317.⁶²⁷

⁶²⁸ El texto de la proposición era el siguiente: *“Los Diputados que suscriben ruegan al Congreso se sirva declarar que estando vigente el art. 10 de la ley de Presupuestos del corriente año, y no habiendo sido derogado el Real Decreto de 21 de noviembre de 1901, no se puede construir, ni contratar, ni adquirir buques para la Armada, ni tampoco ceder a la industria privada la explotación del arsenal de la Carraca.”*

interpretaría como un voto de censura a todo el gabinete. Ante la gravedad de la situación, se reunieron los ministros en el Congreso. Interpretaron la votación como una censura.⁶²⁹ El 3 de diciembre, después de despachar con Alfonso XIII, Sagasta manifestaba: “*He dado cuenta al Rey del incidente del Congreso de ayer con motivo de la votación habida; le he expuesto las dificultades de seguir gobernando, dada la actitud en que se han colocado las oposiciones parlamentarias, y he presentado la dimisión de todo el Gobierno.*”⁶³⁰

⁶²⁹ Romanones (1999) p. 167. Debates en el seno del gabinete sobre su disolución o su continuidad con la salida del ministro de Marina, en Varela Ortega (2001) p 401. *El Imparcial*, sobre la situación del Gobierno liberal editorializaba, el 3 de diciembre de 1902: “*Aun cabría resistir si el Gobierno estuviera empeñado en alguna grande y salvadora obra nacional; pero esa obra no existe. Los debates pendientes, cuando no son de aquellos que afectan al honor político y al quebrantamiento de las leyes, son minucias é insignificancias, nonadas estériles de las que se inventan para llenar las horas de sesiones. El presupuesto abandonado, los sucesivos planes de los ministros rectificadas á medida que estos iban cayendo, los compromisos del partido liberal en la cuestión religiosa, pendientes del buen ó mal humor de los cardenales del Vaticano*”

⁶³⁰ Soldevilla, *El año político. 1902*, p. 428.

5º LOS PLANES NAVALES FALLIDOS.

5.1. El segundo Gobierno de Silvela. El Plan Naval de Sánchez de Toca.

El 6 de diciembre formaba Gobierno Francisco Silvela. Para ocupar la cartera de Hacienda convence a un remiso Fernández Villaverde que aceptaba después de la apelación a su vieja amistad y de su amenaza de no formar Gobierno;⁶³¹ para Marina elige a Sánchez de Toca;⁶³² al frente del Ejército al general Arsenio Linares Pombo; Manuel Allendesalazar ministro de Instrucción Pública; Eduardo Dato en Gracia y Justicia y Antonio Maura como ministro de la Gobernación. Se trataba de un Gobierno apoyado por todas las facciones conservadoras al que se había incorporado, como figura descollante, Maura, el nuevo líder del gamacismo en la cartera de mayor significado político: Gobernación.

En enero de 1902 Silvela había esbozado su programa de reformas en los siguientes términos:

“Tres cuestiones reclaman con mayor urgencia en el sentir común de las gentes soluciones de gobierno: el restablecimiento del principio de autoridad, hondamente quebrantado; la reforma de nuestra Administración local, que hoy nos avergüenza, y la reconstrucción de elementos de defensa militar, y especialmente de una Marina de guerra que se desarrolle al compás de nuestra creciente Marina mercante, y nos permita ser un factor en la vida europea y tener alguna orientación en la política exterior.”⁶³³

⁶³¹ Problemas para que entrase en el gabinete Villaverde, en *Nuestro Tiempo*, nº 34, octubre 1903, p. 427; González, M. J. (1997) p. 47 y Martorell Linares, M.: *José Sánchez Guerra. Un hombre de honor*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2011, p. 105.

⁶³² La presencia de un civil al frente de Marina rompía la tradición secular de colocar a militares en el puesto. El mismo Sánchez de Toca había escrito un artículo, publicado junto con otros en forma de libro en 1900, con el elocuente título de: “Por qué conviene pueda haber ministro civil al frente del departamento de Marina” en el cual defendía esta posibilidad. Pero advertía que “no es ciertamente que un ministro civil obtendría hoy en los Parlamentos con mayores facilidades recursos en mejora de la Marina.” Además, en una situación de desunión entre las distintas facciones de los partidos políticos “se haga tal designación al mero efecto de que este departamento tenga el patronato y defensa de un personaje político... al quite contra los ataques que dirijan” El propio interesado reconoce que su labor es muy amplia y nada sencilla. pp. 177 a 194.

⁶³³ Silvela (1923) p. 83. Discurso pronunciado en Málaga el 14 de enero de 1902.

El 11 de diciembre, en el primer Consejo de Ministros, Silvela anuncia que, en consecuencia, con lo proclamado a comienzos de año, su propósito fundamental era reformar la administración local y, precisamente, “*este ha sido el principal motivo y razón de mi unión con el señor Maura y sus amigos.*” También se proyectaban reformas en los ámbitos educativos; militares, con la introducción del servicio militar obligatorio sin redención a metálico, y fiscales, mediante el restablecimiento de los excedentes en el presupuesto “*porque esos excedentes son la base del Ejército, la Marina y las obras públicas.*”⁶³⁴ Aunque nada se decía sobre las reformas necesarias en el ámbito de las marinas españolas, el nuevo gabinete explicita sus propósitos en el Mensaje de la Corona: “*Es notorio y urgente el interés nacional de someter a las Cortes el futuro régimen de la Armada y de las industrias marítimas, y el fomento de la Marina mercante, y en breve se llevarán a las Cámara los proyectos de reformas administrativas que servirán de base el programa nacional de nuestras fuerzas navales.*”⁶³⁵

Antes de proseguir con la narración, preguntémosnos ¿cuál era la situación de la Armada en 1902? ¿Había conocido alguna transformación o modernización? Cuatro años después de 1898, España no cuenta aún con una Armada eficaz. En el año 1901 no se gasta una peseta en nuevas construcciones militares navales.⁶³⁶ Las unidades que aparecen en el *Estado General de la Armada* no forman una auténtica escuadra; simplemente son un conjunto variopinto de barcos procedentes de construcciones y adquisiciones improvisadas. En algunos casos su vejez hace que no puedan navegar lejos de la costa. Son frecuentes las averías. El crucero de segunda clase “Infanta Isabel” tenía previsto, en compañía del cañonero “Vasco Núñez de Balboa”, acudir a una reunión naval en la localidad francesa de Arcachón.⁶³⁷ El 3 de agosto de 1900, cuando procedía a elevar anclas en el puerto de San Sebastián, se produjo el hundimiento del horao de una caldera que provocó una explosión de vapor y agua caliente que causó la muerte a dos fogoneros y heridas de diversa consideración a otros veintidós marineros. Hubo el

⁶³⁴ Soldevilla, *El año político. 1902*, pp. 441 y 442.

⁶³⁵ DSC., 18 de mayo de 1903, p. 3.

⁶³⁶ Cubel (1994) p. 97

⁶³⁷ *El Imparcial*, 1 de agosto de 1900.

consabido funeral con presencia del ministro de la Gobernación, Eduardo Dato; la protocolaria visita a los heridos de la reina regente y la consiguiente campaña de prensa adicta a los partidos de la oposición recordando el pésimo estado de los barcos de guerra y la mala gestión gubernamental.⁶³⁸ Las averías del crucero “Carlos V”, tuvieron repercusiones en las relaciones exteriores de España. Al fallecer la reina Victoria de Inglaterra fue designada esta unidad de la Armada para representar a España en sus funerales. Era el único barco disponible. En representación de la casa real española viajaba en el navío el infante D. Carlos de Borbón. Tenía prevista su arribada al puerto británico de Portsmouth el 31 de enero de 1901. En el mismo tendrá lugar una gran manifestación de duelo en la cual estarán presentes las escuadras británica y alemana y buques sueltos representando a Francia, Portugal y Japón.⁶³⁹ Después de una accidentada maniobra de partida el día 30, cuando apenas se encontraba a 157 millas de Ferrol, las calderas números 1, 3, 5, 8, 9 y 11 quedaron prácticamente vacías debido a fugas localizadas en los tubos que unían con las placas, así como por algunos remaches de las planchas que forman el cielo de la caja de fuego, por lo que la presión aumentó alarmantemente procediéndose a apagar cuatro y a incomunicar dos de aquellas. Solamente quedaban en funcionamiento cuatro de sus calderas.⁶⁴⁰ Ante la situación, se convocó una Junta de Oficiales que mayoritariamente se pronunció por regresar al puerto español ante las hipotéticas dificultades para arribar al británico. El día 31 el crucero “Carlos V” no atracaba en Portsmouth, lo hacía en Ferrol impidiendo que España estuviera presente en la parada naval que se celebra en Inglaterra al trasladar el cadáver de la reina Victoria.

⁶³⁸ En contra de la gestión gubernamental en los asuntos de marina se puede leer en *El Día*, 4 de agosto de 1900, un editorial: “Cosas de la semana”: “*El responsable es el ministro de Marina, que no estuvo allí para evitar la explosión.*” *El Globo*, en su editorial “Desdichas de Marina”, argumenta que “*los afanes del Sr. Silvela por arreglar los asuntos de Marina, han venido a parar en una catástrofe.*” Además de recordar que: “*La explosión del Infanta Isabel acaba de convencernos de que ninguno de nuestros buques de guerra está en disposición de luchar*” y de opinar lo poco que servirá para esclarecer el accidente la comisión oficial que se creará. Similar línea argumental en los editoriales “La Desdicha Constante” y “Los Barcos de Guerra. Las responsabilidades” publicados por *El Imparcial* los días 4 y 5 de agosto de 1900; “Hasta otra”, publicado por *El Día* el 6 de agosto de 1900 y “La Marina. Dentro o Fuera” publicado por la *Correspondencia Militar* el 4 de agosto de 1900. En este último introduce un importante matiz en la crítica gubernamental al insinuar que, no solamente de deber proceder a una auténtica reforma de la marina, también a un nuevo proceso de selección de barcos que deben permanecer en activo. Información sobre el accidente, en *El Mundo Naval Ilustrado*, 10 de agosto de 1900, p. 339 y Aguilera & Elías (1968) p. 29.

⁶³⁹ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de abril de 1901, p. 170.

⁶⁴⁰ Anca Alamillo, A.: *El Crucero Protegido Emperador Carlos V*, Madrid, Némesis, 2006, pp. 32 a 35.

La impresión que el fracaso causó en la reina regente fue enorme. Ante estos lamentables acontecimientos, el ministro de Estado debe telegrafiar al embajador en Londres para que ponga en conocimiento del Gobierno inglés el motivo que impide nuestra participación en la parada naval. Por su parte, el ministro de Marina exige al capitán general de Ferrol que *“proceda con la mayor severidad... que se han de depurar bien los hechos y las responsabilidades.”*⁶⁴¹ La penuria de la flota española es patente: *“si hubiese habido seis “Carlos V”, no hubiera pasado eso, pues si uno se averiaba, otro quedará en disposición de ir a cumplir la tarea encargada.”*⁶⁴²

La primera gran acción naval de la Armada después de la derrota de 1898 se produjo en el verano de 1901. Bajo el mando del almirante Manuel Cámara, comienzan en aguas gallegas unas importantes maniobras que culminarán con una revista naval celebrada en honor de los monarcas en San Sebastián el 21 de agosto preámbulo de unos nuevos ejercicios navales en Bilbao.⁶⁴³ Al informar el periódico *Heraldo de Madrid* sobre estos acontecimientos, tilda de *“naves prehistóricas”* a la agrupación naval participante en las mismas. El articulista llega a preguntarse: *“¿Es escuadra lo que ha llegado a reunir bajo su mando el modesto, pero distinguido por todos conceptos, caballeroso e ilustrado, contralmirante Cámara?”* Unas pocas líneas más abajo proporciona una respuesta harto elocuente: *“no hay escuadra porque no existe nada en España con que formarla.”* Los buques de guerra, amén de anticuados, no forman una auténtica agrupación de combate ya que carecen de la necesaria homogeneidad que aquella requiere. *“No hay homogeneidad ni en su velocidad, ni en sus movimientos evolutivos, ni en sus medios de ataque y defensa, ni aun siquiera instrucción ni homogeneidad en la*

⁶⁴¹ *La Época*, 31 de enero de 1901. Editorializan sobre el accidente del crucero poniéndolo en relación con la mala administración de la Armada, *El Imparcial* y *El Día* de 1 de febrero de 1901. *“Mientras no se modifique de un modo radical el sistema de administración de la Armada, no tendremos ni un solo barco de guerra que responda a las necesidades del servicio público”*, se podía leer en el primero de los rotativos. *“En donde reina por sistema la desorganización organizada, no pude haber más que confusión y anarquía”* escribía el editorialista del segundo. Soldevilla, *El año político. 1901*, pp. 21 y 22.

⁶⁴² Alessón (1901) p. 207.

⁶⁴³ A.G.P. Caja 15.626, expediente 4: *Orden y formación de la escuadra revistada por S. M. en San Sebastián el 21 de agosto de 1901*. Los barcos se encontraban colocados en dos líneas. La primera estaba compuesta por el “Pelayo”, “Numancia”, “Río de la Plata”, “Ucrania”, “Habana” y “Orión”. La segunda línea la integraban “Victoria”, “Carlos V”, “Vasco Núñez de Balboa”, “Audaz”, “Osado”, “Proserpina” y “Halcón.” Información sobre la revista naval de San Sebastián y las maniobras de Bilbao, en *Diario* (1960) p. 93 y Soldevilla, *El año político. 1901*, pp. 234, 235 y 237.

de sus tripulantes de todas clases y categorías.” Se concluye la información con una crítica al gabinete ya que con estas demostraciones solamente se pretende distraer a la opinión pública haciéndola caer en el “*lamentable error de creer que hay ni sombra siquiera de Marina militar, y tolere que se consuma el dinero del presupuesto en sostener semejante material de guerra.*”⁶⁴⁴ La revista *Blanco Y Negro* publica una caricatura, bajo el título “Seis del Duque”, para hacer referencia a las citadas maniobras. En la misma el duque de Veragua aparece ataviado con un traje campero, garrocha al hombro y cabalgando sobre un caballo de cartón, mientras conducía seis unidades navales. Acompañaba al dibujo el siguiente texto: “*Oportunamente conducidos por el Duque de Veragua, ministro de Marina, salieron de Bilbao las seis naves, desecho de tintera y cerrado, si no con rumbo fijo, por lo menos con la mar de rumbo.*”⁶⁴⁵ Este cúmulo de situaciones hace que Antonio Maura, analizando la situación de la Armada, opinara acertadamente que “*estamos en absoluta indefensión; con barcos de pesca se nos puede bloquear; se puede interceptar la comunicación con nuestras islas.*”⁶⁴⁶

A solucionar este lamentable estado de cosas dedica todo su empeño Sánchez de Toca aplicando una serie de medidas que tenía ya maduradas. La primera fue la creación el 10 de diciembre de 1902, por Real Decreto, del Estado Mayor Central de la Armada. Lo había proyectado en su libro de 1900.⁶⁴⁷ Ahora lo convertía en realidad justificándolo por no existir un órgano tan vital en nuestra constitución militar.⁶⁴⁸ Sus atribuciones quedaban fijadas en:

1.^a Estudio del empleo de nuestras fuerzas navales ante una agresión a nuestras costas, en el caso de una guerra entre dos grandes potencias.

2.^a Proponer el número de buques, especificando el tipo y características que necesitábamos.

3.^a Modo de ir preparando los mandos para las citadas unidades.

⁶⁴⁴ *Heraldo de Madrid*, 22 de agosto de 1901.

⁶⁴⁵ *Revista Blanco y Negro*, 31 de agosto de 1901, p. 19.

⁶⁴⁶ Ruiz-Castillo (1953) p. 129.

⁶⁴⁷ Sánchez Toca (1900) pp. 127 a 129.

⁶⁴⁸ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXXIX, p. 576.

4.^a Estudio de los puertos que pudieran servir como puntos de apoyo a nuestras fuerzas navales, así como los almacenes, talleres, obras civiles, etcétera, que sería necesario efectuar o montar.

5.^a Estudiar la cantidad y tipos de munición de artillería, acopios y pertrechos que habría que situar en los puertos anteriormente estudiados.

Para dirigirlo se nombraba al almirante Cervera. La primera misión que se le encomendó fue, por Real Orden de 24 de diciembre, la formulación de un programa de fuerzas navales para los ejercicios de 1903 y 1904.⁶⁴⁹

El Estado Mayor Central no tuvo una larga existencia. El 19 de agosto de 1903, Eduardo Cobián lo suprimía como algo inútil en espera de poseer un verdadero poder naval.⁶⁵⁰ Bordejé justifica la medida por dos motivos: el solapamiento de sus funciones con las de otros organismos que subsistían, como la Junta de Escuadra, la Dirección de Construcciones Navales o la Junta Consultiva, y la poca fortuna en la decisión de nombrar al almirante Cervera para dirigirlo ya que sus pensamientos sobre la reorganización naval diferían de los del ministro, lo que fue origen de frecuentes choques.⁶⁵¹

La labor ministerial de Sánchez de Toca se vio ensombrecida por los enfrentamientos con los oficiales de la Armada. No era grato para éstos desde la publicación de su opúsculo *El Programa de Reformas*.⁶⁵² Consciente del pasado desastre, basa su pretendida reorganización en la supeditación de la estructura del ministerio de Marina a la posesión de una auténtica flota de combate perfectamente entrenada mediante la realización de frecuentes maniobras navales. Para lograr dicho objetivo, hay que acabar con los excesivamente desarrollados organismos terrestres de la marina ya que tener “*escalafones muy nutridos de personal; lejos de constituir poder naval, sólo conduce a peligrosa ostentación de poderío con impotencia real,*

⁶⁴⁹ Colección Legislativa de la Armada, Tomo LXXXIX, pp. 594 a 597.

⁶⁵⁰ Soldevilla, *El año político. 1903*, p. 311.

⁶⁵¹ Bordejé (1978) p. 75. Serrano (1991) p. 73.

⁶⁵² El opúsculo citado junto con un grupo de artículos aparecidos en el rotativo *El Español*, serán editados en forma de libro: Sánchez Toca, J.: *Las reformas en Marina*, Madrid, El Correo, 1900.

*irremisiblemente condenada a grandes catástrofes.*⁶⁵³ El necesario recorte de las plantillas proyectado afectaría a muchos oficiales que expresarán, en la primera ocasión que tuvieran, su descontento con las medidas ministeriales.

El primer encontronazo brota como consecuencia de las reformas decretadas el 31 de diciembre de 1902 relativas a los fondos de practica, que tendían a reducir ciertas prerrogativas que alcanzaban a un cierto número de oficiales.⁶⁵⁴ El capitán del puerto de Málaga elevó una instancia al ministerio de Marina solicitando la anulación del Real Decreto. Su gesto fue imitado por otros siete capitanes de puerto pertenecientes al Departamento Marítimo de Ferrol. Como era preceptivo, tuvieron que remitirlas al capitán general. Morgado, que desempeñaba interinamente el puesto, informó favorablemente las peticiones de sus compañeros sobre la conservación de los derechos de practica.⁶⁵⁵ El día 1 de marzo de 1903, Sánchez de Toca dispuso la sustitución del general Morgado por Pita da Veiga al frente de la Capitanía General de Ferrol, pero conservando el primero el cargo de jefe del arsenal. También “castigaba” con la excedencia a los capitanes firmantes y ordenaba que el Consejo Supremo de Guerra y Marina tomara cartas en el asunto. Este organismo se pronunciaba poco después a favor de Morgado y de los oficiales demandantes. El primero se había limitado a cumplir con su deber al cursar las instancias. Los capitanes no habían cometido nada punible en su redacción. Morgado es ahora cesado de su cargo en el Arsenal. Esta decisión produjo un gran malestar en los Departamentos Marítimos.⁶⁵⁶ *“Los marinos están completamente unidos a sus jefes, se mantienen en la más completa disciplina y obediencia, pero afirman su protesta contra el señor Sánchez Toca”*, informaba en una misiva remitida a palacio Antonio Vivar. Además, según este mismo informante, *“están*

⁶⁵³ Sánchez Toca (1900) p. 123.

⁶⁵⁴ *Colección Legislativa de la Armada*, Tomo LXXXIX, pp. 612 a 626. El texto del Real Decreto decía lo siguiente: *“Desde 1º de Enero dejan de abonarse en todos los servicios de la Marina los sobresueldo, asignaciones, gratificaciones, indemnizaciones, etc., de cualquier especie y que no resulten establecidos en disfrute del respectivo cargo, según Reglamento o tarifa de haberes, aprobado por ley o Real Decreto... También se suprimen, para los efectos de la ley de ascensos y disfrute de sueldos, asignaciones... toda asimilación de situación en tierra a situación de embarco no consignado en ley o Real Decreto.”*

⁶⁵⁵ El capitán General del Departamento Marítimo de El Ferrol, Gómez Imaz, había dimitido de su puesto el 17 de enero de 1903 después de la visita de inspección del almirante Manuel Cámara.

⁶⁵⁶ *El Imparcial*, 3 de marzo de 1903. Editorial “Los asuntos de la Marina”: *“La reforma del Sr. Sánchez de Toca ha disgustado a gran parte de la Marina pero no ha complacido al país”*.

*disgustadísimos con el general Cervera, a quién consideraban unido al ministro.*⁶⁵⁷ Una situación de tensión entre el encargado de dirigir el ministerio y los oficiales de la Armada no podía ser el mejor ambiente para proyectar las necesarias reformas en la Marina. Sánchez de Toca lo reconoce cuando escribe: “*Es visto que el mejor propósito y la voluntad más tenaz tropiezan en estos estados de ánimo con resistencia sistemáticas. Estamos comprobando que no hay manera de contar con ellos para adelantar grandes obras, pues apenas ven bosquejada alguna idea, la vituperan.*” A los factores tradicionales que se oponen al resurgimiento de un auténtico poder naval español, la opinión pública contraria a los gastos necesarios y el Congreso poco o nada preocupado por el asunto pasada la efervescencia del 98, “*ahora parece haber añadido una tercera la de los marinos.*” Para luchar contra esta oposición, sugiere Sánchez de Toca recurrir a la opinión pública. Ya había formulado esta misma pretensión en 1901 cuando apelaba a ella para “*eliminar inexorablemente lo inútil.*”⁶⁵⁸ Ahora se muestra desilusionado con la misma al reconocer, unas líneas más abajo, que nada se puede hacer al respecto.⁶⁵⁹ Para colmo de males tienen lugar ataques desde *El Imparcial* contra el ministro.⁶⁶⁰ Algunos oficiales de la Armada visitaron a Alfonso XIII. El monarca, según recoge Soldevilla, “*prometió desagrar a los marinos más adelante, de una u otra forma.*”⁶⁶¹ El asunto quedaría definitivamente zanjado cuando, el 8 de abril, Sánchez de Toca rectificase su actitud y llevase a la firma del rey un decreto reponiendo a todos los capitanes cesados, salvo el de Vigo y de Bilbao, en sus puestos.⁶⁶² El pulso entre los marinos y su ministro había sido ganado por los primeros. Era un grave precedente para futuros enfrentamientos, con el monarca como árbitro, entre el poder militar y el poder civil.

El segundo de los conflictos tuvo como protagonistas a Cámara y Gómez Imaz. El 7 de enero de 1903 se ordenaba al almirante Manuel Cámara que realizara una visita de inspección a los tres astilleros estatales y a los tres

⁶⁵⁷ A.G.P. Caja 15.618, expediente 23.

⁶⁵⁸ Sánchez Toca (1900) p. 155.

⁶⁵⁹ A.G.P. Caja 15.763, expediente 37. Carta de Sánchez de Toca al Marqués de Villamar de 30 de abril 1903.

⁶⁶⁰ *El Imparcial*, 3 de marzo de 1903. “*Nosotros ni hemos alentado, ni alentaremos nunca... a la indisciplina. Pero conviene no confundir la indisciplina con la injusticia.*”

⁶⁶¹ Soldevilla, *El año político. 1903*, p. 93.

⁶⁶² *El Imparcial*, 9 de abril de 1903.

Departamentos Marítimos. El objetivo previsto era conseguir una información directa de su estado y proponer las reformas necesarias y elevar una *“propuesta de remedios inmediatos que resulten en la rapidez y eficacia de las operaciones de alistamiento de nuestros buques de guerra.”* Para facilitar su labor, se le remitían siete puntos a tratar. Cámara comienza su inspección por Ferrol, a cuyo frente se encontraba Gómez Imaz. El minucioso análisis de los defectos encontrados provocó, el 17 de enero, su dimisión del cargo de capitán general del Departamento, lo que trajo consigo una escisión entre la oficialidad.⁶⁶³

Poco después, el 8 de abril, era relevado del puesto de secretario del Consejo Supremo de Guerra y Marina el capitán de navío de primera Joaquín Lazaga para encargarse de la Comandancia de Marina de Valencia. Este gesto de Sánchez de Toca fue interpretado como un castigo por el informe que emitió el Consejo Supremo de Guerra y Marina sobre el asunto de los capitanes de puerto en el que tuvo un gran protagonismo el citado oficial.⁶⁶⁴ El último de los enfrentamientos tuvo lugar en el Congreso motivado por la interpretación de la ley para el pase de los generales de la Armada a la escala de reserva. Los protagonistas, el ministro de Marina y Marengo. Se quejaba el segundo del diferente trato dado al contralmirante La Rocha, pasado a la reserva, y al general Manuel de la Cámara que, a pesar de haber cumplido la edad reglamentaria, *“no pasaba igualmente a la reserva”* aunque ha presentado una solicitud para ello. Hubo un acalorado debate parlamentario en el cual intervino Salmerón. Marengo acusó a Sánchez de Toca de *“conculcación de una ley de la mayor importancia para los que sirven en Marina... los agravios son continuos, si es cierto que S.S. no sabe coger la pluma sin insultar a la Marina... Ha logrado indisponer a algunos oficiales de*

⁶⁶³ A.G.P. Caja 15.763, expediente 37: Instrucciones a Manuel Cámara. A.G.P. Caja 15.763, expediente 21: Informe de Manuel Cámara. Enfrentamiento Cámara con Gómez Imaz, en Soldevilla, *El año político. 1903*, p. 48 y Bordejé (1978) p. 75. *El País*, 21 de enero de 1903. Editorial bajo el título “La inspección de los Arsenales”. Después de recordar la necesidad de reformas en los arsenales, el diario republicano censura al ministro por: *“aumenta, lejos de disminuirla, la burocracia naval, porque crea un Estado Mayor de gran espectáculo, completamente ridículo, cuando carecemos de barcos y porque hemos visto mucho de farsa en la supresión de abusos, gratificaciones.”* Enfrentamientos entre marinos, en *La Correspondencia de España*, 18 de enero de 1903.

⁶⁶⁴ La interpretación del cese como castigo es recogida por rotativos tan dispares como *El Imparcial*, 9 de abril de 1903, *Heraldo de Madrid*, 10 de abril de 1903 y *Siglo Futuro*, 11 de abril de 1903.

Marina.” El 6 de julio de 1903, en sede parlamentaria, se puede escuchar todo un resumen-alegato de los enfrentamientos que han jalonado la acción ministerial de Sánchez de Toca, a pesar de que Marengo se autocalifica de no representar colectivamente a sus compañeros.⁶⁶⁵

La labor continuista con las etapas gubernamentales anteriores tiene dos hitos. El primero es la supresión a partir del 1 de julio, por Real Orden de 26 de mayo, de las Comisiones de Marina en el Extranjero. El anterior gabinete de Silvela las había disuelto en Alemania, Estados Unidos y China. Su eliminación efectiva tuvo lugar a comienzos de diciembre. Solamente se mantiene una con sede en París “*para atender a la inspección de obras contratadas y adquisición de efectos y demás materias que se necesitan en la Armada con todas sus incidencias de contratación.*”⁶⁶⁶ La política de desconexión entre el exterior y la Armada española proseguía. Poco se hizo para solucionar el problema. En marzo de 1905, el Estado Mayor Central del Ejército mediante unas instrucciones reservadas para los agregados militares de las embajadas y legaciones de España en el extranjero, demandaba: “*No deben descuidar los agregados militares el análisis de cuanto concierne al poder naval, aunque sobre ello no sean sus estudios tan profundos y prolijos como los relativos al Ejército de tierra.*”⁶⁶⁷ El segundo era la continuación del tan debatido asunto del buque escuela para la Armada. Sánchez de Toca comunicaba, el 23 de marzo de 1903, la necesidad de “*un buque para la instrucción de Guardiamarinas en segundo año de carrera.*”⁶⁶⁸ Pocos días después de la caída del Gobierno, Togores, en su calidad de inspector General, propone la realización del proyecto de buque escuela presentado por la Constructora Naval Española.⁶⁶⁹ Nada nuevo sobre 1900. Tampoco lo era el final del proyecto: su abandono en aras de tiempos mejores.

⁶⁶⁵ DSC., 6 de julio de 1903, pp. 800 a 808.

⁶⁶⁶ A.G.M.A.B., *Libro de Actas de la Junta Consultiva 1903-1904*, sesión del 5 de diciembre de 1903, p. 43. La compondrían: “*Tres jefes de los Cuerpos General, Artillería e Ingenieros, otro del cuerpo Administrativo como interventor y un oficial de este último cuerpo con carácter de Secretario Habilitado.*”

⁶⁶⁷ A.G.P. Caja 15.766, expediente 2.

⁶⁶⁸ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 423, carpeta 74.

⁶⁶⁹ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 423, carpeta 76.

¿Cuáles eran los proyectos de Sánchez de Toca? Tres: primero, el presupuesto para Marina de 1904; segundo, el Proyecto de Reorganización de los Servicios de la Administración Central del Ministerio de Marina y, tercero, el primer auténtico plan naval del siglo XX. Ninguno de ellos se hizo realidad al cesar el Gobierno.

La articulación de tan magna obra arranca de la pregunta tan debatida en la España de comienzos del siglo XX: “¿*Quiere o no Marina el país?*” En la misma línea argumental que Antonio Maura, Sánchez de Toca plantea: “*Hay que optar resueltamente ante el dilema, o de sostener Marina en eficacia militar, y, por tanto, dotada con todo lo necesario para que rinda servicio útil, o bien suprimir todo rotulo vano de Marina.*”⁶⁷⁰ Si optamos por la primera hipótesis, habrá que estudiar primero los problemas y buscar las soluciones más adecuadas para su resolución. La mayor dificultad es falta de sinceridad y de verdadera nivelación en los presupuestos estatales consignados a los servicios de Marina. Como ejemplo de su anterior afirmación, se cita el presupuesto de 1902. Se fabricó a imagen y semejanza de los anteriores con un gasto ordinario de 24.056.920 pesetas. En el mismo no solamente estaba infradotada la partida de personal, también “*los barcos no tenían crédito suficiente ni aún para el consumo de carbón de sus máquinas auxiliares sin salir de puerto.*”⁶⁷¹ En la Memoria explicativa del presupuesto de Marina para 1904, se planteaba la solución al afirmarse que todos los servicios deben estar dotados de lo que realmente cuesten. Del análisis de las cinco finalidades capitales del nuevo presupuesto, se puede inferir que buscaba la transparencia, la evaluación precisa de los costes de cada uno de los servicios y la optimización de los mismos. Para el sostenimiento de la Marina en 1904 se presupuestaban 50.217.084,44 pesetas. Era una cantidad muy elevada. Se justificaba por la necesidad de abonar compromisos contraídos en anteriores ejercicios, ascendían a 8.585.317 pesetas, y no liquidados por falta de crédito y por “*incluir una partida de 5.404.777 para atenciones de los puertos militares de Ferrol, Cádiz y Cartagena que si han de responder como puertos habilitados de guerra, los han de hacer presentando facilidades para los aprovisionamientos*

⁶⁷⁰ Sánchez de Toca, J.: *Nuestra Defensa Naval. Primer Programa*, Madrid, M. Romero, 1903, p. X.

⁶⁷¹ *Ibíd.* p. XV.

de carbón y agua con la mayor rapidez a la Escuadra que necesite tan importantes elementos.”⁶⁷² Era muy consciente Sánchez de Toca de la lamentable situación de atraso tecnológico de los puertos militares españoles. En su *Memoria Explicativa del expediente de modificación de servicios incoado por el ministerio de Marina para cumplimiento de la Real Orden de 22 de diciembre de 1902*, señala la inhabilitación de los puertos militares para dotar a la Escuadra de agua y carbón de una forma eficiente, rápida y barata. Frente a las 126 toneladas de agua y carbón que son capaces de suministrar por hora a sus barcos las modernas bases militares; en los tres grandes puertos españoles solamente pueden situar al costado de una Escuadra nueve toneladas de carbón y agua por hora. Su falta de eficiencia no solamente repercute militarmente, también lo hace económicamente al resultar sus operaciones muy caras. Anticipándose a la futura implicación en Marruecos, escribe el político conservador, que los gastos presupuestados deben ser aprobados sin dilaciones para “*tener buques de nuestra Armada en alistamiento de tercera situación y dispuestos a salir de puerto*” con rumbo a las costas marroquíes.⁶⁷³ Se destina una importante partida presupuestaria para dotar a las bases militares de barcazas, depósitos, remolcadores, aljibes... con el fin de modernizarlos.⁶⁷⁴ La falta de autenticidad en los presupuestos presentados por sus antecesores en el ministerio, no solamente hace necesario reservar una cantidad para saldar las deudas contraídas, también aumentar el total del presupuesto al consignar en el mismo de forma real gastos, olvidados o mal consignados en los anteriores, tan imprescindibles como carbón para ejercicios de navegación, la pólvora, los proyectiles para ejercicios de tiro y los sueldos fijados del personal de todos los Cuerpos de la Armada.⁶⁷⁵ En palabras de Sánchez de Toca: “*nada perjudica tanto a la estimación de la administración de los intereses públicos como los artificios de presupuesto y contabilidad, ocultando el verdadero coste de los servicios.*”⁶⁷⁶ Por último, el nuevo

⁶⁷² *Ibídem.* p. 10.

⁶⁷³ Sánchez de Toca, J.: “Memoria Explicativa del expediente de servicios incoado en el ministerio de Marina para cumplimiento de la Real Orden acordada en Consejo de Ministros en 22 de diciembre último”, en *Revista General de Marina*, Tomo LII, marzo de 1903, pp. 335 a 353.

⁶⁷⁴ Desglose detallado de las partidas presupuestadas y de las obras y adquisiciones, en *Revista La Vida Marítima*, nº 60, 30 de agosto de 1903, p. 480. Sánchez Toca (1903) pp. 118 a 120.

⁶⁷⁵ En el presupuesto de 1903 se habían presupuestado 10.000.000 de pesetas. Los sueldos abonados fueron de 11 millones. Solamente es este epígrafe existía un déficit de 1 millón de pesetas.

⁶⁷⁶ Soldevilla, *El año político. 1902*, p. 449.

presupuesto incluye el sostenimiento de una Escuadra que tendrá dos objetivos: la instrucción del personal que la tripule y, en consonancia con los tiempos, la representación en el exterior de España.

Tomando como referencia las bases del dictamen emitido por la Junta de Escuadra el 21 de enero de 1903, elabora Sánchez de Toca su proyecto de Reorganización de los servicios de la administración central del Ministerio de Marina. De su urgente necesidad habla su autor afirmando que se recela, por parte de la opinión pública, de la eficacia de la administración naval para preparar y mantener un poder naval acorde a la posición estratégica de España. El dictamen estaba compuesto por once bases más una transitoria. No hubo unanimidad en su aprobación, como demuestra la publicación de siete votos particulares.⁶⁷⁷ El proyecto de Real Decreto, por su parte, quedaba redactado en veinticuatro artículos y cinco disposiciones transitorias que recogen la organización de la administración central del ministerio. Al frente de la misma se encontraba el ministro. Debajo un Consejo de Almirantazgo que *“desempeñará las altas funciones consultivas en los asuntos del Ministerio.”* Además se regulaba la existencia del Estado Mayor Central de la Armada *“al cual corresponden las funciones y los estudios concernientes a la previsión de la guerra naval y el régimen, mando y dirección de todos los servicios genuinamente militares de la flota Armada y de los establecimientos dedicados a su abasto, conservación y apoyo”*. También se hace lo propio con la Dirección de construcciones y servicios industriales de la Marina militar *“encargada del estudio y propuesta, y en su caso de la dirección, ejecución o intervención, en su aspecto técnico, de los proyectos de construcciones navales y de todo el ramo industrial de artillería y armamentos;”* la Dirección de navegación, industrias de mar y servicios civiles dependientes del Ministerio de Marina y la Secretaria permanente del ministerio de Marina.⁶⁷⁸

⁶⁷⁷ F.A.M. Legajo 422, carpeta 1: Discusiones entre los componentes de la Junta de Escuadra sobre el Dictamen. Texto íntegro del Dictamen y de los votos particulares, en *Revista General de Marina*, Tomo LII, 1903, pp. 363 a 383.

⁶⁷⁸ Proyecto de Real Decreto, en *Revista General de Marina*, Tomo LII, marzo de 1903, pp. 354 a 362.

La Junta de Escuadra se reúne para debatir sobre el modelo de barco necesario. Fue la cuestión más prolijamente estudiada en su seno.⁶⁷⁹ Sus componentes no tienen prisa en decidir: *“llevamos funcionando quince meses y todavía no hemos dicho cuántos acorazados hacen falta.”* Los militares miembros de la misma achacan su lento funcionamiento a los obstáculos impuestos por los civiles: *“No hay sesión por no haber concurrido los civiles. La indiferencia con que van tomando el asunto va siendo causa de que perdamos toda fe en los resultados de esta Junta, amenazada de morir por consumición.”* Posiblemente la causa de su falta de participación tenga que ver con el poco o escaso interés en incurrir en los gastos necesarios para la construcción de una moderna escuadra: *“Yo no sé si al Gobierno o al Ministerio de Marina le vendrá bien que vayamos despacio para no verse en el compromiso de pedir el crédito.”* Pese a las dificultades señaladas en su correspondencia por Ramón Auñón, la Junta de Escuadra estudia tanto los distintos tipos de barcos que sus componentes someten a su dictamen, como el número necesario de éstos que hay que construir. Se tomaron en consideración los acorazados de combate y los cruceros acorazados. Fue necesario optar. Apostar por los cruceros, cualquiera que fuera su poder artillero y su coraza, significaría contar con un instrumento apropiado para la guerra contra el comercio enemigo y contra los cruceros que lo protegen; pero renunciar a defender puertos y costas. La Junta de Escuadra se inclinó por los acorazados. Pero, ¿cuántos? Las opiniones variaban desde un máximo de doce acorazados; hasta un mínimo de seis, pero agregando 10 nuevos cruceros acorazados. La Junta propuso que se construyeran, dado su elevado coste, de forma escalonada un total de doce acorazados divididos en tres escuadras de cuatro; una para la defensa del Atlántico, otra para el Mediterráneo y una de Reserva. En cuanto a las características técnicas del futuro acorazado español, el 4 de marzo de 1903 el inspector general de Ingenieros de la Armada Togores propone como modelo el acorazado italiano “Regina Elena”, con un desplazamiento de 12.625 toneladas, una velocidad de 22 nudos y armado de dos cañones de 304 milímetros, doce de 202, doce de 75, doce de 37 y cuatro tubos lanzatorpedos. Su proposición fue rechazada. Se

⁶⁷⁹ Sánchez Toca (1903) p. 9. *El Liberal*, 1 de febrero de 1903. Reproduce la información de Ramos Izquierdo desde Cádiz según la cual se construirán seis acorazados como el “Carlos V”.

acordaron las siguientes características para el acorazado: eslora total, 134 metros; manga máxima, 23,20; calado normal, 7,30 metros; desplazamiento, 14.800 toneladas; armamento, 4 cañones de 305 milímetros, 8 cañones de 190 milímetros, 10 cañones de 152 milímetros y 12 cañones de 76 milímetros; la velocidad será de 19 millas sostenidas durante ocho horas por lo menos, y el radio de acción de 2.500 millas navegadas a la velocidad de 14 millas por hora. La Junta de Escuadra había fijado como requisito imprescindible del acorazado que fuera capaz de navegar desde Ferrol hasta Canarias en viaje de ida y vuelta.⁶⁸⁰ La parte del programa relativa a torpederos, cazatorpederos, submarinos y demás buques análogos no tuvo necesidad de tantos debates.⁶⁸¹

En los primeros días de junio, tomando como base el anteproyecto realizado por la Junta de Escuadra, Sánchez de Toca presentaba un Proyecto de Armamento Naval y de Reorganización de los Servicios.⁶⁸² La Junta de Escuadra había recomendado la construcción de doce acorazados. En el plan definitivamente aprobado la cifra se rebajaba, ante su enorme coste económico, a siete acorazados, pero se añadían tres cruceros acorazados. Era voluntad del gabinete que el Plan de Escuadra no “*quebrante la política de severísima nivelación del presupuesto del Estado.*”⁶⁸³ El presupuesto total del proyecto ascendía a 585 millones de pesetas y su plazo de ejecución era de ocho años. En el artículo segundo del anteproyecto de ley se especificaban las siguientes construcciones:

⁶⁸⁰ A.G.P. Caja 15.618, expediente 22. Cinco cartas de Ramón Auñón a José Ferrer informándole de las reuniones de la Junta de Escuadra entre octubre de 1902 y mayo de 1903.

⁶⁸¹ Sánchez de Toca (1903) p. 16.

⁶⁸² *La Época*, 8 de junio de 1903.

⁶⁸³ Sánchez de Toca (1903) p. 22.

Cuadro nº 4: Proyecto de Escuadra de Sánchez de Toca.

TIPOS DE BARCOS Y SU VALOR	TOTAL A INVERTIR
Acorazados de 14 a 15.000 toneladas y 19 millas de velocidad sostenidas por espacio de ocho horas y 2.500 millas de radio de acción a la velocidad de 14 millas probadas en viaje completo entre los dos puertos que designe el Gobierno. (precio de unidad 50 millones de pesetas)	350.000.000 pesetas
Tres cruceros acorazados de 10.000 toneladas de desplazamiento y 22 millas de velocidad sostenida por espacio de 12 horas y 2.500 millas de radio de acción a la velocidad de 18 millas probadas en viaje completo entre los dos puertos que designe el Gobierno. (Precio de la unidad 33 millones 300.000 pesetas)	100.000.000 pesetas
Torpederos, submarinos y sumergibles, demás especiales de torpedos y material de defensas submarinas, cuya cantidad se determinará ulteriormente	100.000.000 pesetas
Buques escuelas de Guardia Marinas, cuyo tipo será objeto de especial atención	9.000.000 pesetas
Buques menores para el servicio de policía, navegación y pesca	1.000.000 pesetas
Diverso material naval necesario para la habilitación de servicios militares de escuadra en los puertos de Ferrol, Cádiz, Cartagena y otros militares	25.000.000 pesetas

Fuente: F.A.M. (Elaboración propia)

Para la financiación de este programa de fuerzas marítimas, el artículo cuarto, fijaba que los créditos necesarios comenzarán a consignarse desde el proyecto de presupuesto para 1905, que se presentará a las Cortes en 1904. Las obras se abonarán mediante una primera tanda de veinte anualidades a razón de 19.000.000 millones de pesetas cada una y otras veinte de 9.170.000 pesetas. Por tanto, según Sánchez de Toca, las obras quedarían completamente pagadas en 1929. Mucho dinero y muchos años de gasto. El esfuerzo necesario lo justifica el ministro de Marina con las ventajas que reportará a la industria nacional, encargada de realizar las construcciones, el Programa de Escuadra ya que *“la acción vivificadora de las grandes industrias navales... la acción fecundadora del capital invertido en sus operaciones es todavía más trascendental para la nación que el del mismo instrumento ferroviario y el de las grandes instituciones bancarias.”*⁶⁸⁴

⁶⁸⁴ Sánchez de Toca (1903) pp. 127 y 128.

Sánchez de Toca dividía el Programa Naval en dos partes:

1.^a Su coste era de 385 millones de pesetas que irían destinados al primer núcleo de fuerzas de “*más urgente e imprescindible necesidad, a saber: 5 acorazados y los torpederos, sumergibles, defensas submarinas, buques escuela y otros menores.*” También se abordarían las infraestructuras en tierra para la Escuadra.

2.^a Una vez terminada la primera mitad de las obras presupuestadas, se consignarán en los presupuestos las cantidades necesarias para satisfacer durante otras 20 anualidades el importe de los dos acorazados y tres cruceros restantes que asciende a 200 millones de pesetas.

El ministro de Marina era consciente de que las nuevas construcciones navales proyectadas implicaban nuevos y crecientes gastos para su conservación, para el combustible consumido y para el necesario adiestramiento de sus tripulaciones. El gasto de sostenimiento de cada uno de los acorazados era de 1.860.000 pesetas anuales; cada crucero 1.500.000 pesetas y los torpederos, estando tres meses en activo y nueve en reserva, 6.180.000 pesetas.⁶⁸⁵ Estas nuevas cargas hacen necesario aumentar el gasto ordinario del ministerio de Marina que, según el artículo cuarto del anteproyecto, ascendería a 56.967.000 millones de pesetas para el período 1907-1909 y se elevaría a 65 millones en el año 1913.⁶⁸⁶

Sánchez de Toca defiende su proyecto como un revulsivo para la economía nacional. La construcción de la flota proyectada representa para la economía española “*el más poderoso factor de fecundación de riqueza... una nación marítima, y llevando en yacimientos tesoros de hierro y carbón, encuentra, al construir su Armada, el secreto de la acción más potente, rápida y provechosa para desamortizar esos dos factores esenciales.*”⁶⁸⁷ No tendrá España que seguir exportando sus recursos minerales, podrá construir una

⁶⁸⁵ Sánchez de Toca (1903) pp. 53 y 54.

⁶⁸⁶ F.A.M. Legajo 438, carpeta 18: Proyecto de Plan de Construcciones Navales de Sánchez de Toca en folios mecanografiados. El proyecto también es reproducido en Sánchez de Toca (1903) pp. 5 a 77.

⁶⁸⁷ Sánchez de Toca (1903) p. 23.

potente industria siderúrgica que suministrará los recursos necesarios a una industria naval nacional. Insiste en que de nada serviría tener una flota de potentes acorazados si la misma no se viera apoyada por la industria nacional que procure la fabricación de su artillería, sus blindajes, sus máquinas, sus cañones y sus repuestos. La industria de armamento, especialmente naval, actuará como propulsor principal de todas las demás ramas de la actividad económica nacional. Para la consecución de este fin es necesario el hermanamiento de *“los más poderosos elementos financieros y la asociación más amplia de todas las industrias de construcción naval y de sus derivadas existentes en el país.”*⁶⁸⁸ Previamente es absolutamente necesaria la urgente reforma de los astilleros estatales.

La Junta de Escuadra, en el Dictamen antes citado, dedicaba su base octava a los astilleros estatales. Partía de la premisa de que éstos deben estar en permanente actividad, para evitar las situaciones de desempleo. En su propuesta se establecían, para conseguir este fin, tres líneas maestras:

Primera: Separación de las Secciones militar (arsenales propiamente dichos, puntos de apoyo y abastecimiento de la flota) y fabril (astilleros, establecimientos industriales para la construcción, carena, reparación y elaboración del material naval).

Segunda: Especialización de los astilleros, mediante el conveniente reparto de los trabajos entre ellos.

Tercera: Cesión de los mismos a una entidad constituida *ad hoc*, que, combinando las obras para la marina militar y la mercante, asegure la continua ocupación de maestranzas y talleres.

Las medidas planteadas por la Junta de Escuadra tuvieron un voto particular demandando que solamente debe ser objeto de arriendo el arsenal de Ferrol. Sánchez de Toca se hace eco de las anteriores propuestas. Los artículos quinto y sexto de su *Primer Programa de nuestra defensa naval* recogen la división entre los servicios militares y los industriales de los

⁶⁸⁸ *Ibíd.* p. 34.

arsenales en dos secciones independientes. La primera “*responderá a los servicios de centro de depósito y abastecimiento* como punto de apoyo de la flota.” La sección industrial “*responderá a los servicios de construcción, carena, reparación y elaboración del material naval.*” Las construcciones derivadas del programa de Escuadra las realizará una empresa o empresas nacionales designadas mediante concurso, a la que se cederán las instalaciones militares con las debidas garantías para que al finalizar el contrato los arsenales sean devueltos al estado completamente habilitados. Aunque Sánchez de Toca pretendía beneficiar con su plan a la industria nacional, era consciente de las limitaciones tecnológicas de las que adolece. Por ello, si se precisase la colaboración de empresas extranjeras, “*habrán de limitarse a lo necesario para el prudente desenvolvimiento de las industrias de la nación y la mayor urgencia de nuestras necesidades navales.*” Como puede apreciarse, era un cambio radical respecto a lo propuesto por el anterior ministro de Marina para solucionar los problemas de los astilleros militares.

Pero el plan naval no pudo ser aprobado debido a las divisiones surgidas en el seno del Gobierno conservador. Desde enero se rumoreaba que existían tensiones. Las diferencias se agudizaron cuando Sánchez de Toca expuso su proyecto de reorganización de la Escuadra que exige una cantidad ingente de gasto. Es apoyado por Maura que demandaba también un aumento de presupuesto para llevar adelante su proyecto descentralizador.⁶⁸⁹ Durante la discusión de los presupuestos para 1904, Fernández Villaverde tachó de descomunales las cantidades consignadas a Marina y Agricultura y puso reparos a las cifras de los Ministerios de Gobernación y Guerra. Ante el constante desacuerdo con sus compañeros de gabinete, Villaverde presentó su dimisión el 24 de marzo de 1903. Es reemplazado por Faustino Rodríguez San Pedro. Ya en este momento, y en su fuero interno, Silvela decidió a su vez, de forma irrevocable, su próxima retirada del poder.⁶⁹⁰

En los meses de marzo y abril tuvieron lugar las elecciones provinciales y generales. El ministro de la Gobernación había intentado que las

⁶⁸⁹ González, M. J. (1997) p. 52.

⁶⁹⁰ Maura. & Fernández Almagro (1999) p. 50. Seco Serrano (2005) p. 39.

mismas fueran todo lo limpias que se pudiera conseguir. Los resultados electorales supusieron un avance importante de los republicanos especialmente en Madrid, Valencia, Badajoz, Tarragona y Barcelona. En la sede de la Corte, los republicanos se unieron y presentaron una lista única de seis candidatos. Los monárquicos, coordinados por Romanones, organizaron también una candidatura común. También se presentaron dos socialistas y un independiente luchando por la minoría. Los monárquicos conceden a los resultados en Madrid un carácter plebiscitario sobre la corona. Costa, candidato republicano, en su campaña electoral hizo alusiones a los pasados desastres de la Armada poniéndolos en relación con la segura victoria republicana. Al recordar el descubrimiento del casco del crucero “Reina Cristina”, en cuyo interior había ochenta esqueletos de marineros españoles, afirmaba que en la urna electoral del mismo ya había sido condenada la monarquía. La resonante victoria republicana -salieron electos los seis republicanos y ninguno de los monárquicos- se debió al entusiasmo de sus militantes, convencidos de que las elecciones provocarían el colapso inmediato del régimen. En la Ciudad Condal fueron elegidos los cinco candidatos republicanos, quedando las minorías para los dos catalanistas. Lerroux llegó a prometer a sus seguidores que para Nochebuena España sería republicana.⁶⁹¹ En Palacio cundieron las alarmas. Alfonso XIII, posiblemente inducido por su madre, presionó a Silvela para deshacerse de Maura.⁶⁹² Villaverde aprovechó la ocasión para postularse en palacio como sucesor de Silvela. El presidente se negaba a prescindir de su ministro de Gobernación y la corona buscaba el pretexto para provocar una crisis.

La excusa la proporcionó Fernández Villaverde. Después de las elecciones fue elegido como presidente del Congreso de los Diputados con medio centenar de votos por encima de los que tenía el partido y esto le dio una independencia de la que pronto hizo gala como demostró al pronunciar su

⁶⁹¹ Referencia a Lerroux, en Carr (2005) p. 515. Elecciones en Madrid, en Tusell, J.: *1903-1931 Sociología electoral de Madrid*, Madrid, Editorial Cuadernos para el Diálogo S.A., 1969, pp. 31 a 42.; Martorell Linares (2011) pp. 107 y 108 y Aviv, A.: “Una ciudad liberal: Madrid, 1900-1914” en *Revista de Occidente*, nº 27-28, agosto-septiembre 1983, p. 88. Elecciones en Barcelona, en Romero Maura (1974) p. 295 y Álvarez Junco (1990) p. 279.

⁶⁹² Presiones de Palacio, en Maura & Fernández Almagro (1999) p. 50, Álvarez Junco (1990) p. 280, Tusell (1994) p. 66, González, M. J. (1997) p. 55, Comellas (2002) pp. 233 y 234 y Martorell Linares (2010) p. 108.

discurso de rúbrica que se convirtió en un acto de oposición al Gobierno: “*entiendo yo que es misión preferente de este Congreso, misión difícil, pero interesantísima y fecunda, la de poner orden en esos afanes.*” Se refería a los afanes gubernamentales que, en su opinión, eran molestos para la nación. ¿Cuáles eran estos? El exceso de gasto o, en sus palabras: “*la pasión excesiva por la obras públicas, la pasión de los gastos militares, la pasión impaciente del poder naval.*” El ataque a lo propuesto en el Consejo de Ministros por el titular de Marina era demasiado evidente. Soldevilla apunta premeditación en el mismo. Sánchez de Toca califica de “contra naturaleza” la acción.⁶⁹³ Como señala el periódico *La Correspondencia de España*, entre lo anunciado por Sánchez de Toca y las declaraciones de Villaverde, existe tanta distancia que no hay posibilidad de acercamiento, ya que “*si el ministro de Marina lleva a las cámaras su plan de construcción de naves de guerra, el Señor Villaverde tendrá que ocupar el cargo que ayer ocupó o quedará desprovisto de sus prestigios de energía; y si el ministro de Marina se allana a prescindir de su obra quedará políticamente muerto.*”⁶⁹⁴ La oposición del presidente del Congreso de los Diputados hace aún más grave la división entre los componentes del gabinete. Antonio Maura y Sánchez de Toca eran partidarios de presentar a las Cortes el proyecto de Escuadra. Silvela y el resto de los ministros mostraban la necesidad de realizar reformas de menos calado.⁶⁹⁵ La crisis solo es una cuestión de tiempo: si el proyecto de escuadra no se leía en el Congreso, se iban Maura y Sánchez de Toca, y si se leía, dimitiría de su presidencia Villaverde.

El primer paso hacia el final se produjo el 19 de junio de 1903. Formulaba en el Congreso tres preguntas el diputado Santiago Alba dirigidas al ministro de Marina; acompañadas con la presentación de una proposición,

⁶⁹³ Soldevilla, *El año político. 1903*. pp. 208 y 209. Sánchez de Toca (1903) p. 30. Citado por Fernández Almagro (1947) p. 53 y Seco Serrano (2005) p. 41.

⁶⁹⁴ *La Correspondencia de España*, 20 de junio de 1903. *Blanco y Negro*, al informar de la visita del rey a Cartagena el 17 de junio de 1903, expone el enfrentamiento entre ambos políticos desde un punto de vista puramente económico: “... quedando patente la necesidad absoluta de nuevos y poderosos barcos de guerra. Pero si esta necesidad está demostrada, como sostiene el Sr. Sánchez Toca, no es menos evidente de la gastar poco para reponernos de los pasados desastres. Para comprar o hacer barcos hace falta dinero. Para tener dinero, hace falta crédito. Y para lograr crédito, es preciso pagar á tocateja. Y de este círculo de hierro no ve la manera de salir el Sr. Villaverde.”

⁶⁹⁵ Soldevilla, *El año político. 1903*, p. 205.

firmada por otros seis parlamentarios, incidental *“demandando contener la pasión impaciente de los gastos militares y del poder naval, sobre cuyos extremos no ha hecho el Ministerio de Marina aquellas precisas declaraciones que pudieran satisfacer a la opinión y a la Cámara.”* Comenzaba su intervención Alba poniendo de relieve la contradicción existente entre lo expuesto por el ministro de Marina en el sentido de traer a la Cámara *“un programa completo y radical de reconstrucción naval”* y las referencias periodísticas sobre el abandono del proyecto. Este es el motivo por el cual interpela a Sánchez de Toca con estas tres preguntas:

“Primera. ¿Ha renunciado ya S. S. al proyecto de reconstrucción de las fuerzas navales, o va, por el contrario a presentarlo a esta Cámara en uno de los días próximos?”

Segunda. Este proyecto ¿es todavía no más que una iniciativa meramente personal de S. S., o es ya, por el contrario, un acuerdo del Consejo de Ministros?”

*Tercera. En el proyecto de reconstrucción de fuerzas navales, ¿se encierra aumento de gastos para el presupuesto?”*⁶⁹⁶

El interpelado responde negativamente a la primera de las preguntas. Reconoce que no se ha visto aún en el Consejo de Ministros, *“pero se verá, y vendrá aquí pronto.”* Afirma que el programa de Escuadra es responsabilidad de todo el Gobierno y, por último, señala que el presupuesto de 1904 que se debate no recogerá gastos consignados para la reconstrucción de la Escuadra, ésta será reconstruida con *“sus créditos y guarismos consignados, que vendrán aparte del presupuesto.”*⁶⁹⁷

Defiende, a continuación, Alba su proposición incidental. Señala la contradicción entre las afirmaciones de Sánchez de Toca y de Villaverde en torno al posible desequilibrio presupuestario que provocaría la aprobación del Plan de Escuadra. Rechaza el aumento en la partida destinada a gastos militares con palabras que guardan ecos de lo escrito y hablado por Joaquín Costa:

⁶⁹⁶ Mesa, R.: *Antología de las Cortes de 1903 a 1907*, Madrid, Imprenta y encuadernación de Valentín Tordesillas, 1912, p. 265.

⁶⁹⁷ Mesa (1912) p. 266.

“¿Es que podemos seguir sin escuelas, sin agricultura, sin medios protectores del desenvolvimiento de la industria y el comercio, sin ninguno de los elementos que constituyen los caracteres de un pueblo europeo, por darnos, no la garantía, ahora como antes insuficiente, de nuestra independencia, sino simplemente el lujo de algunos barcos con que hacer maniobras en el mar?”

Al interrogante formulado, responde con un rotundo “no” y por ello presenta la proposición incidental. Insiste en su oposición a consignar nuevos créditos públicos que nos arrastren a *“nuevas aventuras, y este es el germen de otra aventura mayor y más dañina aún que las anteriores.”*⁶⁹⁸

La respuesta de Silvela no puede ser más contundente. Comienza oponiéndose a la proposición en la que *“se advierte una inoportunidad extraordinaria cuando se van a leer los presupuestos y ni siquiera se ha examinado en Consejo el Plan de Escuadra.”* Admitiendo que no todos piensen en la imperiosa necesidad de dotar de una Escuadra a España, afirma que: *“tenemos un pensamiento concreto y definido sobre la reconstrucción de nuestras fuerzas navales... Nosotros entendemos que España necesita una reconstrucción de su Escuadra, que este es un elemento preciso de su nacionalidad... y estamos decididos a llevarle a término conciliándole con las exigencias de la nivelación y del crédito público.”*⁶⁹⁹ Silvela anuncia que en el presupuesto que se debate, correspondiente a 1904, no vendrá ningún crédito para la Escuadra: *“no se gastará un céntimo para la Escuadra, ni viene ningún crédito para ella.”* El presidente del Gobierno se compromete con el pensamiento naval de su ministro de Marina: *“no consideramos como cuestión de lujo el tener Escuadra; lo consideramos como cuestión de existencia nacional.”*⁷⁰⁰ El futuro Plan de Escuadra deberá, antes de ser debatido en el Congreso, ser estudiado por la Junta de Escuadra, examinarse en el Consejo de Ministros, aprobarse con las modificaciones que el Consejo acuerde y traerlo, en breve plazo, a la Cámara. *“El proyecto vendrá aquí, y triunfará conmigo o caerá conmigo, porque fue un compromiso de Gobierno desde que el actual se constituyó.”*

⁶⁹⁸ *Ibídem.* p. 268.

⁶⁹⁹ *Ibídem.* p. 270.

⁷⁰⁰ *Ibídem.* p. 271.

Intervienen también en el debate Romero Robledo, Aznar, Suárez Inclán y el Marqués de la Vega Armijo. El primer diputado citado crítica la aparente falta de coordinación entre lo expuesto por Silvela y por su ministro de Marina en cuanto a los plazos para la presentación del anunciado proyecto naval y las dificultades para la financiación:

“El Sr. Presidente del Consejo de Ministros no quiere contestar a nada... Mi pregunta es ésta: para hacer una Escuadra, hay dos clases de gastos: uno, un gasto extraordinario, que se hace de una vez y que es necesario realizar, que es la compra de los barcos; otro, es el gasto de conservación de la Armada, que se incluye en el presupuesto. En 1905 claro es que tenemos que acudir a crédito... Desde el momento que se tenga el pensamiento de tener una Escuadra, hay que hacerla.”⁷⁰¹

Vega Armijo establece la postura del Partido Liberal al anunciar su voto en contra de la proposición incidental porque *“nosotros deseamos que haya una Escuadra y que la haya pronto”*. Pero pregunta al Gobierno sobre la financiación de la misma para finalizar incidiendo en la herida del Partido Conservador, esto es, su división: *“La falta de inteligencia entre el Sr. Presidente de la Cámara y el Gobierno se hizo ayer bien patente.”⁷⁰²* La proposición fue, finalmente, retirada sin ser sometida a votación. Aunque el proyecto de futura Escuadra no sería debatido en las Cortes, fue utilizado como ariete, tanto para derribar al ejecutivo como para dilucidar la pugna entre Maura y Villaverde por el control de la jefatura del Partido Conservador.

El 21 de junio el ministro de Marina expone ante el Consejo de Ministros su proyecto de Programa de Armamentos Navales. El ministro de Hacienda debía encargarse de realizar el estudio de la parte que atañe a su competencia para ultimarlos en el próximo Consejo. Cuando Alfonso XIII hubiera regresado de su viaje a Cartagena, Sánchez de Toca lo presentaría ante las Cortes. No pudo hacerlo. El enfrentamiento entre los miembros del partido gobernante prosiguió. Los liberales, sabedores de que no serían llamados a gobernar, apoyaron la disidencia contra Silvela. La situación era insostenible. Pese a haber conseguido aprobar el Mensaje de la Corona por 183 votos

⁷⁰¹ *Ibíd.* pp. 289 y 290.

⁷⁰² *Ibíd.* pp. 292 y 293.

contra 89; el 18 de julio cayó el segundo Gobierno de Francisco Silvela incapaz de sacar adelante su programa de Escuadra.⁷⁰³

El 22 de junio, acompañado por el presidente del Gobierno y el ministro de Marina, Alfonso XIII realiza una visita a la base naval de Cartagena. Además de la Escuadra de Instrucción, en el puerto se hallaban anclados veintiocho barcos extranjeros. Portugal y Rusia aportaban una embarcación. El Reino Unido una división de la escuadra de Malta formada por dos acorazados y un crucero. Francia estaba representada por una importante agrupación naval: 6 acorazados, 1 crucero acorazado, 3 cruceros, 7 contratorpederos y 6 torpederos. Interpreta Soldevilla esta importante concentración naval francesa como un intento de borrar la mala impresión causada a España por el “*hecho de que Loubet, en su reciente viaje no tocase ningún puerto español.*” Bordejé apunta que la visita de la flota francesa tiene dos objetivos: borrar la impresión de fuerza que en la opinión pública española podía haber dejado la escuadra alemana que recalaba en el puerto de Vigo el 24 de mayo de 1903 y tranquilizar al gobierno galo ante un posible rearme español auspiciado por el Reino Unido. Por último, el investigador Pastor Garrigues señala el carácter de presagio en la formación del bloque de aliados anti-germánico de la concentración naval murciana, cuyo objetivo era homenajear el joven rey.⁷⁰⁴ El rey presenció unas maniobras navales; un simulacro de desembarco; visitó la fundición San Ignacio y algunas unidades, especialmente francesas, de las escuadras extranjeras e inspeccionó las baterías y el arsenal. Las conclusiones que se obtenían de la visita real eran: el contraste entre el número y la calidad de los barcos anglo-franceses y los españoles eran evidentes; el estado del arsenal de Cartagena era precario y la carga de trabajo de su astillero escasa. Se deseaba, como conclusión de su visita, que Alfonso XIII quedara convencido de la necesidad de reconstruir nuestro poder naval.⁷⁰⁵

⁷⁰³ Reunión del Consejo de Ministros, en Soldevilla, *El año político. 1903*, p. 216. Texto de la dimisión, en *El Imparcial*, 19 de julio de 1903.

⁷⁰⁴ Pastor Garrigues (2007) p. 165.

⁷⁰⁵ Descripción pormenorizada de la visita real, en Soldevilla, *El año político 1903*, pp. 218 a 220 y 225 a 228 y revista *Vida Marítima*, nº 54, 30 de junio de 1903, pp. 353 a 358. Descripción de la flota española atracada en Cartagena, en A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 423, carpeta 129. Los barcos surtos en el puerto de la ciudad mediterránea eran: “Pelayo”, “Cisneros”, “Princesa de Asturias”, “Numancia”, “Vitoria”, “Carlos V”, “Río de la Plata”, “Extremadura”, “Giralda” y “Audaz”. Descripción de la flota francesa, en A.G.P. Caja 15.763, expediente 29. Informe sobre los ejercicios hechos por la Escuadra en

El programa de Sánchez de Toca suscitaba tanto críticas como apoyos. Recapitemos las mismas. El general de marina Antonio Vivar informaba de un punto de acuerdo entre los marinos y el ministro: “*desean una escuadra de 12 acorazados, que quiere el ministro.*” Son conscientes tanto de su elevado coste económico, “*72 millones de duros*”, como de las dificultades que para la industria nacional implica su construcción por lo cual demandan que sean “*adquiridos en el extranjero*” ante la falta de preparación técnica.⁷⁰⁶ *El País* sostiene que la defensa de las costas debe encomendarse a la artillería de tierra; la construcción de la proyectada escuadra solamente servirá para “*que nos la embotellen como la de Santiago de Cuba*”⁷⁰⁷ Desde las filas del regeneracionismo escribe Enrique Diego-Madrado y Azcona.⁷⁰⁸ Tacha al proyecto de absurdo. Construir acorazados supone renunciar a lo verdaderamente importante: “*la escuela, el levantamiento de nuestra cultura, de la que inmediatamente se había de derivar la riqueza material.*”⁷⁰⁹ Sin colonias España no necesita marina de guerra. Lo más importante es la marina mercante. La sociedad española no presenta un ambiente propicio, tanto desde el punto de vista económico, político o social, para la creación de una marina militar. Su análisis sobre las incapacidades españolas arranca de una pregunta demoledora: “*Si somos incapaces de organizar un ejército de tierra ¿cómo la habíais de creer capaz de organizarle en la mar, cuando éste es aún más difícil?*”⁷¹⁰ No existen industrias siderúrgicas, ni de tecnología naval moderna para realizar tal tarea. Si España acomete la empresa, los costes se dispararían y los resultados no dejarían de ser mediocres.⁷¹¹ La reconstrucción de la escuadra basada en acorazados de 14.000 toneladas con un coste aproximado de cincuenta y tantos millones de pesetas, en un país que “*anda*

presencia de Alfonso XIII el día 25 de junio de 1903 remitido por el Estado Mayor, en A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 423, carpetas 63 y 83. Necesidad de reconstruir la Armada después de la visita regia, en *ABC*, 27 de junio de 1903, p. 5 y editorial de la revista *Vida Marítima* de 30 de junio de 1903, pp. 342 y 343.

⁷⁰⁶ A.G.P. Caja 15.618, expediente 23.

⁷⁰⁷ *El País*, 9 de julio de 1903. Editorial “La mayoría contra Villaverde”

⁷⁰⁸ Bruna, Ramiro de (Doctor Madrazo), *La cuestión de La Escuadra*, Santander, Imprenta de Blanchard y Arce, 1903, p. 108. Enrique Diego-Madrado es médico. Había ampliado estudios, después de doctorarse en Madrid, en Francia y Alemania. Además de la medicina, desde posturas cercanas al progresismo, mostró interés por otros temas entre los que destacan los teatrales y los educativos.

⁷⁰⁹ *Ibidem.* p. 110.

⁷¹⁰ *Ibidem.* p. 22.

⁷¹¹ Como ejemplo consigna los cruceros “Cataluña” y “Cardenal Cisneros” de los cuales escribe que “*están condenados... a vejetar (sic) y podrirse amarrados en una de nuestras bahías, sirviendo de perenne ejemplo de nuestra deficiencia industrial.*”

*regateando 500.000 pesetas para matar la langosta, que arrasa provincias enteras, y unos míseros céntimos al maestro de escuela;*⁷¹² solamente “*la había soñado el señor Sánchez Toca en algún momento de desvarío patriótico, o dejándose llevar por una imaginación meridional, alentada quizás por la chispa atávica de una raza que aun siente pujos de soberanía y de conquista fuera de toda realidad y de la gran pobreza física y moral en la que nos agitamos.*” No obstante, es consciente el doctor Madrazo de las hipotéticas amenazas que de la posición geográfica española pudieran derivarse. La necesidad de apostar por los cañones en lugar de por la escuela deriva de los problemas suscitados en Marruecos. España no dispone de recursos para emprender su conquista y, por tanto, su labor debe circunscribirse a la diplomacia. Para evitar conflictos en las proximidades de las fronteras españolas, propone que “*sea Marruecos campo neutral para todos, sea quien quiera el que ejercite el protectorado.*”⁷¹³ Pero aún en el improbable caso de que España se viera involucrada en una contienda, las costas serán defendidas por un sistema de fortificaciones, los torpederos “*y alguna escuadrilla de submarinos.*”⁷¹⁴ Las construcciones navales han de ser encomendadas a las industrias privadas descartándose los astilleros estatales. En las defensas costeras y en la reconstrucción del ejército de tierra se debe gastar lo presupuestado para la construcción de los acorazados. Aunque la inversión representa una cuantía importante, 316 millones de pesetas, ahorraríamos dinero al evitar el gastado en unidades navales que, por el contrario, no eximirían de la construcción de las fortificaciones costeras. Por último, respondiendo al riesgo de quedar bloqueados en caso de no disponer de una escuadra defensiva, Ramiro de Bruna argumenta que “*no escasearían ni disminuirían las subsistencias y padecería muy poco la vida normal del país.*”⁷¹⁵ Otra perspectiva crítica al programa naval es la de Ricart. Propone, en lugar de construir 12 acorazados de 14.000 toneladas, una alianza con Inglaterra como medio para garantizar la defensa de las costas peninsulares e insulares. ¿Cuál es el motivo? Económico: “*no creo que España pueda en estos momentos admitir tan crecido presupuesto para la Marina.*” El Reino Unido dispone de

⁷¹² Bruna (1903) p. 78.

⁷¹³ *Ibidem.* p. 57.

⁷¹⁴ *Ibidem.* p. 120.

⁷¹⁵ *Ibidem.* p. 298.

suficientes acorazados para no necesitar de la docena proyectada. El atractivo de España lo representan los puertos de Cartagena, Mahón, Ferrol y Cádiz. Como el doctor Madrazo, Ricart sostiene que es necesario invertir en fortificar los puertos y en crear tres escuadrillas de torpederos y submarinos o sumergibles para destinarlas a proteger las costas de Galicia, el estrecho de Gibraltar y las islas Baleares.⁷¹⁶

Frente a las críticas de su proyecto, Sánchez de Toca publicó, el 26 de julio de 1903, un folleto bajo el título de *Nuestra Defensa Naval. Primer Programa*. Además de expresar sus ideas sobre la Marina, criticaba la labor de Villaverde, a la sazón presidente del Gobierno. La renuncia de Villaverde a su cartera “nos sobrecogió a todos,”⁷¹⁷ siendo especialmente inoportuna por tratarse del momento en el cual se examinaban en el seno del gabinete los presupuestos. Su actitud al frente del Congreso de los Diputados es duramente censurada: “*Si un Presidente de Cámara se sintiera en disenso con la política del Gobierno, no cabe para él otra alternativa que la de dimitir o someterse y callar.*” Ninguna de las dos opciones fue seguida por Villaverde, por tanto, su actitud “representaría uno de los hechos más contra naturaleza.”⁷¹⁸ Frente a la política de nivelación a ultranza del presupuesto, sostiene Sánchez de Toca la necesidad de invertir en armamentos navales para acabar con la indefensión, agravada aún más por la estratégica posición geográfica de España. “*Y lo menos que en esto se le puede pedir al Parlamento es la manifestación explícita y terminante sobre su propósito de adquirir el armamento indispensable para mantener la efectividad de su soberanía sobre esas claves capitales del territorio patrio.*”⁷¹⁹ La retirada de los planes para la defensa naval equivale a que el gobernante se declarase indiferente frente a los problemas de la seguridad exterior de España. Nada hacía Sánchez de Toca para cerrar las heridas abiertas en el Partido Conservador; al contrario, avivaba el fuego de las pugnas por la jefatura del mismo utilizando como excusa la necesaria reconstrucción de la marina de

⁷¹⁶ Ricart y Giralt, J., “*La alianza con Inglaterra*”, en Revista *La Vida Marítima*, nº 51, 30 de mayo de 1903, pp. 286 y 287.

⁷¹⁷ *Ibidem.* p. XXIX.

⁷¹⁸ *Ibidem.* p. XXX.

⁷¹⁹ *Ibidem.* p. IX.

guerra y auguraba serias dificultades para Villaverde en su gestión gubernamental: “*Por lo mismo que los partidos parlamentarios son disciplinas en que los acatamientos de la obediencia se producen ante todo por el reconocimiento de la superioridad personal en el jefe del gabinete, nada los quebranta tanto como el vislumbrar así encogimiento y pequeñez por parte de quien lleva el Gobierno... Tal incertidumbre... impone inevitablemente considerables retrasos a toda labor parlamentaria.*”⁷²⁰ No erró en su análisis Sánchez de Toca. El primer gobierno de Villaverde conoció una falta tanto de liderazgo político como de labor legislativa, como analizaremos en las páginas siguientes.

5.2. La parálisis en las reformas: el primer Gobierno de Villaverde.

Presentada la renuncia de Silvela a Alfonso XIII, éste encarga la formación del nuevo gabinete, aunque contaba con pocos apoyos, a Villaverde.⁷²¹ De lógico califica Tusell el reemplazo “*porque en la práctica había jugado un papel de segundo jefe de los conservadores.*”⁷²² En el nuevo Gobierno la cartera de Marina es ocupada por Eduardo Cobián y Roffignac que había empezado a mostrar gran interés por los asuntos de la marina en su calidad de senador en la legislatura de 1899.⁷²³ La cartera de Guerra es para el general Vicente Martitegui y Pérez de Santa María, comandante del Real Cuerpo de Alabarderos y, por tanto, vinculado con la casa real. Se incorpora a Agricultura, al cual se le había ofrecido Marina, Rafael Gasset con el doble objetivo de poner en marcha el Plan General aprobado en 1902 y de continuar la reorganización de los servicios hidrológicos y ampliar las competencias de las Divisiones de trabajos hidráulicos.⁷²⁴ Hacienda será confiada a Augusto

⁷²⁰ *Ibídem.* p. XXXVII.

⁷²¹ Sobre el gabinete Villaverde escribe Romanones (1999): “*Desde el primer momento se le vio falto de aliento. La sombra de Maura le ahogaba.*” Sobre los apoyos de Villaverde, en Romero Maura (1975) p. 298 y Comellas (2002) p. 235.

⁷²² Tusell (1994) p. 68.

⁷²³ Pan-Montojo, J.L.: “Eduardo Cobián y Roffignac: la transacción como política”, en *La Hacienda desde sus ministros. Del 98 a la guerra civil*, Zaragoza, Pressas Universitarias de Zaragoza, 2000, p. 170.

⁷²⁴ Ofrecimiento cartera de Marina, en Sánchez Illán (1999) p. 157. “*Cuya pasión por las obras hidráulicas no era, por lo visto, excesiva*” comentan, con ironía, el Duque de Maura y Fernández Almagro. Proyectos de Rafael Gasset, en Villanueva Larraya (1991) p. 128 y Sánchez Illán (1999) p. 158.

González Besada, diputado conservador por el distrito de Cambados (Pontevedra) y, en el momento de ser designado, subsecretario. En Gobernación se incorporaba un destacado villaverdista: Antonio García Alix. No presentó el gabinete ante las Cortes Villaverde presuponiendo que sería acogido con tal hostilidad *“que se hubiera planteado a la Corona un problema muy grave: una crisis a las veinticuatro horas de resuelta otra muy laboriosa, o una disolución de Cortes al mes de constituidas.”*⁷²⁵ Se convocaron elecciones municipales para el 8 de noviembre y la vida estival se impuso en Madrid marchando, el 23 de julio, la Corte a San Sebastián. Silvela se trasladó a Alemania.

¿Qué pretensiones tenía el nuevo Gobierno para la Armada? La respuesta a esta pregunta la proporciona Eduardo Cobián. Concede una primera entrevista a los medios de comunicación a finales de julio. Manifestaba que consideraba insuficiente el presupuesto de Marina. Anunciaba que resolvería el problema del ingreso de aspirantes en la Escuela Naval y de nuevos alumnos en la de Infantería de Marina. En la entrevista nada se decía sobre la construcción de una Escuadra. Opinaba el periodista que *“el señor Cobián, lejos de haber renunciado al proyecto de escuadra, se propone, en espera de que existan medios adecuados para el logro de semejante empeño, preparar convenientemente el terreno.”* Mientras llegaba ese momento, se realizarán frecuentes ejercicios navales con el objetivo de formar a las tripulaciones, especialmente a fogoneros, maquinistas y cabos de cañón. Por último el entrevistado anunciaba su propósito de visitar los arsenales militares.⁷²⁶ A finales de agosto inspeccionaba el arsenal de La Carraca; visitaba la factoría de la Compañía Trasatlántica en Cádiz y, el primer día de septiembre, el arsenal de Cartagena para comprobar personalmente su estado. La impresión recibida no pudo ser peor: en La Carraca casi todos los edificios se encuentran ruinosos, sobre todo el Almacén general; la maquinaria, propia de siglos anteriores; el dique seco, sin dársena; por falta de medios no se puede aprovisionar un barco de guerra y mucho menos una escuadra de carbón o agua. Es necesario dotarlos de muelles y de todos los adelantos

⁷²⁵ *Nuestro Tiempo*, nº 34, octubre de 1903, p. 425.

⁷²⁶ *El Día*, 30 de julio de 1903.

modernos que permitan un rápido suministro a cualquier unidad naval atracada. Sostiene que *“esto debe hacerse hasta por honor nacional, puesto que si en estos momentos viniera una escuadra extranjera a cualquiera de esos puertos, no podríamos prestarla auxilio.”*⁷²⁷ De regreso a Madrid, a principios de septiembre, Cobián concedía una nueva entrevista a varios periodistas. Comenzaba analizando el divorcio existente entre la Marina y la opinión pública nacional, culpaba del mismo a la elaboración, por sus antecesores, de unos presupuestos poco realistas. Se proponía: *“presentar un presupuesto en que estén atendidos todos los servicios que deben prestarse, y hacer que el personal de la Armada navegue en los buques que tenemos.”* Precisamente, su gran aportación es conseguir que, sin un aumento considerable en el gasto corriente, los barcos estén constantemente navegando. Para ello la escuadra será dividida en dos divisiones. *“Navegará la primera división dos meses en invierno y dos en verano, treinta singladuras de veinticuatro horas... con dotaciones reducidas, en una situación especial que ahora se crea... continuarán en prácticas de mar.”* La segunda división, o de reserva, realizará las mismas singladuras en ocho meses. Sin necesidad de nuevos barcos, las dotaciones se encontrarán perfectamente instruidas gracias a su proyecto. También hablaba el ministro de la necesidad de reestructurar el personal de marina haciendo que corran las escalas en las vacantes; potenciar los cuerpos de los fogoneros y de los maquinistas evitando los frecuentes y, a su juicio, perniciosos traslados de personal de unos navíos a otros. En cuanto a los arsenales, pese a su lamentable situación, *“no soy partidario del arrendamiento... como jamás arrendarse debe una fortaleza.”* Su actual estado es debido a un mal entendido espíritu de economías. Anunciaba que presentará un proyecto de ley a las Cortes para reformar las ordenanzas de los arsenales, inspirado en la separación de *“las construcciones civiles de cuanto tiene carácter militar.”* Los arsenales serán dotados de muelles con todos los adelantos modernos para carga y descarga, depósitos de carbón, aljibes, remolcadores y grúas flotantes. Cobián renunciaba, por el momento, a

⁷²⁷ Revista *La Vida Marítima*, nº 61, 10 de septiembre de 1903, pp. 494 y 495. Soldevilla, *El año político. 1903*, p. 321.

reformas más ambiciosas y se ajustaba a “*los gastos, consiente el estado económico del país.*”⁷²⁸

En la pugna entre los partidarios de los acorazados y los partidarios de los pantanos, los últimos eran los aparentes vencedores en el verano de 1903. Alfonso XIII había alentado los planes de Rafael Gasset afirmando, el 6 de septiembre, en Jaca: “*Ya sé que soy el primer jefe del Estado. Ahora aspiro a ser el primer agricultor de España.*”⁷²⁹ La consecuencia se tradujo en los presupuestos de 1904. Todos los departamentos sufrían recortes, salvo Agricultura.

No había motivo para el optimismo futuro. Montero Ríos, en unas declaraciones a Luis Morote, manifestaba la postura del Partido Liberal poco proclive a las construcciones navales:

*“En vano es pensar en la construcción de una escuadra poderosa. Ni tenemos recursos para ello ni nos hace falta. Pero, además, no necesitamos de una escuadra agresora, ofensiva, compuesta de grandes acorazados, presta a entrar en peleas internacionales. Por muchos acorazados que tuviésemos, quedándonos en cueros vivos, ¿cuándo, dónde, poder competir con la flota de la Inglaterra, de la Francia, de la Alemania, de la Italia, de la Rusia? Una escuadra agresora, ofensiva, no; una escuadra defensiva, modestamente protectora de nuestras costas, sí.”*⁷³⁰

La improbable sustitución del Partido Conservador por el Liberal en el ejercicio de las responsabilidades gubernamentales, tampoco hubiese solucionado los problemas de la Armada en el verano de 1903.

Al regresar de sus vacaciones en Alemania, Silvela se entrevistaba en París con Maura; al pasar por San Sebastián lo hizo con Dato, y, en el mismo tren en que venía, con el redactor de *Heraldo de Madrid*, Luis Morote. El 19 de septiembre el rotativo publicaba las declaraciones, casi un testamento político, de Silvela. Hablaba de su desilusión: “*creí en la posibilidad*

⁷²⁸ *El Siglo Futuro*, 19 de septiembre de 1903. Soldevilla, *El año político. 1903*, p. 335.

⁷²⁹ Citado por Sánchez Illán (1999) p. 159.

⁷³⁰ Soldevilla, *El año político. 1903*, pp. 309 y 310.

de practicar una política seria... He fracasado, porque la realidad no me ha ofrecido más que mezquindades y miserias.” Culpaba a las incompatibilidades entre Villaverde y Maura del fracaso de su gestión. Con respecto al papel que la reconstrucción naval jugaba en la mente de la mayoría de los españoles afirmaba:

*“El país, resueltamente, se pronuncia contra nosotros; no quería escuadra o, por lo menos, no imponía su construcción a costa de todo... La necesidad absoluta y perentoria de restaurar el poder naval no se formula en la conciencia del pueblo español con el imperativo categórico de un problema nacional, de una exigencia de vida o muerte para la patria.”*⁷³¹

El 21 de octubre reanudaban las Cortes sus tareas. No tardaron en aflorar los problemas políticos. Al explicar la crisis de julio, Villaverde insistió en su directa relación con las dificultades originadas en el ministerio de Marina. El 24 de octubre intervino en el Congreso Silvela. Explica su versión de la crisis y anuncia su renuncia a continuar en la vida pública: *“porque el hombre que no desea ser jefe del Gobierno está incapacitado para dirigir un partido.”* Como su sucesor al frente del Partido Conservador se decanta por Antonio Maura.⁷³² Se muestra desilusionado con la falta de interés de España por su Armada: *“No cuento con medios para desenvolver mis planes. Hoy por hoy, el país no quiere gran Ejército, ni Marina, ni instrucción pública.”* Aun reconociendo la necesidad de hacer otras inversiones, como pretendía el programa económico de Gasset y Villaverde, el dimisionario jefe del Partido Conservador, necesitaría de *“que el país quisiera ejército, quisiera Armada, quisiera política exterior, como debe quererse; es decir, sin asustarse de los riesgos que esa política puede llevar consigo,”* para poder continuar al frente de *“los negocios públicos.”* *El Imparcial*, en un editorial titulado *“Retórica Triste”*, critica duramente los argumentos de Silvela. Ante las veladas alusiones en su discurso a la política hidráulica emprendida por Rafael Gasset desde el Ministerio de Agricultura, contesta que son inexactas e injustas sus afirmaciones. Lo que España no quiere *“es realizar un nuevo sacrificio que resulte tan estéril como el anterior.”*

⁷³¹ Silvela (1923) p. 246.

⁷³² En sus *Memorias* se muestra muy duro Cambó con el político conservador al que tacha de no haber sabido aprovechar las lecciones políticas del desastre de 1898. Deseoso de abandonar la pugna, *“cuando vio que a su lado había un hombre como Antonio Maura, que tenía todas las cualidades que a él le faltaban, no pensó en otra cosa que en pasarle la dirección del partido y del Gobierno”* p. 93

España, para defender su imperio colonial, proyectó una Escuadra, “se obtuvo del contribuyente todo el dinero necesario para construirla. Con número inferior de millones Italia se hizo en pocos años potencia marítima de primer orden.” ¿Qué ocurrió en España? ¿Por qué no tuvimos, en el momento necesario, una flota adecuada? La respuesta es tajante: “Aquí se despilfarró ese dinero, no se construyeron barcos, si no es algunos que costando muy caros no sirvieron ni para la paz ni para la guerra”. Las consecuencias de esta nefasta política se pagaron muy caras al perderse, pese a los sacrificios realizados, las colonias. Concluye el articulista: “Sólo en un ambiente público tan falso como el nuestro, tan separado de la vida nacional, puede un hombre público considerar como causa de decadencia el que la nación dedique atención preferente a los intereses materiales.”⁷³³

En la sesión del Congreso del día 30 de octubre, Cobián daba lectura al proyecto de ley de fuerzas navales para el año 1904. Ha llegado el momento de explicar la política naval del gabinete. Antes de proceder a su análisis, debemos tener presente dos consideraciones. La primera, González Besada intentaba adoptar el proyecto de presupuesto heredado del Gobierno anterior para aprobarlo a final de año y preparar con más tiempo uno diferente. El nuevo presupuesto permitiría realizar el programa villaverdista de reorganización de los servicios y reconstrucción. La reorganización afectaría a todos los ministerios y permitiría mejorar y optimizar los recursos rebajando el gasto de personal.⁷³⁴ La segunda, Villaverde había asumido el compromiso de recudir en 20 millones los gastos del presupuesto proyectado por el anterior Gobierno. La partida correspondiente al Ministerio de Marina, cuyos gastos previstos ascendían a 36.5000.000 pesetas, se redujo un 13,80 % hasta 31.464.534 pesetas. No se incluía en el proyecto de presupuesto crédito alguno para las obras en construcción.

El 11 de noviembre, consumiendo el tercer turno en contra del presupuesto del ministerio de la Guerra, el diputado republicano Salmerón

⁷³³ *El Imparcial*, 25 de octubre de 1903.

⁷³⁴ Vallejo Pousada, R.: “Augusto González Besada y Mein, un ministro de asuntos económicos (1865-1919), en *La Hacienda desde sus ministros. Del 98 a la guerra civil*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2000, p. 139.

pone en relación el gasto de este ministerio con el de Marina calificando su cuantía, 171 millones de pesetas, de insuficiente para la defensa nacional. Los 31 millones de la partida de Marina “*están destinados a sostener esos barcos que, ni de auxiliares para las escuadras modernas servirían.*” Sostiene que no es cierto, como ha dicho Silvela, que el país no quiera Ejército. Y por lo que respecta a la minoría republicana, dice que desea Ejército y Marina bien constituidos, justamente con el desarrollo de la instrucción pública. ¿De dónde deben salir los recursos necesarios? Apunta la sugerencia de recortar la partida destinada al clero, cuantificable en 50 millones de pesetas y que “*realmente, sirva en nada para mantener y vigorizar las fuerzas del Estado.*”⁷³⁵ En su réplica, el ministro de Hacienda manifiesta que el Gobierno aspira a que, en un porvenir no lejano, España tenga un Ejército y una Marina fuertes, pero tal obra no puede “*patrióticamente emprenderse mientras no se hayan liquidado las consecuencias económicas de nuestras guerras coloniales.*” Frente a lo anunciado por Cobián a los periodistas en septiembre, en el análisis de sus presupuestos realizado por Salvador Canals desde las páginas de la revista *Nuestro Tiempo*, que dirige y cuya línea editorial es cercana a Antonio Maura, sostiene que con tan limitados recursos solo se puede sostener una Escuadra de Instrucción que se “*instruye poco por escasez de carbón y de proyectiles, sin eficacia militar alguna, y unos cuantos barquitos que, si lograsen hacer efectiva la vigilancia y policía de costas, habrían hecho demasiado.*”⁷³⁶ En su opinión, la anunciada constante instrucción de los marineros no era nada más que una quimera.

Frente a este pesimismo, otra publicación también próxima al político mallorquín, la revista *La Vida Marítima*, se felicita del, a su juicio, interés que han mostrado los parlamentarios de “*opuestas filiaciones políticas*” sobre la Marina en la discusión de sus fuerzas navales y de su presupuesto. Los diputados coinciden en “*considerar peligroso y temerario que la nación carezca de una fuerza militar y naval que sirva para defender las costas y al mismo tiempo robustezca la acción diplomática.*”⁷³⁷ Realizado un análisis

⁷³⁵ DSC., 14 de noviembre de 1903, p. 1.918.

⁷³⁶ *Nuestro Tiempo*, diciembre 1904, p. 217.

⁷³⁷ Revista *La Vida Marítima*, n° 68, 20 de noviembre de 1903, p. 635.

minucioso del *Diario de Sesiones del Congreso*, no nos permite ser tan optimistas. Hay interpelaciones sobre un crédito de 2.600.000 pesetas para solventar atenciones del personal y cuyo expediente, en opinión del diputado conde de Torre Vélez, “*se ha extraviado al pasar del Ministerio de Marina al de Hacienda o viceversa, produciendo esto cierta perturbación en el servicio.*”⁷³⁸ Hay una interpelación, seguida de un debate con el ministro de Marina, del diputado Gil Robles en contra del envío del crucero “Río de la Plata” a la exposición de San Luis, alegando los pasados enfrentamientos con Estados Unidos.⁷³⁹ En la sesión del Congreso del día 25 de noviembre, los diputados Ramón Auñón y Azcárate consumen, respectivamente, los turnos primero y segundo en contra de la totalidad del dictamen del proyecto de ley de fuerzas navales para 1904. Azcárate trata de hallar contradicciones entre los criterios sustentados en materia de Marina por este Gobierno y el anterior. Examina detenidamente tanto los gastos, como las situaciones que se fijan para toda clase de buques. Nueva referencia al tema del crucero “Río de la Plata” en la sesión del día 26, al impugnar el diputado romerista por Málaga Francisco Javier Bores y Romero el crédito necesario para su viaje.⁷⁴⁰ Finaliza el debate sobre el proyecto de fuerzas navales con la intervención del ministro que solamente se compromete a reorganizar los arsenales. En la sesión parlamentaria del 27 de noviembre se aprobaban, sin debate, tanto el proyecto de fuerzas navales para 1904, como, tras breve discusión, el crédito para el viaje del crucero “Río de la Plata” a Nueva Orleans. No se encuentra esa preocupación por el resurgir de la Armada a la que hace referencia la revista de la Liga Marítima Española. Los diputados parecen más preocupados por recordar la pasada guerra. No abordan la necesaria reconstrucción de la marina bélica. No obstante, los ministros de Hacienda y Marina habían estudiado la forma de regenerar la marina mercante. González Besada presentó, el 6 de noviembre de 1903, un proyecto de ley para la “protección de la marina mercante nacional” que no finalizaría su trámite parlamentario al cesar el Gobierno.⁷⁴¹

⁷³⁸ DSC., 7 de noviembre de 1903, p. 1.668.

⁷³⁹ DSC., 23 de noviembre de 1903, pp. 2.203 a 2.206.

⁷⁴⁰ Intervención de Bores y Romero, en *La Época, El Día*, 26 de noviembre de 1903 y revista *Vida Marítima*, nº 69, 30 de noviembre de 1903, p. 653.

⁷⁴¹ Reproducción íntegra del proyecto de ley, en *La Época*, 6 de noviembre de 1906. Apoyo a la ley, en *El Imparcial*, 7 de noviembre de 1903: “Este peligro, ó sea el de una segura ruina para nuestros armadores y navieros, así como la vergüenza de que buques españoles tengan que ser

La situación ministerial de Villaverde era insostenible. A la manifiesta falta de apoyo por parte de los parlamentarios del Partido Conservador, que acogían con aplausos tibios sus intervenciones parlamentarias, en contraste con las ovaciones clamorosas a los discursos de Maura, se une la labor obstruccionista de los diputados republicanos.⁷⁴² En esta situación, era muy difícil lograr la aprobación de las cuentas públicas para 1904. Para evitar el déficit, el gabinete sugirió que se pudieran cobrar los impuestos desde el primero de año con arreglo al proyecto de presupuestos. Ante las dudas sobre la constitucionalidad de esta medida, se demandó el apoyo de los liberales. Éstos lo negaron. El 3 de diciembre dimitía Villaverde incapaz de cumplir con el mandato constitucional de votar los presupuestos antes de que finalizara el año.⁷⁴³

5.3. El primer Gobierno de Antonio Maura.

5.3.1.- Maura o la obsesión del mar.

Además de Joaquín Sánchez de Toca, fue Antonio Maura y Montaner el otro político español que mejor supo comprender los problemas marítimos de España en todas sus vertientes.⁷⁴⁴ Fueron dos los temas perseverantes en la acción de su Gobierno: la reforma local y la “cuestión de la Escuadra”.⁷⁴⁵ Aunque el político mallorquín no escribió ningún tratado sobre la Armada, como había hecho Sánchez de Toca, supo rodearse de hombres competentes que le asesoraron en los aspectos técnicos de sus reformas.⁷⁴⁶

abanderados en extraños países, viene á combatir el proyecto del señor ministro de Hacienda. Por ello merece plácemes el Sr. González Besada, plácemes y felicitaciones que no habrá de escatimarle la producción nacional “

⁷⁴² Recepción de los discursos, en Maura & Fernández Almagro (1999) p. 54.

⁷⁴³ Soldevilla, *El año político. 1903*, pp. 424 y 425. Maura & Fernández Almagro (1999) pp. 54 y 55. Dimisión de Villaverde y reacciones a la misma, en Romero Maura (1975) p. 307.

⁷⁴⁴ *El Mundo Naval Ilustrado*, 15 de junio de 1901, p. 260. Comentario sobre la general desafección del mundo político, salvo los políticos citados, a los asuntos navales. Ramírez (1987) p. 89.

⁷⁴⁵ García Venero, M.: *Antonio Maura 1907-1909*, Madrid, Ediciones del Movimiento, 1953, p. 136. María Jesús González califica de leitmotiv de la política de Maura la cuestión naval. p. 264.

⁷⁴⁶ Chocano (2004) p. 21. F.A.M. Legajo 452, carpeta 9. Un ejemplo muy claro de ese asesoramiento técnico lo encontramos en los apuntes que remite a Antonio Maura Adolfo Navarrete para que aquél prepare concienzudamente su intervención en el debate sobre los presupuestos de Marina de 1901. En ellos, después de analizar el coste estimado de todos los planes navales anteriores, informa Navarrete que

¿Por qué la constante preocupación de Antonio Maura por el mar? Él mismo responde a este interrogante al vincular indisolublemente su origen isleño con su preocupación por las cosas del mar: “*pues soy isleño y desde niño me he hecho la idea de que necesitamos fuerza naval como aire el pulmón.*”⁷⁴⁷ La presencia de la escuadra británica en las aguas del archipiélago de las Baleares, la sintió como una profunda humillación que recordaba el grave problema de la indefensión naval española.⁷⁴⁸ La Marina, tanto en su vertiente militar como en la civil, desde los inicios de su carrera profesional y política es objeto de su atención.⁷⁴⁹ Maura emprendió una vigorosa acción durante más de treinta años, él mismo la califica de “porfiadísima,” con el objetivo de dotar a España de una defensa naval adecuada y de introducirla en el sistema de alianzas internacionales que rompieran nuestro aislamiento.⁷⁵⁰ La campaña le costaría sinsabores. Su labor a favor de la reconstrucción de la Armada tuvo en contra siempre a un sector de su oficialidad. En una fecha tan temprana como 1890, escribe: “*Los periódicos militares... insisten en hablar de las tremendas injurias y los insultos que yo dedico a la Marina. El que lea mis palabras ya sabe cuan caprichosa es esta queja.*”⁷⁵¹ No fueron afanes de lucro

“*la fuerza imprescindible para empezar a ser potencia naval sin bajar en valor de 225 millones de pesetas.*” Hace, a continuación, un detenido estudio sobre los gastos de conservación, movilización y amortización de una flota. El presupuesto se dispara hasta los 40,5 millones. “*La Marina es muy cara, aunque más cara es no tenerla, y más cara aún es tenerla ficticia y mal organizada,*” confluente en su informe Navarrete.

⁷⁴⁷ Biblioteca Museo Naval de Madrid. Sección Manuscritos MS 2.441, documento 39. Carta de Antonio Maura de 13 de junio de 1890 a Federico Ardois. F.A.M. Legajo 445, carpeta 3. El mismo Maura retomaba el tema en su conferencia pronunciada en el Ateneo de Madrid el 5 de mayo de 1902: “*Cuando niño, yo muy cerca de mi cuna oía el arrullo del mar.*” Su añoranza del Mediterráneo le llevó, cuando construyó su casa en la calle de La Lealtad, a que “sus pavimentos fueran fabricados con la vieja madera de una fragata, la “Don Juan”, en la que Maura navegó cuando era niño.” Olmet, L. A. & García, A.: *Los grandes españoles: Maura*, Madrid, Imprenta de “Alrededor del mundo”, 1913, p. 76.

⁷⁴⁸ “Contó Maura su impresión desoladora viendo llegar a las costas mallorquinas una poderosa escuadra inglesa. El faro del acorazado más fuerte parecía mirar a las islas con una ávida mirada de cíclope avariento. Y Maura sintió pena, angustia en su alma de artista y de español, viendo sus amadas baleares (sic) tan indefensas, sin otros acorazados que pudieran defenderlas, en caso de necesidad contra aquellos monstruos”, Olmet & García (1913) p. 76.

⁷⁴⁹ En 1879, el aún abogado Antonio Maura, acepta la petición de las corporaciones de Palma de Mallorca para representarlas en una información que había abierto el Ministerio de Hacienda sobre las Comunicaciones Marítimas. Su labor se concretó en una serie de propuestas sobre primas a la construcción y a la navegación además de solicitar la restauración del derecho diferencial de bandera. Ya diputado, fue nombrado miembro de la Comisión parlamentaria para el estudio de la formación de una nueva escuadra, a mediados de los ochenta.

⁷⁵⁰ Discurso de Antonio Maura en el Teatro Real de Madrid el día 21 de abril de 1915. Recogido por Conde de Vallengano: *Maura y la política exterior de España*, Madrid, Imprenta de Juan Pérez Torres, 1917.

⁷⁵¹ B.M.N.M. MS 2441/Doc. 39. Carta de Antonio Maura a Federico Ardois de 6 de junio de 1890. En una misiva anterior, 27 de mayo, le rogaba que intentase acabar con los ataques de que era objeto por parte de la Marina.

los que le impulsaron a los asuntos navales. Era abogado de profesión; un buen abogado, al parecer con sólidos conocimientos de derecho civil, derecho administrativo y derecho constitucional. Su obsesión le produjo, como él mismo reconoce, un quebranto económico, en cuanto abandonó sus propios pleitos.⁷⁵²

En los años que precedieron al desastre de 1898, tanto desde la oposición como desde sus responsabilidades ministeriales, había advertido sobre las consecuencias desastrosas de desatender la fuerza naval española. Como ejemplo de este espíritu citaremos sus palabras del 15 de abril de 1890 en el Congreso: *“Hay quien opina que España no necesita Marina; yo soy de los que creen que la necesita mucho, inexcusablemente. Lo que no podemos es costear una gran Marina, y esto nos obliga más a rebuscar en todos los rincones donde se malgasta el dinero e impedir que se malgaste.”* En la sesión del 13 de mayo de 1890 nuevamente insistiría en el tema:

*“Esta institución –la Marina- le es precisa a la nación más que ninguna otra, porque nosotros que tenemos por metrópoli una península; que tenemos en el Mediterráneo unas islas tan codiciadas, sobre todo ahora que se abre el continente africano a las expansiones de Europa; que tenemos frente a la costa occidental de África las islas Canarias; que en el Extremo Oriente tenemos el archipiélago filipino, y en el seno mejicano las Antillas, pedazos queridos del territorio nacional, sentimos necesidades no ya grandes, sino en todo tiempo superiores a nuestros recursos.”*⁷⁵³

Con motivo de la discusión parlamentaria sobre la situación de los Astilleros del Nervión, Antonio Maura insiste, una vez más, en la necesidad de crear una poderosa Armada modificando la distribución del gasto que en el capítulo de la marina de guerra hacía el Gobierno:

“si un conflicto internacional sobreviene con una potencia cuyo material flotante sea superior al nuestro, la bizarra oficialidad de nuestra Armada sabrá en sus barcos escasos y deficientes consagrarse a la muerte para salvar la honra del pabellón; pero no es eso lo que los

⁷⁵² B.M.N.M. MS 2441/Doc. 39. *“Después de sacrificar al servicio público y de la Marina en primer término, largas horas que mis clientes querían pagarme dedicándolas a mis pleitos”*, escribe Maura a Federico Ardois el 26 de mayo de 1890. Maura como abogado, en Cabrera, M.: “El conservadurismo maurista en la Restauración. Los límites de la <Revolución desde Arriba>”, en García Delgado, J. L.: *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Madrid, Siglo XXI Editores, p. 59.

⁷⁵³ Sesión del 13-V-1890, DSC., según lo recoge Ruiz-Castillo (1953) p. 96. Fernández Almagro (1945) p. 44. Pérez Delgado (1974) p. 557. Chocano (2008) p. 37.

*dignos individuos tienen derecho a demandar y la nación a exigir de sus Gobiernos. Gastando el 80 por 100 del presupuesto en personal y el 20 por cien en material flotante no hay marina posible; porque llegado el caso ese numeroso personal, por heroico que sea no puede combatir a nado o en armadías.*⁷⁵⁴

Después del Desastre de 1898, fiel a sus ideas, Maura se decanta, en contra de lo que había acontecido con Joaquín Costa y con Rafael Gasset, a favor de la restauración de la Armada. Decía en la sesión del Congreso de los Diputados del 5 de diciembre de 1901:

“Después del desastre, en cuantas ocasiones se me han ofrecido, he rogado... a los que gobiernan a mi país, para que de una vez definieran cuál era el programa de España en asuntos navales; porque me parecía... extrema urgencia,... España necesita poder naval a todo trance. Necesitamos más fuerza en los mares que en tierra; y ha de ser inútil la de la tierra sin el apoyo de la de los mares; hay que decir de una vez a la Nación, que significa el statu quo y qué es lo que necesita la Nación para tener alguna fuerza naval”.

Durante el Gobierno de Francisco Silvela, a lo que debió dedicar más tiempo Maura, opina Tusell, fue a la cuestión de la Marina, empleando un lenguaje que tenía mucho de regeneracionista y adquiría a menudo un carácter tan vehemente como en sus intervenciones de carácter estrictamente político.⁷⁵⁵ Pese a que un cierto escepticismo tiñe su intervención parlamentaria del día 6 de diciembre de 1899, el diputado mallorquín pedirá al Gobierno Silvela que inicie la reconstrucción de la Armada partiendo de cero: *“desde hace quince años venimos discutiendo las cosas de la Marina. Las he discutido varias veces... No recuerdo haber logrado nunca nada, y no espero lograr nada en el día de hoy.”*⁷⁵⁶ Las fuerzas navales deberán organizarse de nuevo teniendo como objetivo la eficacia y, para conseguirlo: *“Mejor y mucho más barato sería dedicarse a reconocer que lo que es inútil lo es, y arreglarlo, y venderlo, y, si no lo compra nadie, echarlo a pique... lo más peligroso para el porvenir de nuestra Marina es la Marina que tenemos.”*⁷⁵⁷ En la sesión del 13 de diciembre, después de afirmar que es necesaria la existencia de una ley

⁷⁵⁴ *El Imparcial*, 24 de mayo de 1892.

⁷⁵⁵ Tusell, (1994) p. 51.

⁷⁵⁶ Sesión del 6-XII-1899, DSC., según lo recoge Ruiz-Castillo (1953) pp. 124 y 125. Vega & Ruiz (1994) p. 87.

⁷⁵⁷ Sesión del 6-XII-1899, DSC., según lo recoge Ruiz-Castillo (1953) p. 128. Chocano (2008) p. 285.

sobre el plan naval futuro, pregunta: “¿Cuándo se formulará y se traerá al Parlamento?”⁷⁵⁸ No se limita a interrogar al Gobierno, también propone la división de las funciones correspondientes al Ministerio de Marina, mediante la creación de un Almirantazgo o Estado Mayor; la más rigurosa reducción de las plantillas y organizar los servicios de modo que los marinos militares encontrasen los buques construidos; los parques y almacenes, surtidos, y todo lo necesario para desempeñar en los mares su misión.⁷⁵⁹ Critica al Gobierno lo poco que hace para remediar la penosa situación actual de la Armada: “con barcos de pesca se nos puede bloquear, poco más o menos; se puede interceptar la comunicación con nuestras islas.” Ante esta situación, “el único que no responde es el Gobierno”. La sociedad, en su opinión, lo ha hecho a través de la creación de la Liga Marítima lo que demuestra que “esta Nación lo que tiene enfermo es el elemento oficial”⁷⁶⁰

Sin embargo, pese a esta constante preocupación por los asuntos navales, pese a la vehemencia con la que defendía sus argumentos a favor tanto de la marina militar como de la civil, sólo cuando ocupó la presidencia del Gobierno, pudo hacer posible sus proyectos: “¡Treinta años y hasta los veintiocho no pude lograr nada! La segunda vez que fui Presidente del Consejo de Ministros pude poner la primera hilada del cimiento de una obra que tiene muchos pisos. Y de eso que se legisló, todo quedó abandonado, menos lo que no se podía abandonar, siendo de notar que en Marina lo que no es completo y sistemático, resulta inútil;” se quejaba Antonio Maura en un discurso pronunciado en Madrid en 1915.⁷⁶¹

⁷⁵⁸ Vega & Ruiz (1994) p. 115.

⁷⁵⁹ Ruiz-Castillo (1953) pp. 120 y 121.

⁷⁶⁰ El discurso de Antonio Maura en el Congreso de los Diputados, del día 5 de diciembre de 1901, es reproducido en su integridad en los números 69 y 70 de *El Mundo Naval Ilustrado*.

⁷⁶¹ Discurso en el Teatro Real de 21 de abril de 1915. Recogido por el Conde de Vallano: *Maura y la política exterior de España*, Imprenta de Juan Pérez Torres, Madrid, 1917.

5.3.2.- El Primer Programa Naval de Maura y Ferrándiz.

El 5 de diciembre de 1903 Alfonso XIII designaba a Antonio Maura como presidente del Gobierno. Ya había desempeñado las carteras de Ultramar, Gracia y Justicia y Gobernación. Para acompañarle en su gestión gubernamental, el nuevo jefe del gabinete nombraba a Rodríguez Sampedro para la cartera de Estado; Sánchez de Toca para Gracia y Justicia; Allendesalazar para Agricultura; José Sánchez Guerra para Gobernación; Domínguez Pascual para Instrucción Pública; Guillermo J. Osma se encargaba de la siempre difícil cartera de Hacienda y el general Linares y el capitán de navío de primera clase Ferrándiz serán los designados para las carteras de Guerra y Marina.⁷⁶² Sobre este primer Gobierno presidido por Maura señala Fernández Almagro que da la impresión de ser “como el ensayo de cuantas iniciativas ministeriales y campañas de oposición habrían de desarrollarse, a gran escala, tres años después”.⁷⁶³ Si en algún campo la palabra ensayo estaba plenamente justificada, es en el de la Armada. En 1904 y en 1907 pretende tanto la reforma de la Armada como la creación de una nueva Escuadra que sustituyera a la desaparecida en la guerra contra los Estados Unidos de América. Ambas gestiones ministeriales contaron con la oposición de amplios sectores de la oficialidad de la Armada, especialmente almirantes. En la primera de las ocasiones no logró nada. El éxito coronó el segundo de sus intentos.

Maura no tenía un camino fácil para poder cumplir su “*revolución desde arriba*”. Después de la dimisión de Francisco Silvela, aún no era reconocido como el líder indiscutido del Partido Conservador. La facción ultra conservadora, dirigida por Pidal, mostraba inquietud por su pasado liberal y censuraba el método, por aclamación, de elección de su jefatura. Eduardo Dato, postulado como uno de los posibles sucesores de Silvela, no figuraba en el nuevo gabinete, replegándose a un discreto segundo plano. Villaverde, su

⁷⁶² Breve reseña biográfica de Ferrándiz, en revista *La Vida Marítima*, nº 70, 10 de diciembre de 1903, p. 676. Se puede leer: “*Llega a tan elevado cargo por sus propios merecimientos y es una de las esperanzas más legítimas de la Armada.*” Biografía de Ferrándiz, en Rodríguez González, A.R.: “Vida y obra de un marino regeneracionista: el Almirante Ferrándiz”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 57, 2009, pp. 51 a 64.

⁷⁶³ Fernández Almagro (1946) p. 59.

más rotundo competidor por la jefatura del partido, es propuesto para la embajada española en París.⁷⁶⁴ El dividido Partido Liberal, ahora en la oposición, aglutina sus fuerzas para oponerse a la política clerical del nuevo presidente del Gobierno. Sus manifestaciones más relevantes fueron el nombramiento del arzobispo Bernardino Nozaleda para la sede episcopal de la republicana ciudad de Valencia y el Convenio firmado con el Vaticano en junio de 1904.

El nuevo ejecutivo consigue su primer éxito al aprobarse la ley de Presupuestos el 20 de diciembre de 1903. Los republicanos cesaron en la obstrucción parlamentaria. Podía comenzar su programa de reformas: proyecto de ley de Administración Local; reforma del sistema electoral; rearme naval; prudencia en Marruecos; reformas de carácter social y la preparación para el primero de mayo de los presupuestos de 1905, “*en los que se harán hondas reorganizaciones de servicios, singularmente en Guerra y Marina.*”⁷⁶⁵

El 18 de diciembre de 1903, apenas estrenado en su responsabilidad como presidente del Gobierno y aprovechando la discusión del presupuesto del ministerio de Marina, anunciaba Maura en el Congreso la continuidad del programa naval elaborado por Silvela: “*En el mes de julio expuse mi pensamiento sobre la Marina, tengan por ratificado cuanto dije entonces.*” La continuidad con el proyecto naval del viejo líder conservador era lógica desde el punto de vista político. Maura no solamente era su heredero en la jefatura del partido, también en el gabinete presidido por Silvela había unido su suerte a la de Sánchez de Toca, contra Villaverde, en la defensa de la ampliación de gastos suscitados por el programa naval del ministro de Marina. Por otra parte, Ferrándiz había ocupado el cargo de director de material del ministerio cuando lo dirigía Sánchez de Toca y había sido un leal y fiel colaborador de éste.⁷⁶⁶ En la misma sesión parlamentaria, Maura anunciaba que, una vez aprobados los presupuestos, “*una de las primeras cosas que*

⁷⁶⁴ Grupos opuestos a la jefatura de Maura, en González, M. J. (1997) p. 63. Nombramiento embajador, en Maura & Fernández Almagro (1999) pp. 63 y 64.

⁷⁶⁵ Revista *Vida Marítima*, nº 71, 20 de diciembre de 1903, p. 682. Programa del nuevo Gobierno, en Comellas (2002) p. 243.

⁷⁶⁶ Rodríguez González (2009) p. 58.

vendrán a las Cortes será el programa entero del Gobierno sobre la Marina, con el problema de *la Escuadra y el modo de acometerlo*.⁷⁶⁷ Aprobado por el Consejo de Ministros,⁷⁶⁸ el 25 de enero, en la primera sesión celebrada por las Cortes después de las vacaciones de Navidad, el ministro de Marina daba lectura al proyecto de ley de la Reforma General de la Organización de los Servicios de la Armada y Programa de Armamentos Navales.⁷⁶⁹ Para su confección se habían tenido en cuenta los estudios y proyectos realizados por la Junta de Escuadra durante el mandato de Sánchez de Toca.

Estaba compuesto de una extensa exposición seguida de seis artículos. En la parte expositiva, calificada por el capitán de navío e investigador naval Antonio de la Vega de “prolija y hasta farragosa”,⁷⁷⁰ se justificaba el proyecto de ley por la imperiosa necesidad de dotar a la Armada de una nueva estructura ante los grandes cambios tecnológicos acaecidos en el mundo naval y la nueva realidad impuesta a España por la pérdida de las posesiones ultramarinas. En el artículo primero fijaba los fines de la Armada en los siguientes términos: “*la defensa de la autonomía y de la integridad territorial de la nación, en forma que asegure nuestra posesión continua y la eficacia militar de las bases de operaciones más estratégicas, así como su influencia sobre los campos de acción próximos a ellas.*” En su artículo segundo se proyectaban las reformas de los institutos y servicios dependientes del ministerio de Marina, a partir del 1º de enero de 1905, en los siguientes términos:

- Estado Mayor Central de la Armada.
- Dirección general de construcciones.
- Dirección de Navegación, Pesca e Industrias marítimas.

⁷⁶⁷ *Nuestro Tiempo*, nº 48, diciembre de 1904, p. 318. Resumen de la intervención de Antonio Maura, en revista *La Vida Marítima*, nº 72, 30 de diciembre de 1903, pp. 714 y 715.

⁷⁶⁸ *El Globo*, 22 de enero de 1904. El rotativo inserta la noticia al informar sobre la rueda de prensa de Sánchez Guerra. En la misma los periodistas le preguntan sobre ciertos aspectos del futuro proyecto: la supresión de los tres Departamentos Marítimos y la construcción de cuatro acorazados.

⁷⁶⁹ A.G.P. Caja 15.613, expediente 11. Proyecto de Ley. Presentación del proyecto ante las Cortes, en revista *Vida Marítima*, nº 76, 10 de febrero 1904, p. 74. Muestra del interés suscitado por el tema en la Liga Marítima Española y de su vinculación con el Gobierno es que su revista reproducirá íntegramente tanto el proyecto de Ley gubernamental, como los dos dictámenes de la ponencia en varios números de 1904.

⁷⁷⁰ Vega, A.: “Un plan naval fallido: Ferrándiz 1904”, en *Revista de Historia Naval*, nº 43, 1993, p. 97.

- Jurisdicción central de la Armada.
- Dirección de Servicios auxiliares.
- Un cuerpo de Infantería de Marina.

En el Artículo tercero se anunciaba que “*el Ministro de Marina presentará a las Cortes dentro de los cuatro meses subsiguientes a la aprobación de esta ley, la orgánica de los Cuerpos de la Armada*”. En el mismo quedaban recogidos aspectos como los procedimientos para el ingreso en cada Cuerpo; los deberes y derechos fundamentales del personal; sus situaciones y retiros; se determinaban las condiciones para el ascenso, para la separación del servicio activo a flote y para el retiro definitivo. En el Artículo cuarto se anunciaba la presentación “*en plazo y forma iguales a los del artículo anterior,*” de un proyecto para fijar las plantillas del personal garantizando los derechos del personal excedente. El Artículo quinto estaba dedicado a las funciones que corresponden al Estado Mayor Central de la Armada, puesto de acuerdo para los asuntos mixtos con el del Ejército, como son la proposición de las construcciones o adquisiciones cuya prioridad estime señalada, siempre de acuerdo con los recursos disponibles y en el plazo máximo de ejecución de cuatro años.

El último de los artículos proyectaba tanto las obras terrestres, como las adquisiciones de material naval. El importe total presupuestado ascendía a 38.686.621 pesetas. El nuevo material de combate era:

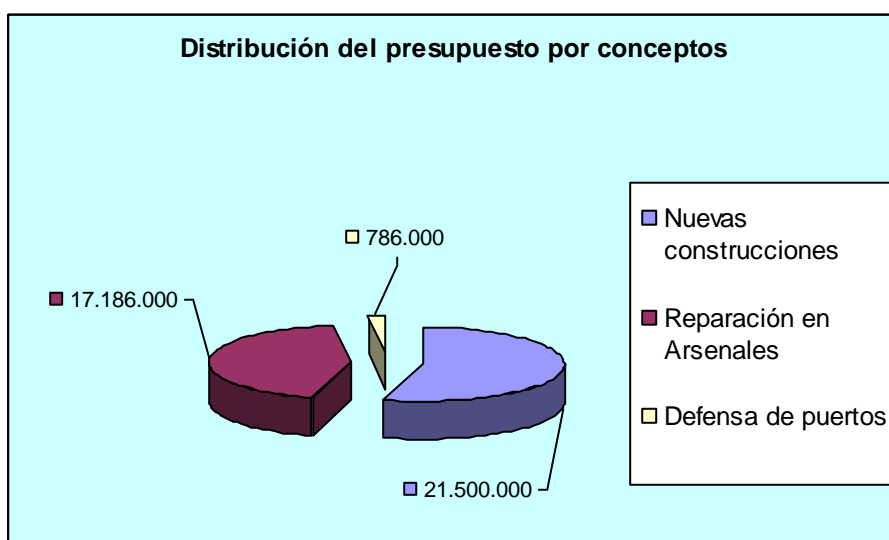
Cuadro nº 5: Proyecto de Escuadra de Maura-Ferrándiz.

DEFENSAS MÓVILES	TOTAL A INVERTIR
Doce torpederos de 150 toneladas	13.500.000 pesetas
Un torpedero sumergible de 100 a 110 toneladas, buque experimental y para instrucción del personal	1.500.000 pesetas.
Total	15.000.000 pesetas
BUQUES PARA SERVICIOS AUXILIARES	TOTAL A INVERTIR
Un buque mixto Escuela de Guardias Marinas	5.000.000 pesetas
Diez cañoneros guarda-pescas	1.500.000 pesetas
Total	6.500.000 pesetas

Fuente: A.G.P. (Elaboración propia)

El coste total de las nuevas construcciones ascendía a 21.500.000 pesetas, lo que representaba el 55,57 % del gasto presupuestado. 17.186.000 pesetas se destinaban a reparaciones en los arsenales de Ferrol (9.230.000); Cartagena (1.680.000) y La Carraca (Cádiz) (5.490.000). Una partida de 786.000 pesetas era presupuestada para dotar de defensas fijas a los puertos militares de Ferrol (50.000); Cartagena (100.000); Cádiz (16.000); Mahón (25.000); Bilbao (142.000); Santander (81.400); Pasajes (18.400) y Ría de Arosa (283.821).

Gráfico nº 1: Distribución del presupuesto por conceptos.



Elaboración propia. Fuente: Archivo General de Palacio.

¿Hubo estudios de los organismos competentes de la Armada sobre las características técnicas de los barcos previstos en el proyecto de ley? La respuesta es positiva. El Centro Consultivo de la Armada dedicaba su sesión del 30 de abril de 1904 a la discusión de las características técnicas de los barcos destinados a la formación de los guardiamarinas. Para el primer año de formación, se propone un barco de vela. Se demandaba la realización de las prácticas de segundo año en un buque moderno y no mixto, como proponía el proyecto presentado por Ferrándiz. El valor del mismo se estimaba en 10.920.000 pesetas, su desplazamiento en 4.000 toneladas, su radio de acción

de 2.250 millas y su velocidad de nueve millas. La Comisión parlamentaria que dictaminó el proyecto, no aprobó lo propuesto por el Centro Consultivo. Para las prácticas del tercer año, se destinaba al crucero “Lepanto”.⁷⁷¹

Como complemento a su proyecto naval y para dotarse de un consejo asesor adecuado, Ferrándiz creaba el 27 de enero de 1904 una Junta de Oficiales. Estaba constituida por elementos muy jóvenes, ninguno de ellos almirante. Se le encargaba el estudio y revisión tanto de los proyectos de reformas del personal, como de lo referente al Plan de Construcciones de la Escuadra.⁷⁷²

¿Cuál fue la reacción mediática al primer plan naval presentado para su discusión en el Congreso? Reseñar que prácticamente no hubo comentarios sobre el plan propiamente dicho. La única excepción es la información, con el título “*De las reformas*”, publicada en la *Revista General de Marina*. Se informaba sobre la existencia de un crédito para la construcción de doce torpederos, por valor de trece millones de pesetas y otro de millón y medio para la adquisición de un sumergible o submarino. El articulista no objetaba nada contra el proyecto, es más lo apoyaba al opinar que: “*como base para una defensa, es indudable la necesidad de esos torpederos, pues los que poseemos actualmente no tienen valor alguno.*”⁷⁷³ Aparentemente era lo único pretendido por el modesto proyecto de Ferrándiz: sustituir los ya desgastados y anticuados torpederos aún dados de alta en los *Estados Generales de la Armada*. Frente a la parquedad informativa sobre el plan naval, desde los medios escritos especializados en temas navales se aportaban ideas para la futura Escuadra. Ferragut Sbert criticaba la opción estratégica de una defensa absolutamente estática, como la que pueden proporcionar los torpederos: “*es la muerte*”. Estas unidades ligeras no pueden conseguir desbloquear las plazas sitiadas, presumiblemente por fuerzas entre cuyos componentes se encuentren acorazados. Propone, en consecuencia, que “*nuestra primera escuadra debe constituirse con buques de un poder ofensivo y defensivo máximo, pudiendo en*

⁷⁷¹ A.G.M.V.M. *Libro de Actas del Centro Consultivo*. Sesión correspondiente al 30 de abril de 1904, pp. 109 a 111.

⁷⁷² Bordejé (1978) p. 93. Chocano (2008) p. 317. Rodríguez González (2010) p. 119.

⁷⁷³ *Revista General de Marina*, Tomo LV, noviembre de 1904, p. 739.

ellos ser sacrificado únicamente el radio de acción, por la circunstancia de tener que operar en nuestras costas... Las unidades de combate que reúnan tales condiciones, serán en cualquier circunstancia elementos preciosos para la defensa de nuestra integridad.” Dichas unidades son los acorazados. No se fijaba ni su número, ni la posibilidad de construir otras unidades de combate.⁷⁷⁴ Inspirándose en las tesis de Mahan, el ingeniero industrial Carlos Eizaguirre publicaba un estudio en la *Revista General de Marina*. Después de analizar las funciones y posibilidades de los diferentes modelos de escuadras, sostiene que *“ninguna Escuadra satisface más cumplidamente las necesidades de la España de hoy, que una Escuadra de alta mar, pues no solo podría llevar la guerra en caso necesario a los mares de jurisdicción enemiga, sino que también... a la defensa de las costas.*” Es, precisamente, la finalidad primordial de la Armada o la defensa de las costas y aguas jurisdiccionales peninsulares, insulares y de Marruecos. Los barcos españoles deben permitir, en todo momento, batir a las fuerzas enemigas que puedan concentrarse en las mismas y garantizar las comunicaciones marítimas entre todos los puertos españoles. Para lograrlo hay que dotar a la marina de acorazados de alta mar, cruceros acorazados, avisos y torpederos. Las unidades fundamentales, como ocurre en el resto de las marinas, son los acorazados. Formulaba, después de analizar la relación existente entre acorazados y cruceros en las grandes potencias navales, un principio para la marina española: *“no debemos construir más cruceros de este tipo que el 50 por 100 del número de nuestros acorazados.*” Además, contrariamente a lo realizado por Ferragut, expone la cantidad de unidades que han de construirse y cómo han de organizarse las fuerzas navales. Serán cuatro las divisiones navales, compuestas todas ellas por el mismo número de unidades. El total de buques que deben formar la Escuadra de combate será de: 16 acorazados, 8 cruceros acorazados y 16 avisos. Consciente de la penuria económica de España, proponía la realización de dos divisiones completas. La tercera división la integrarán los buques hoy existentes, *“y servirá para la instrucción del personal, debiendo navegar todo el año a ser posible, y hacer toda clase de prácticas y ejercicios.*” A los torpederos, cuyo número no se especifica, se les encomendaba la misión de defender las costas

⁷⁷⁴ Ferragut Sbert, G.: “Relaciones de nuestra política internacional con la construcción de la Escuadra”, en revista *Vida Marítima*, nº 75, 30 de enero de 1904, p. 51.

peninsulares, especialmente las del Norte, en combinación con las defensas terrestres y submarinos.⁷⁷⁵ La revista *Vida Marítima* transcribe un artículo aparecido en la publicación francesa *Yacht*. Analizaba, en primer lugar, la situación tanto de la flota española como de las bases navales. Después de afirmar que para España es necesaria una marina de guerra, se interrogaba: “¿Cómo será esta *Escuadra* y cuál debe ser el programa de las nuevas *construcciones*?” La primera consideración era que no podremos aspirar a convertirnos nuevamente en una potencia de primer orden. La segunda consideración era que debemos contar con la alianza del Reino Unido. Pero, para lograr este imprescindible objetivo, era necesaria una fuerza naval que cuantificaba en “ocho acorazados y cuatro cruceros, más un centenar de torpederos.” Como todos los autores antes citados, concedía la primacía naval a los acorazados, éstos mantienen la misma relación con respecto a los cruceros que la sugerida por Eizaguirre. Reconocía que la industria naval española no podía satisfacer adecuadamente su proyecto. En consecuencia, proponía, a modo de interrogante, la solución: “¿y por qué España no podría, como Japón, hacerse construir una *Escuadra completa en el extranjero*?”⁷⁷⁶ El vicealmirante José Navarro y Fernández, que había formado parte de la Junta de Escuadra, publicaba un folleto, en enero de 1904, exponiendo su Plan de Escuadra. Estaría constituida por diez acorazados de 13.000 a 15.000 toneladas; ocho cruceros exploradores de 3.000 toneladas; seis cazatorpederos de 450 toneladas; cuarenta torpederos de 130 toneladas; cuarenta y dos torpederos de 70 toneladas; siete cañoneros 500 toneladas; siete cañoneros de 300; “dos buques mixtos, uno escuela de Guardia-marinas y otro de Maquinistas y fogoneros de 2.500 toneladas y tres buques de vela escuelas de Contramaestres, timoneles y marinería de 600 toneladas”. Proponía mejorar las defensas fijas existentes y establecer otras nuevas. Recordaba que “es necesario que los puntos donde radiquen los grupos de torpederos se construyan varaderos para ellos, talleres almacenes y material auxiliar.” El presupuesto aproximado que sería necesario para obtener la

⁷⁷⁵ Eizaguirre, Carlos L. de: *La futura escuadra española: Ideas acerca de cómo debería ser*, Madrid, Imprenta Alemana, 1904. El texto fue íntegramente reproducido por la *Revista General de Marina*, Tomo LV, julio y agosto de 1904, pp. 5 a 50 y 211 a 226.

⁷⁷⁶ Le Roll, P.: “La Marina Española y el <Yacht>”, en revista *Vida Marítima*, nº 76, 10 de febrero de 1904, pp. 69 y 70.

expresada fuerza es de 495.065.2000 de pesetas, se elevarían hasta 545.065.200 millones en caso de optar por la construcción de los acorazados de 15.000 toneladas. Navarro proponía un presupuesto total anual de 96.000.000 de pesetas, para las nuevas construcciones se reservarían 51.357.527 pesetas.⁷⁷⁷ Entre lo sugerido en las publicaciones especializadas y lo proyectado por Ferrándiz había un abismo: ningún acorazado. Esta notable diferencia se puede explicar por motivos presupuestarios y de prioridades en sus creadores. Presumiblemente, sabiendo la oposición que generaban los gastos navales entre los españoles, Ferrándiz proyectó una reforma de la Armada poco ambiciosa. La creación de la auténtica escuadra de combate, quedaría relegada a tiempos más proclives. Que posiblemente su planteamiento fuese acertado, lo demostraba el escaso interés suscitado por el programa naval en la prensa diaria. Ésta mostró indiferencia tanto hacia el proyecto de escuadra, como hacia su debate parlamentario. Lo denunciaron, tanto Ramón Auñón como Moret, desde la tribuna de oradores del Congreso. Lo censuró el secretario de la Comisión parlamentaria desde la revista que dirige.⁷⁷⁸ Hubo, no obstante, críticas procedentes de los rotativos proclives a los partidos de la oposición o defensores de intereses corporativos. En este último caso podemos situar a los ingenieros que, desde el suplemento al número 471 de su revista, censuraban la pretensión gubernamental de entregar la construcción y conservación de los puertos al ministerio de Marina, tachando de “engendro” al proyecto de Ferrándiz. *El Globo* le dedicaba un largo editorial. Después de analizar la política naval en el siglo XIX, especialmente la seguida por la Unión Liberal, auguraba que “*será dinero tirado al mar*” lo ahora pretendido. *La Correspondencia de España* y *Heraldo de Madrid* criticaban, en sendos editoriales, lo propuesto por el Gobierno de Maura, tachando el segundo de “*transacción con Villaverde*”, para atraerse hacia sus posturas, a los elementos díscolos del Partido Conservador aún a costa de sacrificar las ideas en pro de una auténtica reconstrucción del poder naval.⁷⁷⁹ Reaparecía el

⁷⁷⁷ Navarro y Fernández (1904) pp. 20 a 27.

⁷⁷⁸ Ramón Auñón, en *DSC.*, 5 de noviembre de 1904, p. 847. Moret, en *DSC.*, 28 de noviembre de 1904, p. 1.391. Canals, en *Nuestro Tiempo*, nº 49, enero de 1905, pp. 115 y 116.

⁷⁷⁹ Revista *Madrid Científico*, nº 471, enero de 1904. Editorial del suplemento “El Ingeniero” bajo el título “¡Bonito pastel!” *El Globo*, 25 de enero de 1904. Editorial bajo el título “Ante el proyecto de Escuadra” *La Correspondencia de España*, 16 de enero de 1904. Editorial bajo el título: “Sin pies ni cabeza” *Heraldo de Madrid*, 26 de enero de 1904. Editorial bajo el título “Los servicios de la Armada”

problema de la escuadra como excusa para atacar a una facción rival del partido o al partido del turno en ese momento en el disfrute del poder gubernamental. No había pretensión de reconstruir lo destruido; había la pretensión de desgastar a los rivales políticos.

5.3.3.- El debate parlamentario del Primer Plan Naval de Ferrándiz.

Los primeros roces tuvieron lugar el 29 de enero. El diputado liberal Vega de Seoane afirmaba que el jefe del Gobierno había anunciado la presentación de un plan completo de Escuadra y de los medios para construirla. Nada de prometido se había hecho. Después de criticar al Gobierno, formulaba una petición al ministro de Marina: el informe de la Junta de Escuadra para su examen. Censuraba la parquedad del proyecto presentado: “*no hay siquiera indicio de escuadra.*” Por último, incidía en la herida del Partido Conservador al interpretar el retraso como muestra de desunión que había quedado patente al presentarse el Plan de Escuadra ideado por Sánchez de Toca. Responden Ferrándiz y Sánchez de Toca. El primero promete remitir a la Cámara el informe de la Junta de Escuadra. Sánchez de Toca, ministro de Gracia y Justicia, negaba problemas en el Partido Conservador afirmaba que, aunque su proyecto no tuvo éxito, el proyecto actual representa el pensamiento del Ministerio. Cerraba el debate el Conde de Romanones interesándose por los problemas de desempleo en el arsenal de Cartagena.⁷⁸⁰

Las malas relaciones entre los almirantes y el Gobierno de Maura, a las que ya se ha hecho referencia en páginas anteriores, tienen una clara explicitación durante la tramitación del primer Programa Naval de Ferrándiz. El senador y presidente de la Junta Consultiva de Marina, almirante José María de Beránger y Ruiz de Apodaca, hacía público su descontento con el proyecto a través de una entrevista publicada por *el Heraldo de Madrid* el día 26 de

⁷⁸⁰ El Conde de Romanones afirmaba que los trabajos se habían suspendido por falta de material y se ha hecho necesaria la medida de suprimir una jornada laboral, afectando el paro forzoso a 150 operarios. En la réplica, el ministro de Marina argumentaba que el paro forzoso durante una jornada a la semana es la menos dolorosa de las medidas que se podían haber tomado ante la falta de material en Cartagena.

enero. Acusaba al Ministro de “*deshacer la organización de la Marina, sin finalidad alguna positiva y sólo, parece, por afán de molestar a los marinos.*” Aunque vaticinaba que el proyecto no se discutiría en sede parlamentaria, anuncia su intención de oponerse al mismo si llega al Senado.⁷⁸¹ Fueron bien acogidas sus manifestaciones entre los oficiales de la Armada enfrentados con Ferrándiz por los proyectados recortes que afectarían a sus carreras profesionales.⁷⁸² El ministro lo cesaba, cuatro días después, en su cargo de presidente de la Junta Consultiva de Marina, reemplazándolo por el contralmirante Navarro. El cese causó un pésimo efecto entre los marinos que proyectaron elevar una enérgica protesta.⁷⁸³ De “*lapsus*” califica Soldevilla su destitución ya que el cargo del cual se le despojaba era anexo al de Almirante. Era necesario modificar previamente la dirección de los Centros directivos de la Marina antes de destituir a Beránger. “*Así lo comprendió el Sr. Maura cuando al día siguiente, 1 de febrero, llevó a la firma Real un decreto declarando que para ser Presidente de la Junta Consultiva de la Armada bastaría con la categoría de Vicealmirante.*”⁷⁸⁴ La historiadora María Jesús González interpreta los hechos como un toque de atención hacia cualquier prurito pretoriano.⁷⁸⁵ El incidente fue aprovechado políticamente por el Partido Liberal. El Conde de Romanones interrogaba a Antonio Maura, el 30 de enero, sobre el motivo del relevo. Las críticas formuladas por el oficial, en su opinión, eran eminentemente técnicas. El cese podía ser interpretado como una represión a la libertad de opinión de los funcionarios públicos: “*resulta que ningún funcionario puede opinar en contra del Gobierno. Si eso es un principio de Gobierno, ¡cuántos funcionarios hubieran sido separados!*” Zanjaba el tema Maura argumentado que se “*trata de una cuestión de Gobierno.*” Absorbidos los congresistas por la discusión del “asunto Nozaleda”, el tema saltó al Senado. El 1 de febrero el general López Domínguez interpelaba al ministro de Marina sobre los motivos de la destitución del presidente de la Junta Consultiva de la Armada. Como el

⁷⁸¹ *Heraldo de Madrid*, 26 de enero de 1904.

⁷⁸² *El Globo*, 30 de enero de 1904 y *El País*, 31 de enero de 1904 sostienen la idea del enfrentamiento entre Ferrándiz y los marinos opuestos a sus reformas. En el primero se podía leer: “*El general Ferrándiz tiene que optar entre seguir inspirándose en una política vejatoria para la corporación o volver al seno de la misma.*” Incidente entre Beránger y Ferrándiz, al cesar el segundo como ministro de Marina, en *La Vanguardia* 17 de diciembre de 1904.

⁷⁸³ *El Correo de Guipúzcoa*, 29 de enero de 1904.

⁷⁸⁴ Soldevilla, *El año político. 1904*, p. 50.

⁷⁸⁵ González, M. J. (1997) p. 101.

Conde de Romanones, se hacía portavoz de la libertad de expresión al anunciar que, si no hay garantía para que un senador pudiese exponer fuera de la Cámara sus opiniones más o menos gratas al Gobierno, dimitiría, para preservar su independencia, del cargo que ejerce en el Consejo de Administración de huérfanos de guerra. En su intervención parlamentaria, el senador Beránger expresaba su amargura. Afirmaba que el Gobierno ha cometido una arbitrariedad al cesarle olvidando tanto su edad como sus largos servicios a la Marina. La presidencia de la Junta Consultiva de la Armada, argumentaba, no es un cargo de confianza, ni de libre elección del Gobierno, sino anexo a la alta dignidad y jerarquía del Almirante. El Ministro de Marina, no ha cumplido el reglamento al no enviar a la Junta Consultiva tanto los proyectos de ley, como los reglamentos de organización. Contestaba Maura afirmando que el cargo de presidente de la Junta Consultiva requiere la confianza del Gobierno. Beránger, después de sus manifestaciones recogidas por la prensa, ha perdido la misma y es lógico su relevo. Ferrándiz replicaba alegando que *“ha sido un proyecto del Gobierno visto en Consejo de Ministros... Por consiguiente, yo no me creí obligado a presentar este proyecto más que al Consejo de Ministros y aprobado en el Consejo de Ministros, presentarlo a las Cortes, no creí que debía hacer más.”*⁷⁸⁶

Para informar el proyecto de ley se creó una Comisión del Congreso presidida por Juan de La Cierva y Peñafiel.⁷⁸⁷ Abrió una información pública para cuantos quisieran participar en ella oralmente o por escrito. Los civiles *“no sintieron necesidad de ilustrarla con sus pareceres.”*⁷⁸⁸ Frente a esta indiferencia, señalaba La Cierva, los debates fueron tensos ya que *“los marineros se inquietaron, y al informar ante la Comisión se manifestaron agresivos.”*⁷⁸⁹ Los lugares comunes de la oposición al proyecto elaborado por Ferrándiz son los siguientes:

⁷⁸⁶ Narración de las peripecias parlamentarias del caso Beránger, en revista *Vida Marítima*, nº 76, 10 de febrero de 1904, pp. 74 y 75. Intervenciones en el Senado, en *DSS.*, legislatura 1903-1904, pp. 2.158 a 2.163.

⁷⁸⁷ Cierva y Peñafiel, J.: *Notas de mi vida*, Instituto Editorial Reus, 1955, p. 60. Era su secretario Salvador Canals y vocales los diputados Antonio Marín de Bárcena, Ruiz de Grijalva, Ricardo de Guillena, Nicasio de Montes y Pascual Amat.

⁷⁸⁸ *Nuestro Tiempo*, nº 49, enero de 1905, p. 114.

⁷⁸⁹ Cierva (1955) p. 60.

Primero: La insuficiencia del proyecto para poder ser considerado como una auténtica reforma de la Armada. Tanto Beránger,⁷⁹⁰ como Juan Cervera y Jacome,⁷⁹¹ criticaban su insuficiencia. En parecida línea argumental incide el teniente de navío Arturo Armada: *“profunda, pésima impresión ha causado en su ánimo la lectura y meditado estudio del antedicho proyecto, como español y como Oficial del Cuerpo... al ver que los males de este se agravan, redundando en perjuicios positivos para la Nación.”* La conclusión de los militares ponentes la expresaba de forma nítida el general Antonio Vivar: *“Lo conveniente es sustituir el actual proyecto por otro.”*

Segundo: La pobreza del material de combate proyectado. Un torpedero sumergible de 100 a 110 toneladas y doce torpederos de 150 toneladas, son claramente insuficientes. Se demandan unidades de mayor poder, especialmente acorazados.⁷⁹²

Tercero: La insuficiencia del dique para buques de 15.000 toneladas. El dique proyectado para Ferrol resulta insuficiente para los grandes acorazados de 16.000 y más toneladas, que actualmente disponen o

⁷⁹⁰ F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe del Almirante José María Beránger. Intervención del 23 de febrero: *“el proyecto defrauda las esperanzas de la Marina y de la opinión.”*

⁷⁹¹ F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe de Juan Cervera y Jacome. Intervención del 25 de febrero: *Todos creíamos que el proyecto presente sería la base del verdadero renacimiento de la Marina; lo esperábamos así, de lo dicho repetidas veces por el Excmo. Señor Presidente del Consejo de Ministros, reiterado solemnemente en el Parlamento; y de la génesis que ha tenido el proyecto; pero por lo visto el buen deseo y anhelo general no ha podido cumplirse por causas ajenas a la voluntad y tal vez por desamor o inconsciencia de algunos elementos del País”*

⁷⁹² Todos los oficiales informantes, se pronunciaban claramente en contra de limitar a 12 torpederos el Plan de Escuadra. F.A.M. Legajo 422, carpeta 2 Informe de José Navarro y Fernández: *“Me parece que esto (los torpederos) debería ser como complemento, en parte, de los acorazados, que es la verdadera defensa nacional.”* F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe del capitán de Fragata Federico Compañ: *“La construcción de los doce torpederos podía aplazarse para cuando se adquirieran acorazados, pues por si solos no pueden constituir un elemento de defensa de importancia... El Artículo primero carece a nuestro juicio de finalidad en cuanto a la defensa de nuestra Nación porque los nuevos elementos que se proponen adquirir son a todas luces insuficientes para ello mientras no vayan precedidos de adquisición de superiores unidades de combate.”* F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe de Juan Cervera y Jacome: *“Los torpederos que se proponen para la defensa móvil de los puertos, son del todo insuficientes.”* F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe del capitán de navío Juan Barrasada y Fernández de Castro: *“algo de fuerza los 12 torpederos y el sumergible es cosa tan pequeña que ni aun para contribuir de manera decisiva a la defensa de un solo puerto pueden servir.”* F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe del teniente de navío Arturo Armada: *“En cuanto al programa de armamentos navales se refiere, las deficiencias son muchas: ...un sumergible único para instrucción de todo el personal que deba tripular esta clase de buques es excesivamente poco; los doce torpederos para defender la costa sin servir de auxiliares a un núcleo de Escuadra de cierta importancia serán ineficaces.”*

tienen en construcción las grandes potencias navales. Todos los ponentes están de acuerdo en su ampliación. Juan Aznar, el más ambicioso, cuantifica la misma hasta las 20.000 toneladas.

Cuarto: Oposición al proyecto de arrendar los Arsenales. En palabras de Beránguer: *“porque como establecimientos militares forman parte integrante de la defensa nacional y que además el arrendamiento resultaría incompatible con la industria particular a cuyos astilleros y factorías ya establecidos debe darse lo que se pueda construir en los arsenales.”*⁷⁹³

No solamente se presentaron críticas al proyecto de Ferrándiz, también hubo propuestas alternativas. El más distante, proponía un auténtico e irrealizable nuevo plan naval, era el del capitán de navío Antonio Alonso. En su opinión debería España contratar, en un plazo de cinco años debían estar concluidas, las siguientes unidades navales: En astilleros extranjeros: tres acorazados de 15.000 toneladas y tres cruceros de 9.000 toneladas. En astilleros nacionales: Arsenal de Ferrol, tres acorazados de 12.000 toneladas; Arsenal de La Carraca, tres cruceros de 6.000 toneladas y Arsenal de Cartagena, 60 torpederos. Antonio Alonso también propone *“armar todo el año todos los buques que tenemos... Se formarán con ellos tres Escuadras, dependiendo cada una de ellas de un departamento... Para adquirir y mantener el espíritu de mar deben de comprarse tres corbetas de vela de 6 a 700 toneladas, asignadas una a cada departamento.”*⁷⁹⁴

En el proyecto de José Barrasa, junto a las unidades de combate, se prestaba gran atención a las encargadas de la formación los futuros marinos. Estudiaba las inversiones necesarias, ascendían a 221 millones de pesetas, pero sin analizar la financiación. Proponía la construcción de los siguientes barcos:

- Cuatro acorazados a 35.000 millones: 140 millones.

⁷⁹³ F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe del almirante Beránguer.

⁷⁹⁴ F.A.M. Legajo 422, carpeta 2. Informe del capitán de navío Antonio Alonso.

- Dos exploradores a 6 millones: 12 millones.
- Para Torpederos, Caza torpederos y Submarinos: 35 millones.
- Dos escuelas de Guardia Marinas y Maquinistas. 10 millones.
- Ocho escuelas de marinería 1 millón.
- Diez lanchas guarda-pesca 1 millón.
- Para habilitación de los puertos militares. 22 millones.

Las otras propuestas modificaban algunas de las unidades navales proyectadas. Compañac hablaba de elevar de uno a tres los torpederos sumergibles, asignando uno a cada Departamento Marítimo. Juan Cervera proponía aumentar el número de los torpederos que deben construirse. Armada sostenía que con un solo buque mixto para escuela de Guardia Marinas no basta, *“pues no solo a estos se reduce el personal que ha de ser instruido y adiestrado en las varias misiones que desempeñan los buques militares.”* Aznar proponía la sustitución del buque mixto por: *“un buque mixto para instrucción de Guardia Marinas en el primer año, contramaestres, cabos de mar y aprendices marinos; un buque mixto para instrucción de Guardia Marinas en el segundo año, maquinistas, fogoneros, condestables y artilleros y dos buques de vela de pequeño tonelaje como auxiliares de las escuelas de marinería en general.”* Además de *“instalar telegrafía sin hilos en las bases de operaciones y buques.”*

La Comisión Parlamentaria elaboró dos dictámenes que modificaban el proyecto de ley gubernamental presentado en enero. El primero el 31 de mayo. El segundo el 12 de noviembre, cuando ya se había iniciado el debate en las Cortes. En el primero de los dictámenes se modificaba:

- Artículo sexto, sin modificar el montante total presupuestado para las obras en los arsenales, procedía a una nueva distribución. Se aceptaba, de acuerdo con las recomendaciones emitidas a la ponencia, elevar la

capacidad del dique de Ferrol de 15.000 toneladas a 16.000 toneladas. Se suprimía la central de energía eléctrica proyectada para el astillero gallego, presupuestada en 600.000 pesetas, y se levantaría en La Carraca. Para la dotación de Ferrol se aumentaban de seis a ocho las barcazas para carbón manteniéndose tanto el montante total de los gastos, 300.000 pesetas, como las dos barcazas para municiones. Todas las demás obras y sus partidas presupuestarias correspondientes permanecen inalterables. A las defensas fijas y móviles se le dedica la misma cantidad, 786.000 pesetas, pero para menos puertos al desaparecer de la lista los de Bilbao, Santander, Pasajes y Ría de Arosa. Se mantienen Ferrol, Cádiz, Cartagena y Mahón aunque, contrariamente a lo establecido en el proyecto presentado, no se desglosaba el gasto presupuestado para cada uno de ellos. Se construirán los doce torpederos previstos y se modifica la denominación del sumergible en la siguiente forma: *“Para un torpedero sumergible y otro dirigible, buques experimentales para instrucción del personal y para torpedos automóviles, último modelo.”* En el apartado de “Buques para servicios auxiliares” se introducen, manteniendo las correspondientes asignaciones presupuestarias, las siguientes modificaciones: *“Un buque mixto escuela de guardias y dos pequeños de vela, auxiliares de las escuelas de aspirantes y aprendices marineros”* y *“Diez cañoneros guarda-pescas.”*

- A los seis artículos originales, se les añadían tres artículos transitorios. El primero de ellos establecía que los institutos y organismos enumerados en la ley, se constituirán provisionalmente en cuanto ésta sea aprobada con objeto de facilitarla y no retrasar los trabajos y estudios necesarios para la urgente eficacia de la defensa naval y para la adquisición de sus elementos. El segundo establecía la necesidad de aprovechar todos los elementos y recursos de que se disponga. El último de los transitorios se refería al espinoso asunto de las plantillas. El ministro de Marina, tan pronto como sea aprobado el programa naval de armamentos navales, presentará a las Cortes un

proyecto de ley que fijará las plantillas que se irán acomodando a cada nuevo estado o programa de fuerzas navales.⁷⁹⁵

El dictamen del 12 de noviembre, sin modificar lo fundamental del proyecto, transformaba puntualmente aspectos técnicos. Se pronunciaba por construir una central eléctrica en cada uno de los tres arsenales, aparece una nueva partida de 536.000 pesetas para dotar de telegrafía sin hilos a cuatro puertos militares y a diez buques de la Armada y, cambio importante, se aumentaba hasta 15 el número de torpederos que se deben construir, presupuestándolos en 16.500.000 pesetas. No había un proyecto para el futuro industrial de los arsenales, aunque siguiendo la tónica nacionalista imperante en la época, se apostaba por la industria nacional a la que se le encargarán todos los suministros que sea capaz de fabricar. El resto se hará directamente en el extranjero; *“pero se procurará desarrollar en España, sin demora, aquellos efectos de ineludible necesidad para la defensa nacional.”*⁷⁹⁶

El 3 de noviembre de 1904, se iniciaba en el Congreso el debate parlamentario sobre el Proyecto de ley presentado por Ferrándiz. Se prolongará hasta el 1 de diciembre. Los turnos en contra de la totalidad, tuvieron lugar los días 3, 17 y 21 de noviembre. A partir de la sesión parlamentaria del 26, se iniciaba la discusión del articulado del proyecto.⁷⁹⁷

Desde las derrotas navales de 1898, era la primera ocasión en la que se debatía en las Cortes un Programa Naval. ¿Cómo se desarrolló? ¿Qué argumentos emplearon sus detractores? ¿Cómo lo defendieron sus artífices? Señala Antonio de la Vega Blasco un contraste, durante la tramitación

⁷⁹⁵ Dictamen de la Comisión acerca del proyecto de Ley sobre organización y armamentos navales, en Auñón y Villalón, R.: *Discursos pronunciados en el Congreso de los Diputados*, San Fernando, 1905, pp. 17 a 25.

⁷⁹⁶ DSC., 12 de noviembre de 1904, Apéndice al número 31. Presentación de las modificaciones por el diputado Cierva, en DSC., 12 de noviembre de 1904, p. 1.015.

⁷⁹⁷ Soldevilla, al glosar este debate, no puede ser más pesimista sobre la suerte del primer Programa Naval presentado por Maura y Ferrándiz: *“No damos extensión a este debate (Pilares y La Cierva) porque era pública la creencia de que el proyecto no se aprobaría, como así sucedió.”* *El año político 1904*, p. 465. *Heraldo de Madrid*, 2 de noviembre de 1904, informa: *“Entre los marineros se comentan de nuevo las reformas que mañana empezará a discutir el Congreso. Reina el consiguiente desaliento, pues el proyecto, por todo atender a la reconstrucción de la Armada, consigna que en tres presupuestos se construyan doce torpederos.”*

parlamentaria del proyecto, entre la actitud de Ferrándiz, del cual afirma que “no da la talla parlamentaria”, o de Antonio Maura, “con un discurso gris, flojo, sin los grandes recursos oratorios habituales” y la oposición, cuyos ataques califica de “furibundos” y protagonizados por los llamados diputados marinos: Marqués de Pilares, Vega de Seoane, secundados por Mille, el Barón de Sacro Lirio y Marengo, por la minoría republicana.⁷⁹⁸ Los civiles, como ya se ha señalado, no participaron en la información pública creada por la Comisión del Congreso encargada de informar el Proyecto de ley. Sus intervenciones en el hemicycle fueron secundarias en comparación las realizadas por los diputados militares.

El exministro de Marina, marqués de Pilares, consumía el primer turno en contra del proyecto. Tanto en su intervención del día 3 de noviembre, como en la de los días 23 y 24, se opone a lo proyectado por el Gobierno censurando la parquedad en lo referente a las nuevas construcciones.⁷⁹⁹ Demandaba, fundamentalmente, dos cosas. Primero, que la propuesta de la Junta de Escuadra, de la cual él había formado parte, se realizase. Segunda, había que construir acorazados,⁸⁰⁰ aumentar el número de torpederos y reorganizar los servicios de la Armada.⁸⁰¹ Consciente de las dificultades para la elaboración de la ponencia, interrogaba a su presidente sobre el mantenimiento del dictamen o su retirada. Le tranquilizaba La Cierva sobre la no retirada del dictamen, a pesar de que se proseguía analizando algunas modificaciones técnicas.⁸⁰² La situación del erario público, reconocía, no permitía acometer la reconstrucción de la escuadra de una sola vez. Como conclusión, se oponía a todos los artículos del proyecto.⁸⁰³ El diputado por Cádiz y oficial de marina Ramón de Carranza tampoco se muestra de acuerdo con el proyecto de ley en su intervención, por alusiones personales. Formuló observaciones a todos y

⁷⁹⁸ Vega (1993) p. 93.

⁷⁹⁹ DSC., 3 de noviembre de 1904, p. 788: “desde los doce acorazados, ocho cruceros exploradores, seis cazatorpederos, ochenta torpederos de distintos tamaños y 700 millones dedicados a esta magna obra de la reconstrucción del poder naval de España, hasta venir a parar a la mísera cifra de doce torpederos”.

⁸⁰⁰ *Ibidem.* p. 790: “porque sin acorazados no hay fuerza naval.”

⁸⁰¹ DSC., 24 de noviembre de 1904, pp. 1.301 a 1.312. Información sobre dicha intervención, en *La Época*, 28 de noviembre de 1904.

⁸⁰² DSC., 3 de noviembre de 1904, pp. 781 y 782: la Comisión estudia en estos momentos algunas modificaciones que no considera esenciales” por tanto “no se considera en la obligación de retirar el dictamen”. Información sobre dicha intervención, en *La Época*, 3 de noviembre de 1903.

⁸⁰³ *Ibidem.* pp. 794 a 795.

cada uno de los artículos del proyecto. Argumentaba que se demandan sacrificios a un colectivo que los acababa de hacer en Santiago de Cuba y en Manila: si los militares ya se habían sacrificado en 1898, correspondía al resto de la sociedad española hacerlo ahora para compensarlos de alguna manera. Aunque mostraba su acuerdo con el Proyecto de ley en el sentido de que el objetivo último de la reforma de la Armada debía ser su transformación en instrumento útil para la defensa de España, en el mismo se descuidaba la definición de las características de la nueva marina de guerra. Para que la Armada fuera eficaz eran necesarias tres cosas: formación de sus componentes; bases de operaciones bien provistas económicamente y dotadas de modernas infraestructuras y, por último, un reparto concreto de los campos de acción de cada flota para evitar los desajustes y falta de organización habitual hasta ese momento. Propone que las defensas terrestres de las bases de operaciones marítimas debían estar a cargo de la Marina, como ya ocurre en otros países. En cuanto a los astilleros estatales, mostraba su oposición a la especialización de los mismos en construcciones o en reparaciones. Alegaba que cuando unas u otras no tengan lugar, el astillero estará condenado a la inactividad que generará desempleo.⁸⁰⁴ El capitán de fragata y diputado liberal Baldomero Vega de Seoane consumía el segundo turno en contra del proyecto. Dos son sus líneas argumentales: la situación de indefensión de las rías bajas de Galicia y los puertos de Pasajes y Bilbao⁸⁰⁵ y, segunda, lo innecesario de construir un dique de 16.000 toneladas en Ferrol.⁸⁰⁶ Para defender los intereses corporativos del cuerpo naval al que pertenece, intervenía en el debate el oficial de Infantería de Marina el Conde de Torre-Vélez, perteneciente a la mayoría conservadora. Se trata de un Cuerpo que es enlace entre las flotas y el ejército y, dada su importancia, debe ser dotado de más medios. Acusaba al ministro de Marina de vivir aislado de la marina, de provocar

⁸⁰⁴ Intervención de Ramón de Carranza, en *DSC.*, 19 y 20 de noviembre de 1904, pp. 1.191 a 1.194 y 1.209 a 1.215. Estudio de su labor parlamentaria, en Piñeiro, J. M.: “La reforma de los servicios de la Armada. Un debate en las Cortes de la Nación desarrollado por Ramón de Carranza (1902-1912)”, en *Revista de Historia Naval*, nº 48, 1995, pp. 7 a 26.

⁸⁰⁵ *DSC.*, 17 de noviembre de 1904, p. 1.122: “*me parece un delito de lesa patria que sigan en el abandono en que actualmente están.*”

⁸⁰⁶ *DSC.*, 17 de noviembre de 1904, p. 1.120: “*tenemos un dique, no suficiente, sino sobrado muy sobrado, para todas las necesidades actuales y para las que podemos tener durante mucho tiempo.*”

enfrentamientos entre esta y el ejército⁸⁰⁷ y de incumplir la promesa de traer al Congreso un auténtico Plan Naval.⁸⁰⁸

Recapitulando, oposición frontal de los diputados y militares del Partido Liberal al plan de Ferrándiz. También se opusieron los diputados republicanos José Bores y Romero,⁸⁰⁹ Mille⁸¹⁰ y Marengo. Todos critican los gastos actuales del ministerio de Marina que no permiten disponer de una Armada moderna. Soluciones, reconstruir la escuadra y que Maura abandone su protagonismo en los asuntos navales, solamente ha costado frustración.⁸¹¹ También se mostraba en desacuerdo Segismundo Moret. Empezaba censurando a la Comisión. Después exponía su idea sobre la necesidad de realizar un proyecto de escuadra acorde con la política internacional creyendo que las alianzas españolas vienen fijadas por los convenios franco-español y anglo-francés. La pretensión de nivelar los presupuestos y construir una Escuadra al mismo tiempo no es seria. Las reformas son excesivamente lentas y los recursos muy escasos. Interrogaba: “*¿podemos seguir con este presupuesto inútil de Marina?*” Su respuesta no puede ser otra que la negación. Estando aún muy presentes los recuerdos de las derrotas sufridas frente a los Estados Unidos debido a la manifiesta inferioridad española, afirmaba que: “*no podemos seguir engañando al país, diciéndole que hay arsenales y barcos, que no existen y llevando a los marinos a luchas desiguales, en las que sólo morir*

⁸⁰⁷ DSC., 18 de noviembre de 1904, pp. 1.152 y 1.153. La causa del enfrentamiento, en su opinión es encomendarle (al Ejército) que se encargue de la defensa de las baterías de costa, gracias a lo cual “*el ejército continuará con las baterías de costa y la marina continuará en el sepulcro donde está y donde no hay manera de que pueda salir.*”

⁸⁰⁸ *Ibidem.* p. 1.155.

⁸⁰⁹ Intervención de Bores y Romero, en DSC., 21 de noviembre de 1904, pp. 1.215 a 1.221. No aportaba nada novedoso a lo ya escuchado en el hemiciclo. Consume el tercer turno en contra del proyecto gubernamental criticando su parquedad en las construcciones navales programadas, las obras en los arsenales estatales que, en su opinión, se han proyectado sin estudios preliminares suficientes y la nueva organización de la Armada

⁸¹⁰ Intervención de Mille, en DSC., 22 de noviembre de 1904, pp. 1.241 a 1.243.

⁸¹¹ Intervención de Marengo, en DSC., 22 de noviembre de 1904, pp. 1.244 a 1.253. Acusaba al presidente del Gobierno de haber realizado una campaña de veinte años en contra de la Marina que ha generado el vacío en el hemiciclo cuando de ella se parlamenta; de no representar a la Marina; de ser el auténtico autor del proyecto presentado, relegando al mero papel de portador del mismo al ministro de Marina; de haber defraudado las esperanzas en él depositadas cuando anunció “*ser el reformador, el regenerador de la marina, que tan necesaria, tan indispensable ha preconizado que es para la defensa de la integridad de la Patria*”; de carecer de autoridad para prescindir de los arsenales militares y de no saber nada sobre Marina “*y ahora que veo el proyecto me da la razón por completo.*” Todo ello ha provocado un estado de gran intranquilidad entre sus miembros que “no puede menos que ser profundamente perturbador Pese a su anuncio de no preocuparse por este debate, la recoge muy brevemente Soldevilla, *El año político. 1904*, p. 486.

podían.” Con el proyecto actual, manifiestaba, los archipiélagos de las Baleares y de las Canarias quedan indefensos. Pide gastar más en la Armada y menos en el Ejército de Tierra. La Marina se debería construir acudiendo a las Obligaciones del Estado. Afirmaba que no tenemos recursos suficientes aún para dotarnos de una Escuadra fuerte, pero si con una que puesta al lado de la de los aliados puedan representar una unidad, para que así, no solo podamos ser oídos, también respetados. Exigía al Gobierno, ante las insuficiencias del presentado, un nuevo proyecto: “*Yo creo que tiene la obligación de traernos el proyecto completamente hecho.*”⁸¹² No solamente desde los partidos de la oposición se censuraba el proyecto gubernamental. Desde las propias filas del conservadurismo García Alix, unido a Villaverde y, por tanto, poco proclive a Maura, rechazaba lo propuesto por el Gobierno del segundo. Había formado parte de la Junta de Escuadra y no veía reflejados sus debates en el proyecto discutido en el hemiciclo.⁸¹³ Consideraba insuficiente la construcción de doce torpederos.⁸¹⁴ Pero, lo fundamental de su intervención eran las cuatro cuestiones que planteaba: Primera, definir qué política puede seguir España en lo concerniente a las demás naciones. Segunda, hay que concretar los aspectos económicos del proyecto. Tercera, no se pueden organizar los servicios ni el personal mientras no hay barcos. Cuarta, hay que reformar los arsenales e, idea importante, hacerlos rentables mediante la utilización de sus diques también para reparaciones de la marina mercante, “*no para que eso produzca ganancias directas al Estado, sino para disminuir el peso que representa el sostenimiento permanente de esas maestranzas.*”⁸¹⁵

⁸¹² Intervención de Segismundo Moret, en *DSC.*, 28 de noviembre de 1904, pp. 1.391 a 1.402. Censuras a la comisión: ni siquiera “*ha redactado bien el título del proyecto... Yo creo que muchos habrán pensado que el dictamen de la Comisión ha sido dado para cumplir y para salir del paso.*” Información sobre su discurso, en *El Imparcial*, 29 de noviembre de 1904. Revista *Vida Marítima*, noviembre de 1904, p. 656. Vega (1993) pp. 99 y 100.

⁸¹³ *DSC.*, 9 de noviembre de 1904, p. 939: “*el dictamen de la Comisión me parece demasiado pequeño, demasiado reducido para lo que es la cuestión en sí.*”

⁸¹⁴ *Ibíd.* p. 947. En su intervención calificaba de “*paliativo defectuoso*” lo proyectado, ya que “*por ese camino no se va a la creación de escuadra; se va a la organización de un mal vivir para los elementos que constituyen el Ministerio de Marina.*”

⁸¹⁵ *Ibíd.* p. 944. Solamente ha proyectado, en su opinión, “*la habilitación de puertos en este mes y año.*”

La defensa del proyecto la realizaron Ferrándiz⁸¹⁶ y Maura.⁸¹⁷ Los argumentos de ambos fueron muy similares. Negaban que lo proyectado no tuviese en consideración las recomendaciones de la Junta de Escuadra,⁸¹⁸ establecían un calendario para las reformas que consideraba imprescindible abordar primero la reorganización de la Armada, especialmente la supresión del Almirantazgo,⁸¹⁹ para posteriormente emprender la construcción de una Escuadra tarea que se encomendaría al Estado Mayor organismo encargado de decidir los tipos de navíos y sus características técnicas,⁸²⁰ establecían la misión de la Armada en hacer inexpugnables los puertos nacionales y, por último, solicitaban el apoyo unánime de todos los grupos para aprobar los créditos necesarios.⁸²¹

No consiguieron la unanimidad demandada. El 1 de diciembre la oposición presentó enmiendas con el objetivo de conseguir del Gobierno el compromiso de realizar, en el plazo de cuatro meses después de aprobada la ley, un proyecto de ley de Escuadra para ser discutido en el Congreso. No se concretaría. El gabinete Maura había comenzado su carrera hacia su final. El 4 de diciembre dimitía su ministro de la Gobernación, acosado por el asunto de la

⁸¹⁶ Intervención de Ferrándiz, en *DSC.*, 23 de noviembre de 1904, pp. 1.269 a 1.278. Información sobre dicha intervención, en *El Imparcial*, 24 de noviembre de 1904, *La Época*, 26 de noviembre de 1904 y *Vida Marítima*, noviembre de 1904, pp. 655 y 656. Editorial en defensa de Ferrándiz, en *La Época*, 24 de noviembre de 1904, bajo el título “Las reformas en Marina”: “*Es verdad que Ferrándiz había defendido en la Junta de Escuadra, había opinado por la inmediata construcción de una escuadra... pero no tenía entonces las responsabilidades del Gobierno... esas referencias le decían que teníamos una Hacienda próspera... Llega al Gobierno el señor Ferrándiz y conoce la verdad.*” Vega (1993) p. 102.

⁸¹⁷ La intervención parlamentaria de Maura fue recogida en su totalidad por *La Época*, 29 de noviembre de 1904.

⁸¹⁸ Maura, en réplica al Marqués de Pilares, afirmaba: “*que cuando lleguemos al análisis de las bases reconocerá SS....coinciden con lo que en la Junta de Escuadra se acordó.*”

⁸¹⁹ Sobre este tema afirmaba Ferrándiz: La supresión del Almirantazgo se justifica por sí misma, pues “*el Almirantazgo era una institución demasiado grande para lo que somos ahora.*” Defiende la necesidad de un Estado Mayor Central: “*Yo creo que en las fuerzas navales debe haber una persona que sea la responsable de la eficacia de esas fuerzas y que se encargue de tenerlas en buen estado de conservación, de repararlas, de nombrar o proponer los comandantes... y de disponer sus movimientos.*”

⁸²⁰ Ferrándiz se interrogaba en el hemiciclo: “*¿Sería práctico que nosotros fijásemos ahora el tipo y condiciones de muchos buques que por falta de recursos no se han de terminar hasta dentro de algunos años?*” En el mismo sentido, Maura afirmaba: “*este proyecto no dice cuántos acorazados, ni cuántos cruceros y torpederos, ni la característica de los barcos.... pero si el compromiso de hacerlo; después el órgano para proponerlo, y luego, las etapas para realizarlo... El proyecto lo que hace es tender la vía.*”

⁸²¹ Maura, en su intervención, anunciaba que con ellos “*pueda la Nación española entrar en el camino de la reconstrucción de la fuerza naval, consistente en acorazados, cruceros y todos los torpederos y buques que convengan.*” Ferrándiz, ante la importancia que para la vida nacional tiene el futuro de la marina de guerra, con un llamamiento al consenso de todos: “*Si lo que propongo es malo, demuéstrese y seré el primero en retirar el proyecto, pues no quiero que lo aprueben los amigos, sino los convencidos.*”

suspensión del Ayuntamiento de Carcabuey.⁸²² El Gobierno en pleno cesaba el día 14 de diciembre.⁸²³ El primer intento de Antonio Maura de reformar la Armada, había fracasado.

La causa del cese del primer Gobierno de Antonio Maura quedaba clara en la carta escueta y precisa remitida a Alfonso XIII para comunicársela: “*La dificultad que ha surgido con ocasión del nombramiento del jefe del Estado Mayor Central del ejército, apreciada unánimemente por el Consejo de Ministros, me impone la dolorosa obligación de poner en manos de V.M. la dimisión del Gobierno.*”⁸²⁴ El gabinete había sufrido los embates provocados por la pretensión de nombrar a fray Bernardino Nozaleda para la mitra de Valencia;⁸²⁵ el éxito del viaje de Alfonso XIII a Barcelona, pese al atentado anarquista de que fue objeto Maura el 12 de abril;⁸²⁶ un resurgir de la agitación social durante el verano; la firma del tratado hispano-francés de 3 de octubre sobre Marruecos que reduce sustancialmente el territorio asignado a nuestro país en comparación con lo ofrecido en 1902; el asunto de los suplicatorios y los problemas en el seno del Partido Conservador sobre su jefatura aún no suficientemente consolidada en Maura.⁸²⁷ Sobrevivió a todos estos avatares, pero no pudo hacerlo a los enfrentamientos con el monarca. Maura y el rey tuvieron un primer choque con ocasión del encargo de un automóvil a un

⁸²² Soldevilla, *El año político. 1904*, p. 489. Presentación de moción por parte de Gasset, en *Ibíd.* p. 490. *El Siglo Futuro* el 5 de diciembre de 1904 calificaba la crisis de “*tan anunciada y tan esperada.*” Sánchez Guerra y el asunto de Carcabuey, en Martorell Linares (2011) pp. 125 y 126.

⁸²³ Caída del Gobierno de Maura y las diferentes reacciones ante la misma, en *El Imparcial*, 15 de diciembre de 1904. Editorial bajo el título “Caída del Gobierno. Estaba escrito” Al juzgar la obra del presidente dimisionario, escribía: “*Ni una sola cosa acabada, ni una sola promesa cumplida.*” Por su parte el promaurista *La Época* en su editorial “La crisis y la solución” recordaba que “*no le concedía algún periódico más de dos meses de poder*” y recordaba que el Partido Liberal, posible sustituto de Gobierno, persistía dividido.

⁸²⁴ Reproducida en Tusell, J. & García, G.: *Alfonso XIII. El Rey polémico*, Madrid, Taurus, 2001, p. 127. Tusell (1994) p. 75.

⁸²⁵ Hubo una campaña de prensa contra el nombramiento del dominico Bernardino Nozaleda y Villa para ocupar la sede metropolitana de Valencia. La ciudad levantina estaba bajo la influencia del blasquismo. El sacerdote fue tachado de traidor por sus actuaciones en Filipinas. Nozaleda renunció al cargo en mayo de 1904 sin haber conseguido tomar posesión de la diócesis. Los republicanos se apuntaron un éxito.

⁸²⁶ Atentado, en Tusell (1994) p. 72. Martorell Linares (2011) pp. 118 y 119. Aspectos positivos del viaje para el discutido liderazgo de Maura, en: *Nuestro Tiempo*, nº 41, mayo 1904, p. 1: “*Claro es que ese éxito, singularmente por lo que concierne a Cataluña, es para el Gobierno una victoria, un nuevo prestigio para el señor Maura.*”

⁸²⁷ Apunta Seco Serrano (2005) como razones profundas de la crisis que analizamos precisamente los problemas derivados de la pugna por la jefatura de los conservadores.

fabricante por parte del segundo.⁸²⁸ En diciembre llegaría el segundo y definitivo. El ministro de la Guerra, general Linares, había propuesto para el cargo de jefe del Estado Mayor Central al general Loño. Alfonso XIII solicitó que se nombrase al general Polavieja. A su favor, estaba muy bien relacionado con la madre del rey y había protagonizado un intento regeneracionista en 1898. En su contra, tiene su significación católica y que, contrariamente a lo realizado por el gabinete, no era partidario de alianzas con el Reino Unido y Francia; propone un acercamiento a Alemania. El rey, que en opinión del presidente del Gobierno “*aplica a los asuntos militares atención singular*,”⁸²⁹ se negó a firmar el nombramiento de Loño, y el ministro dimitió.⁸³⁰ El general Linares se presentó en casa de Maura para notificarle lo ocurrido. Maura marchó inmediatamente a palacio. En una entrevista con Alfonso XIII, que no duró más de diez minutos, Maura presentó la dimisión de todo el Gobierno.⁸³¹ La actitud de Maura, en opinión de su biógrafa María Jesús González, muestra la firmeza “anti intervencionista monárquica” de la que hacía gala el presidente.⁸³² Maura, al salir de Palacio, realizaba unas duras declaraciones: “*Yo no soy un presidente dimisionario, me conviene que se sepa, sino un presidente relevado.*” Estas duras declaraciones, en opinión de Bru Sánchez-Fortún, no parecieron importar al joven rey, “más atento entonces a crearse una clientela de incondicionales a través de la provisión de los altos destinos de la milicia.”⁸³³ Poco después, en su casa, le confiesa a su hijo Gabriel: “*Creía poseer continentes de confianza regia, y resulta que no tenía más que tiesto.*”⁸³⁴ Ante las posibles consecuencias que para la monarquía pudiesen tener sus palabras, rectificó en sede parlamentaria las mismas. Pero, opina Álvarez Junco, la crisis fue muy grave y todos los Gobiernos posteriores, de

⁸²⁸ F.A.M. Legajo 341/2, carpeta 11. En unas notas autógrafas sobre la crisis de Gobierno de 1904, respecto a este asunto, escribe Maura: “*Más duradera y honda preocupación causó el automóvil.*” Expone a Alfonso XIII la necesidad de renunciar a su capricho. “*Duro aquella entrevista más de una hora y en ella fue visible la gran contrariedad del Rey.*” El llamemos “incidente del automóvil” queda recogido en la obra de Maura & Fernández Almagro (1999) pp. 67 a 70. También hace referencia al mismo Tusell (1994) p. 79, Tusell & García (2001) p. 132 y Seco Serrano (2005) pp. 65 y 66.

⁸²⁹ F.A.M. Legajo 341/2 Carpeta 11

⁸³⁰ Canals, S.: “El origen de la crisis”, en *Nuestro Tiempo*, nº 49, enero de 1905, p. 14.

⁸³¹ Romanones (1999) p. 197. Pérez Delgado (1974) pp. 521 y 522

⁸³² González, M. J.: “El Rey de los conservadores”, en Moreno Luzón, J. (ed.): *Alfonso XIII. Un político en el trono*, Madrid, Marcial Pons, 2003, p. 132.

⁸³³ Bru Sánchez-Fortún, A.: “Padrino y patrón. Alfonso XIII y sus oficiales (1902-1023 (sic))”, en *Hispania Nova. Revista Historia Contemporánea*, nº 6, 2006, sin paginar.

⁸³⁴ García Venero (1969) p. 147.

signo conservador o liberal, vivieron en precario al no contar con el apoyo suficiente ni de la corona ni de su propia mayoría parlamentaria.⁸³⁵

5.3.4.- La coyuntura internacional durante el primer Gobierno de Antonio Maura.

Mientras se preparaba el debate parlamentario del proyecto que estudiamos, una escuadra alemana recalaba en la ciudad de Vigo los días 15 y 16 de marzo de 1904.⁸³⁶ A bordo del trasatlántico “Koenig Albert”, escoltado por el crucero “Prinz Friederick Karl”, entraba en el puerto gallego el káiser alemán Guillermo II. Atracados esperaban el acorazado “Pelayo”, el destructor “Audaz”, el cañonero “Vasco Núñez de Balboa” y el yate real “Giralda”. El monarca germano se entrevista con Alfonso XIII, que iba acompañado de los ministros de Estado y de Marina, a bordo de los barcos “Koenig Albert”, “Giralda” y “Vasco Núñez de Balboa.”⁸³⁷ Indudablemente se habló de Marruecos sobre cuyo reparto se discutía en las cancillerías europeas.⁸³⁸ No se llegó a ningún acuerdo. Opina Gabriel Maura, sobre la falta de entendimiento entre España y Alemania, que se debía a: “*no tienen realmente ningún interés solidario (aparte del universal de la paz), no porque los de una y otra nación sean antagónicos, sino porque no son comunes.*”⁸³⁹ Hubo una falta de empatía provocada por la mala impresión que causó en Alfonso XIII el tono protector y paternalista del alemán.⁸⁴⁰ Pese a la simpatía entre las casas reinantes en España y Alemania, Alfonso XIII se sentía más cerca del monarca británico que

⁸³⁵ Álvarez Junco, J.: *El emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, p. 301.

⁸³⁶ No era la primera vez que una escuadra germana visitaba el puerto gallego. El 24 de mayo de 1903 al mando del hermano del Emperador Guillermo II, el Príncipe Enrique de Prusia, había recalado en dicho puerto una escuadra compuesta por ocho acorazados.

⁸³⁷ Reportaje sobre la visita, en revista *Vida Marítima*, 1904, pp. 155 y 156. Anca, A.: *El Ucrania y el Giralda*, Madrid, Real Academia de la Mar, 2006, p. 53.

⁸³⁸ Según Mousset “*algunos afirmaron que Alemania negociaba con el Gobierno español la cesión de las islas Chafarinas para establecer en éstas un depósito de carbón.*” Ob. cit. p. 146.

⁸³⁹ Maura Gamazo, G.: “La orientación de la política exterior española”, en *Nuestro Tiempo*, nº 103, julio de 1907, p.17.

⁸⁴⁰ Mousset (1918) p. 146. Balfour, S.: “España y las grandes potencias y los efectos del desastre de 1898”, en Balfour, S., & Preston, P., (eds.) *España y las grandes potencias del siglo XX*, Barcelona, Crítica, 2002, p. 5. Niño, A: “El rey embajador. Alfonso XIII en la política internacional”, en Moreno Luzón, J. (ed.): *Alfonso XIII. Un político en el trono*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2003, p. 250.

del emperador alemán.⁸⁴¹ Se pensó en una nueva entrevista ente el monarca alemán y el español en la misma ciudad gallega en 1905. Villa-Urrutia se encargaría de dificultar este segundo encuentro hasta hacerlo imposible. El político y embajador español en Londres, era partidario de una alianza con los británicos. Con su acción en contra de la nueva entrevista, pretendía no repetir las susceptibilidades que en Francia y Gran Bretaña había provocado la primera.⁸⁴²

Antes de cumplirse un mes de la visita del káiser a Vigo, el 8 de abril, Francia y el Reino Unido firmaban, de espaldas a España, un acuerdo sobre Egipto y Marruecos. El marqués de Lansdowne, secretario de Estado para el Foreign Office, fue el encargado de comunicar al embajador español en Londres, Duque de Mandas, las disposiciones generales del acuerdo franco-británico, aunque sin mencionar la existencia de artículos secretos, pero asegurándole que todo lo que se había negociado no era perjudicial para España. La noticia de la entente franco-británica provocó una reacción malhumorada en la prensa española que reprochaba a los gobernantes no haber conseguido nada en el reparto de Marruecos.⁸⁴³

El país norteafricano se había convertido en un territorio inestable después de la muerte del sultán Muley Hassan en 1894. Su posición geográfica era muy importante ya que desde sus costas se controlaba el paso entre el Mediterráneo y el Atlántico. También, desde su interior, las comunicaciones entre el África subsahariana y el África mediterránea. Por este motivo España, Francia, Inglaterra y Alemania se habían mostrado interesados en el país norteafricano. Desde el punto de vista británico, Gibraltar y Marruecos formaban parte de una misma y única cuestión: la seguridad del Estrecho.⁸⁴⁴

⁸⁴¹ Jover Zamora (1999) p. 177.

⁸⁴² Allendesalazar, J.M.: "Introducción", en *Archivo Documental Español. Real Academia de la Historia. Tomo XXXV*, Madrid, 1994, p.15.

⁸⁴³ *¿Ha visto V. como me ha tratado la prensa española? Ha hecho lo posible y lo imposible por desautorizarme, cuando empieza una negociación tan importante y tan delicada* escribe, el 26 de abril de 1904, León del Castillo a Maura. En F.A.M. Legajo 55, carpeta 9. Sole Romeo G.: "La Conferencia de Algeciras de 1906: Una solución europea al conflicto marroquí y a la crisis internacional de 1905", en *Revista de la Universidad Complutense, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*. Homenaje a D. Jesús Pabón III, 1980, p. 269. Niño (2000) p. 65.

⁸⁴⁴ A.G.P., Cajón 4, expediente 41. Carta de Emilio de Ojeda a la Reina de 19 de febrero de 1902. Muy claro en su análisis se mostraba Emilio de Ojeda: "*La seguridad de su Imperio oriental y, por tanto, la*

Francia, temerosa de que otra gran potencia intentase aprovechar la debilidad marroquí para establecer su propia influencia allí y poner en peligro la seguridad de Argelia, iniciaba una política de acercamiento a Italia y a España para obtener el reconocimiento de sus propios intereses. Utilizando como base los acuerdos comerciales de 1898, Francia comenzaba negociaciones con Italia en octubre de 1900. Roma, después de conocer la opinión de Alemania, procedía a la firma unas notas, consideradas secretas, los días 14 y 16 de diciembre por las cuales Italia concentra sus ambiciones en Tripolitania y Cirenaica desinteresándose de Marruecos. El 30 de junio de 1902 ambos países firmaban un convenio secreto. Italia se mantendría neutral en el caso de que Francia entrara en guerra. Delcassé, ministro de Asuntos Exteriores francés, desactivaba la Triple Alianza.⁸⁴⁵

Conseguido el acuerdo con Italia, Delcassé establecía nuevas negociaciones con León y Castillo, embajador español en París, en la primavera de 1901. La oferta de Francia de compartir un futuro protectorado marroquí fue rechazada por el Gobierno de Madrid que se mostraba receloso de actuar sin el consentimiento del Reino Unido. Tampoco Francia pensaba obtener Marruecos sin el beneplácito de Inglaterra. Propuso a Londres un reparto colonial que resolviera todos los conflictos.⁸⁴⁶ A causa de la inestable situación marroquí, que amenazaba con degenerar en anarquía, el Gobierno de Londres aceptó la apertura de negociaciones. ¿Por qué esta transformación? Al finalizar el siglo XIX en el Reino Unido comenzaba a plantearse la opción de acabar con su espléndido aislamiento. La causa de esta nueva actitud era la rivalidad naval con Alemania que, escribe el profesor Morales Lezcano, “*había trascendido el ámbito ministerial londinense para convertirse en tema de preocupación pública en un extenso sector de la población insular.*”⁸⁴⁷ A pesar

existencia misma de Inglaterra, exige si no su absoluta y exclusiva preponderancia en ambos lados del Estrecho, cuando menos la libertad de sus aguas y la intangibilidad del Peñón de Gibraltar, condiciones ambas que anularía por completo la posesión por Francia de la costa marroquí.” Niño (2000) p. 45.

⁸⁴⁵ Para el análisis de las relaciones franco-italianas y la desactivación de la Triple Alianza, en García Sanz, F.: *España e Italia en la Europa de la Paz Armada* (Vol.1) Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid, 1992, pp. 291 a 298. Con idéntica línea argumental se expresa Torre Del Río, R.: “Entre amenazas e incentivos. España en la política internacional 1895-1914”, *Studia Histórica. Historia Contemporánea*, 2006, nº 24, p. 244.

⁸⁴⁶ Torre, R.: “Preparando la Conferencia de Algeciras: el acuerdo hispano-francés de 1905 sobre Marruecos”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, 2007, Vol. Extraordinario, p. 320.

⁸⁴⁷ Morales Lezcano (1975) p. 92 y 93.

de los reiterados intentos de aproximación anglo-alemana, no habían fructificado los acuerdos. En 1899 Alemania no constituye aún un peligro en el mar. No obstante, Gran Bretaña era plenamente consciente del expansionismo naval alemán. Comenzó a realizar movimientos diplomáticos y militares para su neutralización. La alianza con Japón permitió retirar de aquellos mares a los principales elementos de su escuadra en China. El Almirantazgo dispuso una nueva organización de sus flotas de tal forma que en brevísimo espacio de tiempo pudiera concentrar en el mar del Norte tres escuadras de acorazados y tres de cruceros. Una alianza entre Francia y Alemania perjudicaría gravemente a los intereses británicos.⁸⁴⁸ Era, por tanto, necesario acercarse al antiguo rival del otro lado del Canal. El 30 de diciembre de 1902 el Gobierno francés daba instrucciones a su embajador en Londres para que iniciara un cambio de impresiones sobre el tema del Sultanato.⁸⁴⁹ Para ambas potencias la conveniencia de un acuerdo se veía subrayada por el riesgo de guerra en el Lejano Oriente entre el aliado de Francia, es decir, Rusia, y el nuevo “socio” de los ingleses, es decir, Japón. Las negociaciones se abrieron en 1902 y contribuyó indudablemente a su éxito final la disposición del monarca británico, Eduardo VI, a favor de Francia.⁸⁵⁰ Después de largas deliberaciones, se firmaba un tratado entre ambas potencias el 5 de abril de 1904.⁸⁵¹ Había nacido la Entente Cordiale.

⁸⁴⁸ Rivero y Miranda, R. del: “La supremacía marítima de Inglaterra y la política del porvenir”, en *Revista General de Marina*, Tomo LX, junio de 1907, pp. 1.135 a 1.150. El autor analiza en su artículo la evolución naval de Alemania y el cambio de postura que el Reino Unido experimentó ante la pérdida de su superioridad naval. Augura que Francia, Alemania y los Estados Unidos reunirán en 1908 un conjunto de 72 acorazados frente a los 52 británicos. “Desde este momento la política británica habrá de girar alrededor de ese centro de atracción: su supremacía naval está amenazada... la finalidad de la política británica en lo futuro ha de ser, por tanto impedir la formación de una coalición marítima; la política de las alianzas navales es el recurso a que ha de apelar la nación que se enorgulleció de su aislacionismo.”

⁸⁴⁹ A.G.A. Caja 54/7023, legajo 206. El embajador español en Londres, Almodóvar del Río, informaba, el 11 de febrero de 1902, sobre las conversaciones franco-británicas en los siguientes términos: “Francia é Inglaterra, que tan encontradas pretensiones parecen tener y tanto contribuyen a fomentar cada una los recelos de la otra, han conseguido establecer un acuerdo sobre todas las cuestiones coloniales, incluso la de Marruecos.” (Subrayado en el original)

⁸⁵⁰ F.A.M. Legajo 144, carpeta 4 El acercamiento del monarca británico a Francia es recogido en las notas manuscritas que Gabriel Maura Gamazo preparaba con información recortada de la prensa para los discursos pronunciados en los Consejos presididos por el monarca. El 2 de febrero resume el Mensaje de la Corona británica. Sobre el acercamiento franco británico transcribe: “Mi Gobierno ha celebrado con el de la República francesa un convenio en el cual fíó mucho para que se recurra al arbitraje en caso de conflictos internacionales. El viene a confirmar las cordiales relaciones existentes entre ambos países ya demostradas con mi visita a Francia y la del Presidente a Inglaterra.”

⁸⁵¹ Copia bilingüe del tratado, en A.G.A. Caja 54/7024, legajo 212. Se firmaban tres acuerdos diferentes: Por el primero de ellos Francia renunciaba a sus derechos de pesca en Terranova, conseguidos en el

Aunque el acuerdo se había realizado de espaldas a España, el Reino Unido había propuesto a Francia, no olvidar los intereses españoles en el norte de África. Corolario de estos artículos fue una negociación, calificada de larga y difícil por el interlocutor español, que culminó con un acuerdo secreto franco-español firmado en París el 3 de octubre de 1904.⁸⁵²

Recapitulando, la necesidad de defender su superioridad naval, amenazada por la expansión germana, había llevado a la mesa de las negociaciones diplomáticas al Reino Unido, abandonando su aislamiento. Francia, amenazada territorialmente por Alemania, había iniciado conversaciones con otras potencias mediterráneas. No deseando un enfrentamiento anglo-francés que los debilitaría frente al peligro germano, ambos rompieron su tradicional política de hostilidad para firmar un acuerdo en 1904. Egipto y Marruecos eran las piezas clave. En este último país, España también tenía intereses territoriales. Se hizo imprescindible un nuevo acuerdo entre París y Madrid bendecido por Londres. La vinculación entre el renacimiento naval español y la expansión en el país magrebí, hace necesario tanto un detenido estudio del sistema de alianzas existente en 1904, como de los acuerdos que permitieron la intervención española en Marruecos.

tratado de Utrecht en compensación por las islas de Los, y una ratificación de la frontera entre Gambia y Senegambia. El segundo convenio regulaba el condominio ejercido por las dos potencias en las Nuevas Hébridas y delimitaba sus esferas de influencia en Siam. El tercero era el más importante. Estaba compuesto de por nueve artículos. Gran Bretaña reconocía la especial situación de Francia en Marruecos en contrapartida al reconocimiento francés de la situación británica en Egipto. Los artículos séptimo y octavo hacían referencia a España. El último de los citados, recordando tanto su especial situación geográfica como los sentimientos amistosos de las potencias signatarias, preveía la apertura de conversaciones, de cuyos acuerdos sería informada Inglaterra, entre el Gobierno francés y el Gobierno español sobre Marruecos. Además, se suscribieron cinco artículos secretos, no revelados hasta 1911, que preveían la eventualidad de una alteración del status quo en Egipto o de Marruecos. El artículo tercero aseguraba los intereses de España en Marruecos. Inglaterra había propuesto a Francia “*atender adecuada y satisfactoriamente los intereses de España políticos y territoriales.*” En el citado artículo secreto se establecían los territorios que podía recibir España: “*Ambos Gobiernos convienen que en una cierta extensión de territorio marroquí adyacente a Melilla, Ceuta y otros presidios, debe caer dentro de la esfera de influencia española el día en que el Sultán deje de ejercer sobre ellas su autoridad, y que la administración desde la costa desde Melilla hasta las alturas de la orilla derecha del Sebú debe confiarse exclusivamente a España... Se comprometerá, además, a no enajenar todo o parte de los territorios colocados bajo su autoridad o en su esfera de influencia.*” Francia quedaba autorizada para acordar con España sus respectivos derechos y deberes en el Imperio Magrebí, pero con la obligación de informar al Gobierno británico de las discusiones bilaterales a celebrar.

⁸⁵² León y Castillo, F. de: *Mis tiempos*, Madrid, Librería de los sucesores de Hernando, 1921, p. 181.

Antonio Maura había heredado la cuestión no resuelta de Marruecos. Su Gobierno es el encargado de concluir las negociaciones iniciadas con Francia, bajo la presidencia de Sagasta, en la primavera de 1901 y que habían dado lugar al tratado non-nato de 1902. El embajador español, León y Castillo, en París se mostraba preocupado por las repercusiones de la Entente para los intereses españoles en el Norte de África. Demandaba al presidente del Gobierno que centrara su atención sobre el nuevo escenario internacional e instrucciones concretas para entablar unas negociaciones con la vecina república que augura muy difíciles.⁸⁵³ Era muy consciente Maura de la necesidad de contar con el Reino Unido. Por ello escribe a León del Castillo: “Este es el punto que hay que esclarecer ¿Nos apoya Inglaterra? Entonces podremos aspirar a salvar lo acordado, en principio, entre Francia, antes de la firma del convenio franco inglés.”⁸⁵⁴ El 16 de abril de 1904, León y Castillo anunciaba oficialmente a Delcassé la aceptación del Gobierno de Madrid de discutir sobre la base del acuerdo franco-británico. España era consciente de que la posición gala es mucho más fuerte que en 1901. Lo reconoce explícitamente el embajador en París. Se hace también eco de ello, en sesión parlamentaria, el Conde de Romanones.⁸⁵⁵ Pese a esta situación, “España, en

⁸⁵³ F.A.M. Legajo 55, carpeta 9. Carta del 9 de abril de 1904. “Supongo que tendrá V. conocimiento de mis últimos telegramas sobre el arreglo franco inglés con relación a Marruecos. Le ruego que fije toda su atención en asunto de tan capital interés”

⁸⁵⁴ F.A.M. Legajo 55, carpeta 9. Carta de León del Castillo a Antonio Maura del 26 de abril de 1904. La preocupación del político conservador por el necesario apoyo del Reino Unido ha quedado patente en unas cartas con el significativo título de: *Las razones para no tratar a espaldas de Inglaterra*. Reflexionaba Maura sobre los problemas que ocasionaría negociar sin el conocimiento del Foreign Office. Los británicos se sentirán molestos; su distanciamiento no será compensado por las escasas garantías diplomáticas ofrecidas por Francia. Maura entendía que el interés británico por Marruecos no radicaba en la defensa de los intereses mercantiles e industriales británicos, sino en la cuestión del control que la costa septentrional del país ejercía sobre el estrecho de Gibraltar. La zona de influencia francesa quedaba claramente delimitada al sur del Estrecho y no colisionaba con los intereses británicos. Esta área geográfica, por tanto, podría quedar en manos españolas. La penetración en la misma, amén de contar con el necesario apoyo británico, sería lenta y lejana en el tiempo: “La penetración pacífica, posible y verdadera para ellos, (los franceses) es para España, en el decenio, letra muerta.”⁸⁵⁴ F.A.M. Legajo 360, carpetas 3y 7.

⁸⁵⁵ Ambos inciden en la pérdida de peso de España en las actuales negociaciones con respecto a las mantenidas en 1902. León y Castillo escribe en sus memorias: “En la que siendo otra nuestra situación de la que habíamos tenido, muy otros también habían de ser los resultados, no habiendo medio alguno de llegar a beneficios análogos a los que habíamos obtenido, dado lo desventajoso de nuestra situación.” Ob. cit. p. 181. El Conde de Romanones, por su parte, opinaba que: “El actual Gobierno, no conseguirá de Francia lo que el Gobierno liberal había conseguido en 1902.” DSC., 7 de junio de 1904, p. 4.886. El aristócrata, después de un viaje por Marruecos, Joaquín María Mencos Ezpeleta escribe a Maura en mayo de 1904: “Nuestra situación con respecto a Francia es de grandísima inferioridad que nos puede conducir a la anulación completa en nuestra modesta esfera de desenvolvimiento en Marruecos.” F.A.M. Legajo 360, carpeta 2.

la ocasión presente, no tiene más remedio que negociar,” concede Romanones en su interpelación parlamentaria de 7 de junio de 1904.⁸⁵⁶ Para mitigar, en la medida de lo posible, la preponderancia francesa, el ministro de Estado, Rodríguez San Pedro, solicitaba a los embajadores en Londres y Berlín que recabasen el apoyo de ambas potencias para evitar una mengua importante en los futuros territorios españoles en el norte de África.⁸⁵⁷

La nueva correlación de fuerzas hispano-francesas se tradujo en un nuevo reparto de Marruecos, con recortes sustanciales respecto a lo acordado en 1902. Parecía como si Francia hiciera pagar a España las concesiones en Egipto otorgados a los británicos. Los territorios asignados a España son rebajados de 42.000 kilómetros cuadrados, a 22.000. Una prueba más de la debilidad española era la obligación de no emprender acciones, en un plazo de quince años, sin contar previamente con la aquiescencia de Francia. Aceptada la reducción del territorio, los negociadores discutieron la forma que adoptaría el acuerdo. El gabinete de Maura quiso convertir la firma del tratado sobre Marruecos en un éxito ante las Cortes y la prensa. Era necesario hacer público el documento. El gabinete francés quería que los términos del acuerdo permanecieran secretos alegando que su publicación exasperaría al Sultán y a las tribus del Imperio jerifiano, y que el restablecimiento del orden en el Sultanato, forzara el envío de una expedición militar. El 19 de junio el embajador español aceptó mantener en secreto los detalles de la partición. El 3 de octubre, en París, Delcassé y León del Castillo firmaban el texto de la Declaración y Convenio hispano-franceses relativos a Marruecos.⁸⁵⁸ España entraba en la órbita política de la Entente y este hecho fue asumido

⁸⁵⁶ DSC., 7 de junio de 1904, p. 4.885.

⁸⁵⁷ Gestiones del embajador en Londres buscando su apoyo, en A.G.A. Caja 54/7024, legajo 212. Nuestro representante informaba, el 27 de febrero de 1904: “*el principio fundamental inglés: España ha de tener participación en cuanto se hable, se decida, se haga* (sobre Marruecos).” A pesar de ello, la diplomacia británica insiste: “*lo que por el momento procede es que España se entienda con Francia. El (Lord Lansdowne) tiene la absoluta persuasión de que después de lo hablado por Inglaterra a Francia, ésta nos atenderá completamente.*” Su actitud benévola es para la costa meridional marroquí, las peticiones francesas de costa en el Atlántico, no serán negadas. El 19 de septiembre de 1904, nuestro embajador escribe. “*Dada, pues, la singularidad del caso conocido, no debe en modo alguno sorprender que su gobierno no haya encargado al último que apoye nuestra fórmula ante Mr. Delcassé.*” Pastor Garrigues, F. M.: “Antonio Maura y el papel del II Reich en las negociaciones hispano-francesas sobre Marruecos de 1903-1904”, en *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea* nº 12, 2013, pp. 90 y 93. Berlín, ante la posibilidad de un agravamiento de las tensiones con el Reino Unido, no ayudo al Gobierno de Maura.

⁸⁵⁸ La narración de las negociaciones hispano-francesas, en León y Castillo (1921) pp. 182 a 184.

conscientemente por conservadores y por liberales. La decepción fue muy intensa en Madrid. Hubo insatisfacción e inquietud ante el tratado.⁸⁵⁹ El Gobierno se limitó a publicar en la *Gaceta* una declaración somera sobre el Tratado con Francia. Este texto era lacónico, pero no lo fueron menos los de la prensa.

Las ventajas que España obtiene son, a juicio de historiador Jover Zamora, tres: Primera: contar con aliados integrándose en el sistema europeo de Estados. Segunda: consolidar su posición en la región del Estrecho y tercera: participar en el reparto de Marruecos, si bien en términos más modestos que los ofrecidos por Francia en 1902. En él debe del acuerdo, señala Jover, el hecho de que no se haya contado con España para pactar sobre la cuestión marroquí, sino que se le ofrezca algo convenido a sus espaldas. Las profesoras Susana Sueiro Seoane y María Rosa de Madariaga señalan que lo firmado respecto a Marruecos tenía un aspecto negativo para España ya que nos colocaba en una posición de “subcontratista” o “subarrendataria” de Francia, lo cual tendrá repercusiones negativas en las relaciones bilaterales. En similares términos ve nuestra posición Morales Lezcano. Por su parte, Antonio Niño apunta como debilidad del nuevo acuerdo que se realizaba solamente con Francia, faltaba la relación directa entre Madrid y Londres.⁸⁶⁰

⁸⁵⁹ Sole Romeo (1980) p. 270. La Real Sociedad Geográfica, entre cuyos socios se encontraba Cesáreo Fernández Duro, mostró una gran inquietud ante la firma del convenio franco-británico al interpretarlo como un grave peligro geográfico y económico para España. Para estudiar el asunto se dedicaron siete sesiones de su junta directiva en la primavera de 1904. Francia era sentida como una auténtica amenaza al poder controlar las fronteras septentrionales y meridionales de España. Precisamente Fernández Duro intentó tranquilizar la situación afirmando que España gozaba del apoyo del Reino Unido y que Francia no se oponía al control de una extensa área entre Melilla y el Atlántico por España. A pesar de ello, la RSG criticaría todas las actuaciones posteriores de Francia, “acusándola de perjudicar gravemente los intereses de España, de provocar la situación de inestabilidad que padecía el Imperio y de impedir la acción civilizadora.” RSG y sus actuaciones respecto a la firma de los acuerdos de 1904, en Villanova Valero, J. L.: “La Sociedad Geográfica de Madrid y el colonialismo español en Marruecos (1876-1956), en *Documentos de Análisis Geográfico*, nº 34, 1999, pp. 170 y 171. Del mismo autor: “La Real Sociedad Geográfica y la Conferencia de Algeciras”, en González Alcantud, J.A. & Martín Corrales, E. (Eds.): *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007, pp. 188 a 192.

⁸⁶⁰Jover Zamora (1999) p. 187. Sueiro, S.: *España en el Mediterráneo*, Madrid, U.N.E.D., 1992, p. 8. Madariaga, M. R. de: “El Protectorado Español en Marruecos: algunos rasgos distintivos y su proyección en el presente”, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 23, 2007, p. 172. Morales Lezcano (1975) p. 104. Niño (2000) p. 67

El interés del Reino Unido por España no era altruista. La presencia española en el norte de Marruecos significaba el establecimiento de una barrera.⁸⁶¹ Francia y Alemania quedaban alejadas de la orilla sur del estrecho de Gibraltar. Inglaterra imponía además que Tánger, cierre o apertura del estrecho de Gibraltar, no sería controlado por ninguna potencia europea.⁸⁶²

Los compromisos adquiridos por España en 1904 tendrían que traducirse en un aumento del gasto militar. Para poder trasladar adecuadamente soldados al norte de África y para poder patrullar las aguas de Marruecos bajo control español, eran necesarios nuevos barcos para atender a una serie de misiones como la vigilancia y el bloqueo del litoral; la represión del contrabando de armas y el transporte tanto de fuerzas, como de material. Los torpederos del primer plan Ferrándiz no pueden cumplir satisfactoriamente ninguna de estas misiones. El proyecto de renacimiento naval español no atiende a las necesidades derivadas de los compromisos internacionales suscritos en octubre de 1904. Tampoco podría garantizar la adecuada protección de los intereses marítimos españoles al carecer de una auténtica flota de combate. La caída, en diciembre de 1904, del Gobierno presidido por Antonio Maura hizo irrealizable su modesto y claramente insuficiente proyecto de construcciones navales.

5.4. El segundo Gobierno de Fernández Villaverde. El Plan Naval de Eduardo Cobián.

Para sustituir a Antonio Maura es nombrado por el rey presidente del Gobierno el teniente general Marcelo de Azcárraga. También asumió la cartera de Marina hasta el 6 de enero, fecha en la cual designaba para la misma a Eduardo Cobián. Cerró las Cortes. El día 23 el Consejo de Ministros acordaba proponer a Polavieja como jefe del Estado Mayor Central, y el nombramiento fue firmado el día 24. En el Consejo de Ministros del día 25 de

⁸⁶¹ Jover, J. M.: “La percepción española de los conflictos europeos” en *Revista de Occidente*, febrero de 1986, nº 57, p. 34.

⁸⁶² Morales Lezcano, V.: *España en el Norte de África: El protectorado en Marruecos (1912-56)*, Madrid, U.N.E.D., 1986, p. 46.

enero anunciaba Azcárraga su intención de reanudar las sesiones parlamentarias. Cobián se opuso alegando que “*la labor parlamentaria será absolutamente negativa. No se sacarán los presupuestos ni se podrá convertir en ley ninguno de los proyectos presentados ni que se presenten.*”⁸⁶³ Salvo el ministro de la Guerra, general César Villar y Villate, todos los demás miembros del gabinete emitieron su opinión favorable a lo expuesto por el presidente del Gobierno. El ministro de Marina presentaba su dimisión y, en entrevista ulterior al Consejo de Ministros, propuso para sustituirle a La Cierva ya que en su condición de presidente de la Comisión del proyecto sobre la organización de la Marina, era un buen conocedor de sus problemas.⁸⁶⁴ Azcárraga, sospechando que interpretaba la voluntad del monarca, presentaba la renuncia de todo el Gobierno.⁸⁶⁵ Había durado en el poder cuarenta y un días.

El 27 de enero de 1905 le sustituye Raimundo Fernández Villaverde. Mantenía a Cobián en la cartera de Marina y a Martitegui en Guerra.⁸⁶⁶ Le acompañaban García Alix y González Besada que intercambiaban sus carteras respecto al anterior Gobierno. ¿Por qué de nuevo Villaverde? Sobre Maura, su antecesor y rival por el control del Partido Conservador, Villaverde -escribe el historiador Carlos Ferrera- presentaba tres ventajas: su talante autoritario que le permitía salvaguardar el orden; no era clerical y estaba bien valorado por el mundo de los negocios. Añade a todo lo anterior Francisco Comín una mejor relación con Alfonso XIII.⁸⁶⁷ Carente del apoyo de la mayoría parlamentaria de signo maurista, sólo puede sobrevivir

⁸⁶³ Soldevilla, *El año político. 1905*, p. 22.

⁸⁶⁴ *Ibidem.* p. 23.

⁸⁶⁵ Relación entre la reunión de las Cortes y crisis del Gobierno, en *El Imparcial*, 26 de enero de 1905. Editorial bajo el título “La reunión de las Cortes y la crisis”. Gobierno de Azcárraga, en Canals, S.: “Continuación y consecuencias de una crisis trascendental”, en *Nuestro Tiempo*, nº 50, febrero de 1905, pp. 157 a 161. Como resumen de la crisis que traería a Villaverde a la presidencia del Consejo de Ministros, Canals escribe: “*Cuarenta días estuvieron encargados del Gobierno unos ministros de los que se sabía que tenían la confianza de la Corona, pero de los que no se había probado que tuviesen la de las Cortes... quisieron ir a probarlo; se dividieron los pareceres,... y no continuó en el poder el general Azcárraga, que quería ir a las Cortes, sino que vino a él el Sr. Villaverde, que había declarado y mantiene que no irá a las Cortes.*” Relación entre dimisión ministros y voluntad real, en Maura & Fernández Almagro (1999) p. 72.

⁸⁶⁶ El Conde de Romanones califica a Cobián de “hombre muy *inteligente, ágil* en la polémica y trabajador infatigable.”

⁸⁶⁷ Ferrera, C.: *La frontera democrática del liberalismo: Segismundo Moret (1838-1913)*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002, p. 221. Comín, (2000) p. 54.

con las Cortes cerradas.⁸⁶⁸ Los viajes del monarca a Francia y al Reino Unido, donde conoció a la futura reina Victoria Eugenia, fueron las excusas utilizadas para no abrir las Cortes. La ausencia de sesiones parlamentarias, fue duramente contestada: “*estamos, pues, sometidos a un gobierno fuera del régimen*”, editorializaba *El Imparcial*.⁸⁶⁹ La presión de la mayoría conservadora y del resto de las minorías parlamentarias, obligaron a su reapertura.⁸⁷⁰

El 14 de junio se reanudan las sesiones parlamentarias. Villaverde, después de justificar la tardanza en convocar las Cortes, declaró que: “*nuestro programa es el programa del Partido Conservador; nuestro programa está todo en el discurso de la Corona de 18 de mayo de 1903.*” A continuación expuso las dos grandes líneas maestras que pretendía abordar: realizar un presupuesto de reconstitución, entre cuyos puntos estaban un aumento de los créditos para atenciones a la Marina por un importe de 10.309.123 pesetas y presentar un proyecto de ley “*que resuelve la aspiración de disponer de una escuadra*” presupuestada en 396 millones de pesetas y una reforma arancelaria. Además de estos proyectos, el Gobierno hace suyos los que habían quedado pendientes: el proyecto de Administración local; el proyecto de ley relativo al ejercicio del sufragio y el de protección de la marina mercante. Finalizaba su intervención recordando los viajes de Alfonso XIII al Reino Unido y Francia y, después de mencionar el atentado sufrido en París por el monarca, pedía que la Cámara se ocupara del asunto.⁸⁷¹ En la misma sesión parlamentaria, surge el primer tropiezo. Deriva de la pregunta del Conde de Romanones: “*¿Entiende el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que una vez leído este proyecto de presupuestos para 1906... el Congreso debe considerar discutido el otro dictamen de la misma Comisión de Presupuestos para 1905?*”⁸⁷² Con su interpelación, Romanones incidía en la división del

⁸⁶⁸ Díaz del Moral, J.: *Historia de las agitaciones campesinas andaluzas*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, pp. 206 a 210.

⁸⁶⁹ *El Imparcial*, 22 de abril de 1903. Editorial bajo el título “Gobierno irresponsable.”

⁸⁷⁰ Sobre las presiones para la reapertura de las Cortes, en Canals, S.: “Un peligro trascendental”, en *Nuestro Tiempo*, nº 52, abril de 1905, pp. 437 a 444.

⁸⁷¹ Intervención de Fernández Villaverde, en *DSC.*, 14 de junio de 1905, pp. 1.869 a 1.875. Amplio resumen de la misma, en Soldevilla: *El año político. 1905*, pp. 226 y 227.

⁸⁷² *DSC.*, 14 de junio de 1905, p. 1878. Crítica a la actitud de Villaverde, desde posturas próximas a Antonio Maura, respecto a los presupuestos, en *Nuestro Tiempo.*, nº 55, julio 1905, pp. 92 y 93.

Partido Conservador.⁸⁷³ Villaverde no era reconocido como su jefe después del fallecimiento, el 29 mayo, de Silvela. Maura estaba dispuesto a afirmar su autoridad en el seno del partido derribando a Villaverde. Existía, además, una labor de zapa cerca de Alfonso XIII realizada por Moret en su contra.⁸⁷⁴ Perdió una moción de confianza pedida por carlistas y republicanos el 20 de junio.⁸⁷⁵ Solamente 45 diputados le apoyaron; 204 votaron en contra. “*El parlamento en masa se alzaba contra él*”, escribe Salvador Canals.⁸⁷⁶ La derrota del Gobierno es, en opinión del Duque de Maura y de Fernández Almagro, “aplastante, la mayor de esa catadura conocida en la historia parlamentaria española”. Este hecho demuestra, en opinión del historiador Moreno Luzón, que pese a las mayorías adictas salidas de las elecciones, “aquél (el Parlamento) no constituía en absoluto una institución irrelevante.” Opina García Venero que “el voto de censura al Gobierno era una advertencia a la Corona, un acto de afirmación de la soberanía nacional.”⁸⁷⁷ Tres días después caía el Gobierno de Fernández Villaverde. Es reemplazado por Eugenio Montero Ríos. Era el turno, después de dos años en la oposición, del Partido Liberal.

El 15 de junio la Gaceta de Madrid hacía públicos dos Reales decretos. El primero, con fecha 26 de mayo, autorizaba al ministro de Marina a la presentación ante las Cortes de un proyecto de ley sobre construcción de fuerzas navales y reorganización de los servicios de la Armada. El otro decreto, con fecha 14 de junio, ordenaba la retirada del proyecto de ley sobre la reforma general de los servicios de la Armada y programa de armamentos navales, presentado en el Congreso en 25 de enero de 1904. El ministro de Marina leyó ambos decretos en el Congreso de los Diputados el 14 de junio.⁸⁷⁸ Villaverde, tanto como ministro de Hacienda, como presidente del Congreso de los Diputados, se había opuesto enconadamente a los gastos en armamento naval

⁸⁷³ Moreno Luzón, J.: *Romanones. Caciquismo y política liberal*, Madrid, Alianza Editorial, 1998, p. 228. La interpelación de Romanones y las respuestas de los miembros del gabinete, en Soldevilla, *El año político*. 1905, pp. 228 a 230.

⁸⁷⁴ La actitud de Moret ante Alfonso XIII, en Tusell (1994) p. 80 y Ferrera (2002) p. 222.

⁸⁷⁵ “*Los Diputados que suscriben ruegan al Congreso se sirva demostrar, por medio de votación de esta proposición incidental, si el Gobierno cuenta en la Cámara con la mayoría de votos necesaria para seguir gobernando.*”

⁸⁷⁶ *Nuestro Tiempo*, n° 55, julio 1905, p. 94.

⁸⁷⁷ Maura & Fernández Almagro (1999) p. 74. Moreno Luzón (1998) p. 228. García Venero (1969) p. 149.

⁸⁷⁸ *DSC.*, 14 de junio de 1905, p. 1.877.

alegando que desequilibraban el presupuesto nacional. ¿Cómo explicar este nuevo proyecto de plan naval que implicaba unos gastos de 396 millones de pesetas en seis años? Podemos apuntar que la necesaria reorganización de Armada y la perentoria creación de una nueva Escuadra de combate, aceptada indudablemente por Villaverde, fueron armas utilizadas para derrotar a las facciones opuestas, léase maurista, en la lucha por la jefatura del Partido Conservador proclive a una política naval activa. Las justificaciones oficiales aparecen en el largo preámbulo del proyecto. Después de un período de abandono de la Marina, saneada la situación financiera, *“el Gobierno juzga llegada la hora de acometer una política naval definitiva... cuyo punto de arranque no puede ser otro que la definición del objetivo que España debe perseguir mediante su poder naval.”* Los motivos estratégicos que impulsan a la presentación del plan naval son recogidos también en el preámbulo. Se considera que las defensas navales son insuficientes *“para garantizar la vida externa de una Nación que recibe del mar y por el mar envía el 85 por 100 de sus importaciones y exportaciones; que posee Archipiélagos importantísimos; que tiene centenares de miles de súbditos derramados por tierra extranjera y que sustenta un ideal de expansión civilizadora allende del Estrecho.”* Quedaba establecido el vínculo entre la expansión de la Armada y la expansión territorial en Marruecos de la cual será apoyo imprescindible. Las necesidades de la marina se fijan en la posesión de una escuadra de acorazados que garantice, tanto la presencia en Canarias y Baleares, como los intereses españoles en los mares; cruceros veloces que permitan atacar los tráficó comerciales que se desarrollen próximos costas españolas y, por último, flotillas de cañoneros y torpederos que, bajo la protección de acorazados guardacostas, permitan, junto con las defensas costeras, la protección del litoral y de los puertos. La falta de recursos económicos suficientes para dotar a España de todas estas unidades navales, hace necesaria la firma de alianzas internacionales y la decantación por la posesión de solamente dos escuadras; una de combate de alta mar y otra de torpederos y submarinos que sirva para proteger las bases de operaciones.

El proyecto de ley estaba compuesto de un preámbulo, veintisiete artículos y un artículo transitorio. Las unidades navales que se construirán, según proyecta el artículo primero, en un plazo de seis años, son:

- 8 acorazados de 14.000 toneladas a razón de 3.000 pesetas la tonelada, o sean 42.000.000 cada unidad. Presupuesto para su construcción: 336.000.000 pesetas
- Torpederos, submarinos y sumergibles en la proporción que determine el Estado Mayor Central de la Armada. Presupuesto para su construcción: 60.000.000 pesetas

Las deliberaciones de la Junta de Escuadra se han tenido muy en cuenta a la hora de fijar, tanto el número de los acorazados que deben construirse, como su tonelaje. Los aspectos técnicos de los mismos serán fijados por el Estado Mayor Central de la Armada teniendo en cuenta que deberán ser homogéneos y extremarán el poder ofensivo y defensivo sobre la velocidad y el radio de acción. El núcleo de cruceros acorazados, pese a que sus servicios son considerados de gran importancia, se prescindirá de ellos por razones presupuestarias. Los torpederos tendrán las características de ser rápidos en sus desplazamientos y ser poco visibles para poder sorprender al enemigo; también, ante la carencia de puertos adecuados para su refugio en nuestro litoral, *“cree el Ministerio que suscribe que el desplazamiento de estos buques no debería ser inferior a 150 toneladas para el Cantábrico y el Atlántico, y a 120 para el Mediterráneo”*. Se atribuye un valor muy importante, como elemento de defensa de los puertos, a los submarinos y sumergibles. El número de éstos y el de los torpederos será fijado por el Estado Mayor Central de la Armada.

Cobián, como luego hará Ferrándiz en 1907, se decanta por dejar la construcción de los barcos proyectados en manos de empresas nacionales privadas. Para ello *“el Estado pondrá temporalmente a disposición de la entidad que se encargue de la empresa, los astilleros oficiales del Ferrol y*

Cartagena, con todos sus elementos anexos, dedicándose el primero a la construcción de acorazados y el segundo a la de torpederos.” La entidad concesionaria será propuesta al Gobierno, después del examen de todas las aspirantes, por una Junta compuesta al efecto.⁸⁷⁹ Se comprometerá “*al mantenimiento de los astilleros oficiales en constante estado de servicio*” y, nos parece sumamente significativo, para acabar con los problemas derivados de la insuficiencia de carga de trabajo en los arsenales, “*la combinación de las construcciones y elaboraciones para la Marina de guerra con las de la mercante y con cualesquiera otros trabajos para la constante ocupación de maestranzas y talleres.*” Realista sobre las posibilidades tecnológicas de la industria naval española, Cobián establece que los submarinos y sumergibles serán adquiridos en el extranjero aduciendo como causas: “*lo delicado de las máquinas, aparatos y demás componentes de dichas embarcaciones; la falta absoluta de práctica respecto a la fabricación de los mismas en nuestros astilleros y la necesidad de apelar a tipos extranjeros*”. También se podrán adquirir en el exterior todos los pertrechos navales y materiales que no pueda satisfacer la industria nacional; aunque se establece que “*se procurará desarrollar en España, sin demora, la fabricación de aquellos efectos de indudable necesidad para la defensa naval.*”

Los arsenales militares de Ferrol y Cartagena, siguiendo las recomendaciones recogidas en la base octava del dictamen de la Junta de Escuadra, quedan desglosados en una sección fabril, puesta temporalmente en manos de la iniciativa privada, y otra propiamente militar cuyas funciones son: “*el apresto, abastecimiento, apoyo, depósito y reserva de la flota... a cargo de un jefe de armamentos, bajo la dependencia del Almirante y del Estado mayor Central.*” Al considerar que el astillero gaditano de La Carraca posee la mejor situación estratégica de las costas de España, no será entregado a la iniciativa privada aunque se procederá a su profunda reorganización. Su sección fabril se ocupará de las reparaciones y carenas de la flota, “*manteniendo así en ejercicio los elementos que serán indispensables en tiempo de guerra*”. Se

⁸⁷⁹ La citada junta estará presidida por el Almirante de la Armada, y compuesta por dos ex ministros de Hacienda, dos de Marina, el Jefe del Estado Mayor Central de la Armada, el Director General de Construcciones y el Interventor de la Administración del Estado.

proyectaba realizar obras para mejorar las facilidades para repostar con rapidez a una escuadra moderna en los puertos militares. En el proyecto de presupuestos de gastos para 1906, quedaba consignado el primer plazo del crédito para realizar las imprescindibles mejoras y adquirir la maquinaria necesaria.

Hay un pormenorizado análisis económico del programa de construcciones navales. Para financiar el proyecto, el Gobierno estimaba que el mejor sistema era recurrir a empréstito, que evite los presupuestos extraordinarios y no grave de una vez el presupuesto ordinario, pues su carga irá incorporándose, en seis años, a la cifra de los gastos públicos. Suponiendo que el empréstito se emitiera al tipo del 80 %, serán precisos, para pagar los 396 millones de pesetas, emitir 495 millones nominales en seis anualidades de 82.500.000 pesetas, y plazos trimestrales de 20.625.000 pesetas. En esta forma, y a un interés del 4 %, la carga para los presupuestos sería, deducido el impuesto de 20 %:

Año 1907.- Deuda emitida, 82.500.000 pesetas. Carga para el presupuesto 1.650.000 pesetas.

Año 1908.- Deuda emitida, 165.000.000 de pesetas. Carga para el presupuesto 4.290.000 pesetas.

Año 1909.- Deuda emitida, 247.500.000 de pesetas. Carga para el presupuesto 6.930.000 pesetas.

Año 1910.- Deuda emitida, 330.000.000 de pesetas. Carga para el presupuesto 9.570.000 pesetas.

Año 1911.- Deuda emitida, 412.500.000 de pesetas. Carga para el presupuesto 12.210.000 pesetas.

Año 1912.- Deuda emitida, 495.000.000 de pesetas. Carga para el presupuesto 14.850.000 pesetas.

Año 1913.- Intereses de 495.000.000 de pesetas emitidos en los seis años anteriores deducido el impuesto, 14.850.000 de pesetas.

El proyecto de ley establece una nueva organización para la Administración Central de la Marina. Se compondrá, según lo recoge su artículo séptimo, de los siguientes organismos:

1. El Almirante.
2. El Estado Mayor Central de la Armada.
3. La Dirección General de Construcciones y Suministros.
4. La Secretaria General.
5. La Intendencia General de la Armada.
6. La Asesoría General del Ministerio.
7. La Dirección general de Industrias Marítimas.

Interesa reseñar, por último, que el proyecto anunciaba la presentación por el ministro de Marina a las Cortes de un Proyecto de ley Constitutiva de la Armada y otra para ascensos de la marinería, reclutamiento de fogoneros y artilleros y reservas navales.⁸⁸⁰

Aunque lo calificara de “importantísimo” Soldevilla,⁸⁸¹ el Plan Naval no iba a ver la luz, al dimitir Villaverde diez días después de su presentación. No obstante, sirvió para reabrir la polémica entre los escritores “navalistas” sobre el tipo de barco más conveniente para la Armada. Desde las páginas de la revista *Vida Marítima*, el 10 de agosto de 1905, José Ricart y Giralt escribe para oponerse a la flota proyectada por Cobián. Su oposición se produce no solamente por consideraciones de carácter económico, “*el estado de su erario*”, también por motivos técnicos ya que “*estos barcos (los acorazados) no podrían entrar o cuando menos fondear y amarrarse convenientemente en gran parte de nuestros puertos.*” Para Ricart la solución pasa por la construcción de una escuadra de guarda costas “*con un radio de acción máximo de ida y vuelta a Canarias*”. Además había que fortificar y remozar los puertos militares y “*construir 80 torpederos de 60 a 80 toneladas y 50 torpederos de alta mar*”

⁸⁸⁰ Proyecto de ley sobre construcción de fuerzas navales y de reorganización de los servicios de la Armada, en *DSC.*, Apéndice nº 10 al número 57, 14 de junio de 1905. Amplio resumen del mismo en: *La Época*, 13 de junio de 1905.

⁸⁸¹ Soldevilla, *El año político. 1905*, p. 234.

además de 6 exploradores del tipo inglés <Pathfinder> de 2.920 toneladas.”⁸⁸² La opinión favorable al proyecto de Eduardo Cobián será mantenida por Guillermo Ferragut y Sbert desde la misma publicación un mes después. Basándose en las enseñanzas de la reciente guerra entre Rusia y Japón, justificaba la bondad del plan presentado por el ministro de Marina especialmente en lo que hace referencia a la construcción de acorazados.⁸⁸³ El análisis del plan naval de Eduardo Cobián realizado por los historiadores navales ha sido negativo. Tanto para Bordejé como para Chocano es irrealizable por fantástico; de poco serio lo califica Rodríguez González.⁸⁸⁴

5.5. El Gobierno de Montero Ríos.

El 22 de junio de 1905 la caída del Gobierno Villaverde hacía posible el ascenso al poder del dividido Partido Liberal. Poco después fallecía, el 15 de julio, víctima de una congestión cerebral, el político conservador.⁸⁸⁵ Este acontecimiento facilitaba que su partido liquidara sus disensiones y se agrupara en torno a la figura de Antonio Maura. No obstante, algunos de sus más estrechos colaboradores se organizaron en facción política e hicieron público un manifiesto en el cual denunciaban todas las carencias de España: unas buenas escuelas; una agricultura productiva; tampoco dispone de una adecuada defensa ya que los elementos encargados de la misma estaban “*sin material de guerra*” y la “*marina sin barcos.*” Lógicamente “*todo ello pide inmediato remedio*” y para conseguirlo se ofrecen los firmantes del manifiesto.⁸⁸⁶ El grupo villaverdista no subsistió un año. Fue disuelto oficialmente el 17 de abril de 1906. Santiago Alba, Rafael Gasset, Julio Burell y Eduardo Cobián se incorporaban a las filas del Partido Liberal. Augusto González Besada y Gabino Bugallal volvieron al Partido Conservador que, de

⁸⁸² Revista *Vida Marítima*, nº 130, 10 de agosto de 1905, pp. 423 y 424.

⁸⁸³ Revista *Vida Marítima*, nº 133, 10 de septiembre de 1905, pp. 488 y 489. Opinión favorable al proyecto, en *El Día*, 5 de mayo de 1906. Artículo “Necesidad de una escuadra”.

⁸⁸⁴ Bordejé (1978) pp. 98 y 99. Chocano (2008) p. 319. Rodríguez González (2010) p. 121.

⁸⁸⁵ *El Imparcial*, 16 de julio de 1905.

⁸⁸⁶ Manifiesto de los villaverdistas, en *Heraldo de Madrid*, 23 de julio de 1905 y *El Imparcial*, 24 de julio de 1905. Estaba firmado por los ex ministros Eduardo Cobián, Carlos María Cortezo y Rafael Gasset y el diputado Rafael Andrade.

esta forma, quedaba cohesionado.⁸⁸⁷ No ocurría lo mismo en el Partido Liberal. Se encontraba sumido en una doble crisis: de liderazgo, después del fallecimiento de Sagasta en 1903; y de identidad motivada por la incorporación de la bandera anticlerical al programa del partido que se encontraba vinculado a los círculos socialmente conservadores y católicos del país.⁸⁸⁸

Montero Ríos formaba Gobierno el 23 de junio, iniciándose una etapa de débiles gabinetes liberales caracterizada por la inestabilidad política que muestra hasta qué extremos había llegado la descomposición del liberalismo tras la muerte de Sagasta.⁸⁸⁹ Elegía al general Weyler para desempeñar la cartera de Guerra; a Miguel Villanueva y Gómez para la de Marina;⁸⁹⁰ al Conde de Romanones para Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas y a Ángel Urzáiz para la cartera de Hacienda. Moret y Canalejas se negaron a formar parte del Consejo de Ministros. Montero Ríos se fabricó unas Cortes a su medida colocando a muchos amigos en sus escaños en detrimento de los otros líderes liberales.⁸⁹¹

El programa de Gobierno fue hecho público el 19 de agosto. Respecto a las Fuerzas Armadas, Montero Ríos se compromete a reorganizar el ejército de tierra para que estuviera bien instruido y bien pagado. La misión del mismo era la *“seguridad de la Patria más acá de sus fronteras ya que por ahora más allá no está llamada España a intervenir, unida a las defensas fijadas de las costas y fronteras terrestres y de nuestros dos archipiélagos.”* Sobre la Armada las palabras del presidente del Gobierno no inducían a ser optimistas ya que alentaba *“la existencia de una Marina puramente defensiva, que no necesita de grandes construcciones navales para tomar parte en combates que en las inmediaciones de los mares pueden librarse por efecto de la política*

⁸⁸⁷ Martorell Linares (2011) p. 151.

⁸⁸⁸ Fusi, J. P., & Palafox, J.: *España: 1808-1996. El desafío de la Modernidad*, Madrid, 1997, Espasa Calpe, pp. 179 y 180.

⁸⁸⁹ Biografía de Montero Ríos, en Barral Martínez, M.: “Eugenio Montero Ríos: político del derecho y cacique de la Restauración”, en *Dereito*, Volumen 21, nº 1, pp. 267 a 286.

⁸⁹⁰ *El Siglo Futuro*, 24 de junio de 1905, recoge las siguientes declaraciones del nuevo ministro: *“Intento, animado por el mejor deseo, acometer la empresa de la reconstrucción de la marina con el mayor empeño, dentro de los recursos de la nación.”*

⁸⁹¹ Debilidad de gabinetes liberales, en Canals, S.: “El discurso de la Corona”, en *Nuestro Tiempo*, nº 62, Octubre de 1905, pp. 180 a 187 y Forner (1993) p. 135. Ausencia de Moret y Canalejas, en Forner (1993) p. 133 y Ferrera (2002) p. 223.

*mundial, en lo que no hemos de interesarnos por ahora, pero dotado de cuantos elementos necesite para la defensa del suelo nacional.*⁸⁹² El 11 de octubre se reabren las sesiones parlamentarias. En el Palacio del Congreso procede Alfonso XIII a la lectura del Mensaje de la Corona. En el mismo reconoce que la situación de la marina era “*cada día más insostenible.*” Por tanto urgía “*establecer de un modo definitivo el régimen de la Armada, dotando a la Nación de los elementos navales que deba y pueda sostener para su defensa.*” Anunciaba que el Gobierno de Montero Ríos presentará los proyectos de ley oportunos, “*así como los necesarios para la protección a la marina mercante y a las industrias de mar.*”⁸⁹³ Éstos nunca se concretarían ante las continuas crisis gubernamentales y los graves problemas suscitados en Andalucía por la pérdida de sus cosechas. No hubo ninguna modificación en el estado de la Armada durante el ministerio de Villanueva. Aunque el mes de agosto el rotativo *ABC* se hizo eco de la posibilidad de retirar algunos torpederos por llevar bastantes años en servicio;⁸⁹⁴ solamente se suprimió la Junta de Escuadra, por Real Decreto de 20 de julio de 1905, al considerar “*el ministro que suscribe terminada la misión confiada a la mencionada Junta.*”⁸⁹⁵

La situación de malas cosechas, paro obrero y hambre, acompañados por revueltas y motines en los pueblos de Andalucía en el verano de 1905, hacían necesaria la intervención del estado. Sus recursos debían dedicarse a paliar, proponía Romanones, la grave situación del agro andaluz.⁸⁹⁶ Era necesaria la inversión de los escasos recursos estatales en obras hidráulicas. Los gastos en la reconstrucción de la marina de guerra debían, una vez más, posponerse. Es la oportunidad de realizar los proyectos de Rafael Gasset.⁸⁹⁷ No tardaron en suscitarse las crisis. La primera, un enfrentamiento entre Romanones y Urzáiz, al solicitar el primero en el Consejo

⁸⁹² *La Época*, 19 de agosto de 1905.

⁸⁹³ *DSC.*, 11 de octubre de 1905, p. 3.

⁸⁹⁴ *ABC*, 1 de agosto de 1905.

⁸⁹⁵ *Colección Legislativa de la Armada*. Tomo LXXXII, p. 374.

⁸⁹⁶ Romanones (1999) pp. 202 y 203. Moreno Luzón (1998) pp. 229 y 230. Tusell & García (2001) pp. 164 y 165. Sobre la pérdida de cosechas y el hambre en Andalucía, en Harrison, J.: “El coste de oportunidad del Programa Naval español de 1907: ¿pantanos o acorazados?”, en *Hacienda Pública Española*, nº 38, 1980, p. 117. Díaz del Moral señalaba un cambio de actitud de los campesinos cordobeses durante la crisis de 1905: “la ola de rebeldía había expulsado de sus almas la resignación cristiana con que habían sucumbido en ocasiones análogas.” Díaz del Moral (1984) p. 208.

⁸⁹⁷ Apoyo de Gasset, en Sánchez Illán (1999) p. 175.

de Ministros un crédito extraordinario que le negaba el segundo.⁸⁹⁸ Montero Ríos se decantaba por su ministro de Fomento. Urzáiz reaccionó. Dejaba tanto el Gobierno, como el partido pasando a engrosar las filas del conservador.⁸⁹⁹ Su cargo fue ocupado por José Echegaray.⁹⁰⁰

Deseando dar cabida en su Gobierno a los jefes del dividido Partido Liberal, en especial a Moret y a Canalejas, Montero Ríos planteó la crisis gubernamental el 30 de octubre.⁹⁰¹ La causa alegada era la necesidad de sustituir a Sánchez Román en Estado al considerarlo poco idóneo para acompañar al rey en su viaje a los Imperios Centrales.⁹⁰² Villanueva dejaba la cartera de Marina alegando “*que cesaba de estar al frente de ella por no haber tenido la fortuna de disponer de los medios necesarios para su reconstrucción.*”⁹⁰³ Fue asumida por Weyler, también ministro de la Guerra.⁹⁰⁴

Sus pretensiones eran modestas y continuistas: presentar a las Cortes un proyecto de ley constitutiva de la Armada y pedir “*la adquisición de un buque de vela, de otro mixto para escuelas, de otro buque para dedicarlo, en unión de otros dos, a los trabajos hidrográficos... y además pediré torpederos.*”⁹⁰⁵ La primera parte de su propuesta era una continuidad de lo proyectado desde 1900. La segunda, aún sin cuantificar, enlazaba con el primer plan de Ferrándiz. El nuevo ministro de Marina no pudo ocuparse de las dificultades derivadas de la reconstrucción de la Armada. Tuvo que hacer frente a los acontecimientos derivados del accidente del crucero “Cardenal Cisneros” y de la publicación en la revista satírica catalana *Cu-Cut!* de una serie de

⁸⁹⁸ Las siete propuestas de Romanones al Consejo de Ministros del día 20 de agosto, en Soldevilla, *El año político. 1905*, pp. 347 y 348.

⁸⁹⁹ Maura & Fernández Almagro (1999) p. 81.

⁹⁰⁰ *El Imparcial*, 16 de julio de 1905. Romanones (1999) p. 202.

⁹⁰¹ Martorell Linares (2011) p. 151.

⁹⁰² La crisis de octubre de 1905, en Maura & Fernández Almagro (1999) p. 82 y Romanones (1999) p. 205.

⁹⁰³ Revista *Vida Marítima*, nº 139, 20 de noviembre de 1905, p. 616.

⁹⁰⁴ *El País*, 1 de noviembre de 1905. Editorial “Marte y Neptuno”. Recordaba que los marinos no son ministros de otras ramas y anunciaba la continuación de los problemas de Marina al ser Weyler un mal administrador: “*Weyler en Guerra no administra bien*”. En la misma línea de oposición al nombramiento del general para Marina, en la revista *Gedeón*, nº 519 de 5 de noviembre de 1905 p. 11, puede leerse: “*¡Dos carteras para Valeriano, que apenas puede con una!*” Declaraciones alegando tanto su sorpresa por el nombramiento como que no cree que se tratase del primer paso para la unificación de ambos ministerios, en *La Época*, 2 de noviembre de 1905.

⁹⁰⁵ Propósitos de Weyler, en *La Época*, 9 de noviembre y 10 de noviembre de 1905 y *ABC*, 22 de noviembre de 1905

caricaturas contra el Ejército y la Marina que acabaron en serios incidentes protagonizados por militares en Barcelona.

El 28 de octubre, a las 09:00 horas, en los bajos de Os Meixidos, en las proximidades de la ría de Muros (La Coruña), se hunde el crucero “Cardenal Cisneros” al chocar con una roca. El naufragio no provocó víctimas mortales,⁹⁰⁶ pero causó una inmensa impresión y agudizó la sensación de fatalidad que sobre la Marina pesaba desde la desaparición del crucero “Reina Regente” en marzo de 1895.⁹⁰⁷ Los Ayudantes de Marina de Corcubión y de Muros de San Pedro; el capitán general de Ferrol y el comandante de Marina de Vigo telegrafiaron informando del suceso al ministro de Marina;⁹⁰⁸ el cual procedió a informar al monarca.⁹⁰⁹ El propio Alfonso XIII telegrafió al ayudante de Marina de Muros y al comandante del buque interrogándoles sobre las siguientes cuestiones:

“Primera: Causas de la pérdida del barco.

Segunda: Circunstancias de mar y de viento en aquel instante.

Tercera: Derrota exacta seguida por el Cisneros para dar resguardo al bajo.

Cuarta: Cómo pudo salvarse la dotación, y si podrá salvarse lo importante del barco.

Quinta: Cómo respondió la tripulación a la orden del comandante.”⁹¹⁰

⁹⁰⁶ A.G.P. Caja 8.790, expediente 11. El naufragio del crucero “Cardenal Cisneros” es objeto de un amplio reportaje en el número 139 de la revista *Vida Marítima*, 20 de noviembre de 1905, páginas 610 a 614. En esa misma publicación, dando orgullosa cuenta de sus características, podemos leer: “*Como resumen de todas ellas, puede deducirse su éxito para el Arsenal de El Ferrol, para las fábricas de “La Felguera” y “Altos Hornos”, para la “Maquinista Terrestre y Marítima”, para los ingenieros españoles, y en suma, para la Marina nacional.*” N° 25, 15 de septiembre de 1902, pp. 9 y 10. Frente a tan encomiásticas alabanzas, Alfonso XIII, en su diario, es más moderado en sus loas: “*DOMINGO 14.- A las 13 fondeó el “Cisneros”, que tiene una popa de “culo de mona” tremenda, es feísima. El barco es bueno, pero con poca artillería.*” p. 191. El diputado Gómez Acebo, en la sesión parlamentaria del 7 de mayo de 1902, se refería al crucero en los siguientes términos: “*no ha resultado un crucero, ha resultado un término medio entre el submarino y el crucero, porque para crucero cala mucho y para submarino cala poco. Es decir, que cala 50 centímetros más de lo que estaba previsto.*” Amplia información sobre el naufragio y características del barco siniestrado en *Revista General de Marina*, Tomo LVII, 1905, pp. 60 a 67. Anca Alamillo, A.: *El crucero acorazado Cardenal Cisneros*, Madrid, La Espada y la Pluma, 2004.

⁹⁰⁷ El 10 de marzo de 1895 el crucero “Reina Regente” desaparece misteriosamente, con toda su dotación, en el estrecho de Gibraltar, sin que hasta la fecha se haya encontrado resto alguno que pueda explicar la catástrofe.

⁹⁰⁸ A.G.M.A.B. Buques. Legajo 1.176/117, carpeta 6. Telegramas notificando el hundimiento del crucero “Cardenal Cisneros” al ministro de Marina el día 28 de octubre de 1905.

⁹⁰⁹ A.G.P. Caja 8.790, expediente 11 y Caja 15.465, expediente 1. Telegramas pérdida de crucero “Cardenal Cisneros”

⁹¹⁰ Revista *Vida Marítima*, n° 138, 30 de octubre de 1905, p. 597.

En sus respuestas los interrogados insistieron en la versión del accidente por culpa de unas rocas que no constaban en las cartas náuticas. El choque fue rapidísimo, *“siendo mi parecer que la arista de la piedra con que chocó el buque, desgarró el fondo del buque y su forro interior en la extensión que comprende cámaras de calderas popa y parte de cámara de máquinas de proa. La velocidad del buque 11 millas.”* Ante tan importantes daños, se informaba al monarca, fue imposible salvar el barco. Por el contrario, la tripulación se salvó utilizando tanto los botes del crucero como la ayuda del mercante “Argonauta”.⁹¹¹

Se culpó del mismo al ministro de Marina, como responsable de las cartas de navegación. Según el propio testimonio del capitán de navío Manuel Díaz Iglesias, al mando del crucero, su naufragio sólo se podía explicar por un error en las mismas al chocar con *“unas piedras no marcadas en las cartas ni balizadas por señal alguna.”*⁹¹² Al parecer numerosos pescadores hicieron señales al barco, porque no iba por buen rumbo, al conocer la existencia de rocas. Pero la derrota seguida por el “Cardenal Cisneros”, atendiendo a las cartas náuticas, era “completamente inmaculada.”⁹¹³ *“El hecho es que en pleno día, con la mar en calma y el horizonte cubierto de niebla, a corta distancia de tierra y en una, si peligrosa muy conocida, por lo frecuentada, se ha perdido uno de nuestros mejores buques de guerra,”* se podía leer en las páginas del periódico *La Época* el 30 de octubre.

¿Qué era lo que había podido pasar? Una primera hipótesis es la de la incompetencia profesional del oficial que mandaba el crucero siniestrado. El diputado y periodista Leopoldo Romero en sus intervenciones parlamentarias la sustentaba. Su argumentación parte de las diferentes versiones oficiales sobre el lugar exacto del accidente. El tema, en su opinión, es muy importante *“porque si el naufragio ha sucedido en los bajos de Meixides, existe una responsabilidad notoria; pero si el naufragio no ha ocurrido*

⁹¹¹ A.G.P. Caja 8.790, expediente 11. Informe del capitán de navío Manuel Díaz Iglesias.

⁹¹² *El Imparcial*, 29 de octubre de 1905.

⁹¹³ Cardona, P.: *El Naufragio del crucero Cardenal Jiménez de Cisneros. Defensa ante el Consejo de Guerra de Generales del comandante de dicho buque, D. Manuel Díaz Iglesias por D. Pedro Cardona y Prieto teniente de navío*, El Ferrol, Imprenta y Estereotipia de El Correo Gallego, 1906, p. 55

en los bajos de Meixides y sí en una peña no reseñada en las cartas, podemos llegar a lo que se ha llegado en otras ocasiones, a recompensar al comandante del barco por la pericia demostrada en el salvamento del barco.”⁹¹⁴ Él se inclina por la primera de las dos hipótesis: “*ciertas peñas desconocidas no existen más que en la imaginación de algunos fantásticos.*” Las cartas náuticas españolas no son deficientes; reflejaban, al igual que las británicas, la piedra sobre la que naufragó el crucero. También era conocida por los pescadores, que procedieron a avisar al “Cardenal Cisneros” sobre lo erróneo de su rumbo; “*y aun se añade que un tripulante muy conocedor de aquellos parajes, que había pasado toda su vida en ellos, se permitió subir al puente, advirtiendo al oficial que mandaba el barco a la sazón que el rumbo conducía derechos a los Meixidos.*” Pese a todo ello, el barco naufragó. Conclusión: “*hubo impericia.*” La causa de la misma estaba en la pésima organización de la Armada “*porque tiene los servicios en tales condiciones que no pueden ser mandados los barcos por marinos que real y efectivamente conozcan las costas,*”⁹¹⁵ al estar muchos de ellos dedicados a meras labores burocráticas. Víctor Concas, nuevo ministro de Marina desde el 1 de diciembre, responde a Leopoldo Romero. Frente a lo insinuado por el diputado, el ministro afirmaba que “*la marina es la primera interesada en que se depuren los hechos y en que se discuta acerca de los mismos.*” No hay, por tanto, ningún afán corporativista de ocultación. En cuanto al oficial que mandaba el navío, Concas lanzaba una encendida defensa: “*no se olvide que se trata de un jefe dignísimo, de un capitán de navío que no ha estado nunca detrás de un tintero, sino siempre en el mar.*” No es, por tanto, un incompetente. Navegaba por rumbo que señalaba el derrotero y chocó con una roca que no estaba marcada. Las deficiencias que pudieran observarse se deben a la falta de dinero para levantar nuevas cartas náuticas. La incompetencia como causa del naufragio parecía descartada. En el juicio celebrado contra Manuel Díaz Iglesias, el tribunal lo reconoció como no culpable de la pérdida del barco; alabó la diligencia con la que se realizó la evacuación del crucero bajo sus órdenes y castigó su falta de celo por la

⁹¹⁴ DSC., 31 de octubre de 1905, p. 224.

⁹¹⁵ Intervención de Leopoldo Romero, DSC., 20 de diciembre de 1905, pp. 1.482 a 1491.

pérdida del cuaderno de bitácora, por lo cual se le condenaba a un año de suspensión de empleo.⁹¹⁶

Si no se pudo culpar al comandante del barco, entonces, ¿qué causa alegar para explicar su naufragio? El capitán general de Ferrol creaba una Comisión con la misión de averiguar lo ocurrido. El comandante general de la División Naval, Santaló, inspeccionaba la zona desde el cañonero “Vasco Núñez de Balboa”, con ayuda de prácticos y pescadores, el día 30. También el cañonero “Marqués de la Victoria” recorrió el lugar del siniestro intentando encontrar la aguja. El sitio exacto del accidente no pudo ser determinado porque al oficial de derrota se le olvidó recoger el cuaderno de bitácora. Entre los días 7 al 9 de noviembre al “Ucrania”, buque de la Comisión Hidrográfica, se le encargaba la misión de: *“Levantar plano detallado del Meixido y sus inmediaciones occidentales marcando con exactitud posible sitio en que tocó y perdió “Cisneros”, situación, tanto relacionada con la general de la costa como dentro del bajo dicho.”*⁹¹⁷ Los trabajos tuvieron que ser interrumpidos ante el mal estado de la mar. El día 22, de nuevo, el “Ucrania” reconoce la zona buscando los bajos. No pudo encontrarlos. En la defensa que Pedro María Cardona y Prieto hace del comandante del crucero ante el consejo de guerra constituido para juzgar el accidente, al hacer referencia a las piedras conocidas por los pescadores aseveraba:

*“si a alguien le parece extraño que en un lugar que reúne las condiciones que pintan los prácticos del país, se pesque con redes, he de decirles que estos sitios de piedra solo pescan los volanteiros, que llaman ellos o pescadores de anzuelo... Además, si un pescador descubre una piedra, no se lo dice a nadie, porque el secreto es la seguridad de su disfrute.”*⁹¹⁸

Por tanto, aunque algunos pescadores conocieran las rocas, no parece que el mismo estuviera generalizado entre los marineros.

⁹¹⁶ Comunicación referente al descuento y suspensión de empleo de Manuel Díaz Iglesias, con fecha 3 de octubre de 1906, en A.G.M.A.B. Legajo 620/331, carpeta 72. En su expediente personal conservado en el Viso del Marqués, no se encuentra ninguna copia de la sentencia. Biografía de Manuel Díaz Iglesias, en Anca Alamillo, A.: “Capitán de navío Manuel López (sic) Iglesias: Luces y sombras de un marino”, en *Revista General de Marina*, Agosto-Septiembre 2003, pp. 283 a 291.

⁹¹⁷ Revista *Vida Marítima*, n° 140, 30 de noviembre de 1905, p. 636. Anca (2006) p. 33.

⁹¹⁸ Cardona (1906) p. 47.

Solamente resta un culpable: las cartas náuticas. Los bajos aparecían en las cartas inglesas, no constaban en las españolas. La Comisión Hidrográfica Española tenía un presupuesto de 9.600 pesetas para levantar cartas de navegación. Con tan exiguos recursos no puede extrañarnos que desde 1835 no se hubieran levantado cartas de las rías gallegas. El ministro de Marina reconoce su deficiencia: *"resulta de esto, naturalmente, una cuestión que no ha podido menos de preocuparle y es que existe una Comisión hidrográfica en esqueleto, que lleva una porción de años haciendo trabajos que nunca se acabarán."* Si queremos seguridad en las costas, es necesario que la citada comisión cambie y se la dote de más barcos.⁹¹⁹ El *ABC* publicaba una entrevista con el comandante del "Ucrania" que, en su calidad de jefe de la Comisión Hidrográfica, ratifica las opiniones del ministro de Marina. El editorial del periódico *El Imparcial*, bajo el título "Síntoma revelador", ponía el dedo en la llaga de los problemas cuando afirmaba que: *"el siniestro de Muros evidencia que hay que reorganizar la marina sobre las bases del buen sentido y de la experiencia."*⁹²⁰ Para solucionar los problemas detectados, el Centro Consultivo propone, el 23 de noviembre, destinar a la Comisión Hidrográfica al cañonero "General Valdés"; aunque reconoce que si *"resultara muy cara su habilitación... convendría entonces la adquisición de uno o dos buques de 800 a 1.000 toneladas."*⁹²¹

La sospecha de negligencia por parte de la oficialidad del barco será utilizada por la prensa satírica como motivo preferente de chistes y bromas. El semanario satírico catalán *Cu-Cut!*, en sus números correspondientes a los días 9 y 16 de noviembre de 1905, insertaba caricaturas y poemas satíricos sobre el naufragio del "Cardenal Cisneros."⁹²² No era algo nuevo. La revista, cuyo primer número se publicó en enero de 1902, había cambiado su inicial propósito de combatir el republicanismo lerrouxista, por las censuras tanto al Ejército, como al centralismo madrileño. Se burlaron de los

⁹¹⁹ Revista *Vida Marítima*, nº 140, 30 de noviembre de 1905, pp. 635 a 636. La importancia de las cartas náuticas, en *El Imparcial*, 9 de noviembre de 1905: *"Antes de tener barcos hay que saber por dónde pueden navegar."*

⁹²⁰ *El Imparcial*, 29 de octubre de 1905.

⁹²¹ A.G.M.A.B., *Libro de Actas del Centro Consultivo*, sesión del 23 de noviembre de 1905, p. 109.

⁹²² Lezcano Escudero, R.: *La Ley de Jurisdicciones 1905-1906*, Madrid, Akal Editor, 1978, pp. 43 a 46. Se reproducen las caricaturas y los poemas satíricos.

militares representándoles como ridículamente ineptos, incultos, ceceantes y sumamente aficionados a los uniformes y las medallas.⁹²³ En opinión del profesor Romero Maura la novedad no estaba en las duras críticas, ni en la falta del sentido del “humor” de los militares, lo novedoso era que el fenómeno salía de los labios y la pluma de sectores de la clase media que eran, por lo demás, conservadores.⁹²⁴

La tensión entre catalanistas y militares iba en aumento. El 23 de noviembre una viñeta de Junceda, con el título de “Al frontón Condal”, provocaba el estallido. Dos días después de su publicación se produjo el asalto por parte de unos trescientos oficiales de la guarnición de Barcelona a las sedes de las publicaciones catalanistas *Cu-Cut!* y *La Veu de Catalunya*, órgano de expresión de la Lliga Regionalista. Era la respuesta violenta de unos militares, con la sensibilidad a flor de piel, ante la publicación de chistes sobre ellos y el avance del catalanismo. Se produjo un movimiento de solidaridad militar con los amotinados, especialmente en las guarniciones de Madrid y Sevilla. El capitán general de Sevilla, Agustín Luque Coca, aprovechaba la ocasión para poner en aprietos al gabinete y envió a Barcelona un telegrama de solidaridad, que se hizo público. Los militares de Madrid acudieron en masa a la estación de Atocha para despedir al capitán general de Cataluña, Delgado Zulueta, a quién los acontecimientos habían sorprendido en la capital y regresaba a Barcelona sin ánimo de reprimir a los asaltantes. La prensa militar apoyó a los amotinados. La prensa madrileña se puso de parte del Ejército acusando a los catalanes de separatismo.⁹²⁵ El Gobierno acordaba suspender las garantías constitucionales para asegurar el mantenimiento del orden público y, cumpliendo el precepto constitucional, presentaba el proyecto de ley de suspensión al Congreso el día 27.⁹²⁶ Se enviaba a Barcelona a Weyler para que restableciera el orden. No tomará ninguna medida contra los responsables del asalto a los periódicos. No fue aceptada la propuesta, realizada por Montero Ríos, de destituir a los capitanes generales implicados. Alfonso XIII

⁹²³ Aparición y cambio, en Arroyo (1990) p. 14. Representación militares, en Balfour (1997) p. 184.

⁹²⁴ Romero Maura, J.: *La Romana del Diablo*. Madrid, Marcial Pons, 2000, p. 129.

⁹²⁵ Arroyo (1990) p. 15.

⁹²⁶ Álvaro Dueñas, M.: “Poder militar y práctica política en el reinado de Alfonso XIII: de la suspensión de garantías constitucionales en Barcelona a la Ley de Jurisdicciones (1905-1906)”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 65, julio-septiembre 1989, p. 265.

intentó evitar un golpe de estado.⁹²⁷ Convocó al Gobierno, el 30 de noviembre, para comunicarle su parecer y transmitirle su opinión de defender al Ejército, lo que equivalía a pedir la dimisión de Montero Ríos. La profesora Boyd sostiene que con esta actitud, “estaba defendiendo implícitamente la insubordinación militar en pos de <metas patrióticas>” y dejaba al sistema político expuesto a los chantajes militares.⁹²⁸ Montero Ríos presentó su renuncia argumentando encontrarse “*enfermo y cansado*.” Moret, que lo reemplaza, no contaba ni con unas Cortes suyas, ni con el apoyo de la Corona. Lo primero no era muy grave, porque, en opinión de Romero Maura, las Cortes estaban aterradas, pero lo segundo sí lo era en el régimen político de la Restauración.⁹²⁹

Tanto Weyler como Miguel Villanueva deseaban aumentar el gasto de sus respectivos ministerios.⁹³⁰ Como en etapas anteriores, chocaron con la negativa del nuevo ministro de Hacienda. Al presentar, el 20 de noviembre, en el Congreso el proyecto de ley de presupuestos para 1906, Echegaray se mostraba partidario de realizar grandes reformas en los ministerios necesitados de ellas que, a su juicio, son Fomento y Gobernación. Guerra y Marina precisaban de grandes inversiones. El primero representa “*el honor, la unidad de la Patria y el sacrificio*.” La marina necesitaba 400 millones y “*hay que pedir al porvenir que se sacrifique: hacer una operación de crédito que representa una carga de 16 millones: 16 millones puede resistirlos el presupuesto racional, si se mantiene como yo quiero que se mantenga*.” Si los beneficios que la reconstrucción de la Armada ha de reportar al país lo son para el porvenir, los gastos de reconstrucción naval y defensa marítima deben

⁹²⁷ El papel del Rey, en Maura & Almagro (1999) p. 83; Seco Serrano (2005) p. 79; Payne (1968) p. 83; Lezcano (1978) pp. 83 a 85; Balfour (1997) p. 188; Romero Maura (2000) pp. 132 a 139. La interpretación contraria a la realizada por Romero Maura, en Tusell & García (2001) pp. 165 a 167.

⁹²⁸ Boyd, C.: “El rey-soldado”, en Moreno Luzón, J. (ed.): *Alfonso XIII. Un político en el trono*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2003, p. 226. *La política pretoriana en el reinado de Alfonso XIII*, Madrid, Alianza Universidad, 1990, p. 29: “En realidad, al claudicar ante la oficialidad, Alfonso XIII cometió el primer acto importante de traición contra la apariencia de supremacía del poder civil.”

⁹²⁹ Enfermedad de Montero Ríos, en *El Imparcial*, 1 de diciembre de 1905. Excusa enfermedad para dimisión, en *La Época*, 1 de diciembre de 1905. Romero Maura (2000) p. 139.

⁹³⁰ Weyler, como ministro de la Guerra, consiguió que el Parlamento aprobara su proyecto de dotar al ejército español de los cañones de campaña franceses Schneider de 75 milímetros. El proyecto de ley preveía la adquisición de 200 piezas de artillería de campaña y 48 carros de observatorio, con sus cureñas, arzones, fuegos de armas y rapetos. En el artículo segundo del proyecto se concedía un crédito extraordinario de 20.955.074 millones de pesetas para el pago del material enumerado y de su complemento, que ha de construirse en España. De la importancia de esta decisión nos habla el dato de que los cañones Schneider permanecieron en activo hasta los años cincuenta y sesenta, reemplazados por los obuses americanos de 105 milímetros. Rodrigo de Lollano

pesar también sobre el futuro. Solicitaba el trabajo común de todos para esa necesaria futura reconstrucción de la Armada ya que *“en asunto como éste, en que se juega el interés de la Patria, todos deben pensar lo mismo.”*⁹³¹ El presupuesto de Marina para 1906 asciende a 39.817.000 pesetas. Representaba un incremento de 8.224.000 pesetas respecto a liquidado en el año anterior. Se justificaba el aumento por los mayores gastos ocasionados al proyectarse que los cinco buques que componen la primera división de la escuadra, además de otras unidades, estén seis meses en situación de activos por la indudable conveniencia de que naveguen el mayor tiempo posible para ejercicio de sus tripulaciones;⁹³² para poder completar la dotación reglamentaria del crucero “Cataluña”; la elevación del crédito necesario para vestuario de 372 individuos de marinería; el aumento en el haber de los soldados de Infantería de Marina; la creación de una Comisión de Marina en Marruecos y *“algunos otros servicios que han adquirido más extensión.”* Se ahorra en dos partidas importantes. La primera referida al consumo de carbón *“ya que se dispone de una existencia importante que hará disminuir las adquisiciones de este combustible.”* La segunda reducción se refiere a la baja del crucero “Cardenal Cisneros” hundido en un accidente.

La réplica al Mensaje de la Corona es dada por un grupo de diputados villaverdistas, entre los que se encontraba el exministro de Marina Eduardo Cobián, al presentar el día 23 de noviembre una enmienda referente a la defensa nacional. En la misma se demandaba al Gobierno que realice la organización de la defensa nacional sobre cuatro supuestos:

1. Ejército eficaz y capacitado para pasar del estado de paz al de guerra rápidamente.

⁹³¹ DSC., 20 de noviembre de 1905, p. 698.

⁹³² El proyecto de ley fijando las fuerzas navales para el año 1906, establece que la Primera División de la Escuadra la forman el acorazado “Pelayo”; el crucero “Carlos V” y los cazatorpederos “Audaz”, “Osado” y “Terror.” Las unidades navales que ven aumentar a seis meses su periodo de actividad son: el aviso “Giralda”, el cazatorpederos “Proserpina” y ocho torpederos.

⁹³² El aumento del número de individuos de marinería motiva un ruego del diputado Montes Sierra al ministro de Marina. Cuando se procede a la discusión del proyecto de ley fijando las fuerza navales para 1906, argumentaba no comprender cómo habiendo sido dado de baja el crucero “Cardenal Cisneros” se piden todavía más hombres o más marinería. Concas le responde el navío perdido será pronto reemplazado por el crucero “Cataluña” y, por consiguiente, “hace falta que se fije la dotación... De modo que aquí tiene S. S. justificado ese aumento para 1906.” DSC., 7 de diciembre de 1905, p. 1078.

2. Existencia de vías de comunicación que permitan tanto la concentración como el perfecto abastecimiento de las Fuerzas Armadas y la evacuación de heridos y enfermos.
3. *“Las fortificaciones y armamentos más importantes del litoral, las bases de operaciones, puntos de apoyo y de abastecimientos de la escuadra; y*
4. *Las fuerzas navales indispensables en una Nación que como la nuestra posee tan dilatadas costas.”*⁹³³

Cobián defiende todos los puntos de la enmienda. Respecto a la Marina, su argumentación arrancaba de la necesidad de contar, al igual que el resto de las naciones que *“quieren defender su integridad territorial y su independencia”*, con una que nos permita defender tanto el extenso litoral español, como su excepcional posición geográfica y nuestro comercio *“que recibe del mar y por el mar envía más del 85 por 100 de sus exportaciones e importaciones.”* Nadie duda de la necesidad de contar con poder naval. Lo que realmente preocupa al país es *“el sacrificio que para esto haya que hacer resulte estéril y sea por completo inútil; y para conseguirlo adopta toda clase de garantías.”* El recuerdo del desastre naval de 1898, como podemos comprobar, persiste aún muy vivo entre los marinos. Las pasadas experiencias bélicas, le conducen a criticar la pretensión gubernamental de dotarnos de una marina defensiva compuesta *“no por acorazados de combate, sino por pequeñas y débiles unidades.”* Frente a la pretensión anunciada por el gabinete, Cobián se muestra rotundo al afirmar que *“España necesita poseer una escuadra de acorazados de combate en armonía con nuestras fuerzas económicas”* que nos permitan cubrir todas las necesidades navales, unirlos a las posibles combinaciones de flotas que las alianzas militares pudieran crear y permitir que España sea tomada en cuenta en las decisiones internacionales. Terminaba su larga intervención parlamentaria con un encendido elogio a la labor de Fernández Villaverde. Replicaba a Cobián, en nombre de la comisión, el Barón de Sacro Lirio. Tachaba la enmienda de vaga e indeterminada. Se mostraba partidario de vincular el desarrollo de la defensa nacional a su desarrollo económico porque *“no creo que la prosperidad de un país dependa solamente*

⁹³³ Soldevilla, *El año político, 1905*, p. 459.

de la Marina, también depende de la Hacienda, de la instrucción pública, de las obras públicas, del desarrollo general de la Nación.” Clausuraba el debate el general Weyler. Agradece la preocupación de Cobián por los temas militares y anunciaba la presentación en breve a las Cortes los proyectos de defensa de las Baleares; de las costas y la adquisición de material para las fábricas militares.⁹³⁴ Puesta a votación la enmienda de los diputados villaverdistas, fue rechazada por 98 votos contra 31.⁹³⁵

5.6. El Gobierno de Segismundo Moret. La acción de Víctor Concas en Marina.

El gabinete formado el 1 de diciembre de 1905 por Segismundo Moret tiene todo el aspecto de ser de concentración liberal al incluir a los representantes de las diversas facciones del partido. Tendrá como ministro de Gobernación al Conde de Romanones; García Prieto ocupaba la cartera de Gracia y Justicia; como ministro de Fomento a Rafael Gasset; como ministro de la Guerra al general Agustín Luque, que asumía el cargo como representante de los intereses corporativos del ejército, y como ministro de Marina a Víctor María Concas y Pálau que sustituía en el cargo al general Weyler.⁹³⁶ El nuevo ministro de Marina gozaba del apoyo del rey, al haber sido uno de sus profesores en Instrucción Pública; había participado en la batalla de Santiago de Cuba mandando el crucero “Infanta María Teresa”; se le había encargado la defensa del almirante Montojo en la causa abierta por el desastre de Cavite; había publicado un estudio sobre la escuadra de Cervera y, por último, había pronunciado, a finales de 1903, en el Centro del Ejército y la Armada un ciclo de doce conferencias bajo el título “Concepto General de la

⁹³⁴ Intervenciones sobre marina de Cobián, Sacro- Lirio y Weyler, en *DSC.*, 24 de noviembre de 1905, pp. 765 a 773.

⁹³⁵ *La Época*, 24 de noviembre de 1905.

⁹³⁶ Comentarios sobre el gabinete y, especialmente, sobre Gasset y Montero Ríos, en *Nuestro Tiempo*, nº 66, diciembre 1905, p. 543. Nombramiento de Concas como ministro de Marina, en revista *Vida Marítima*, nº 142, 10 de diciembre de 1905, p. 690. Carácter del gabinete Moret, en Ferrera (2002) p. 236. Actitud de Canalejas y su nombramiento como presidente del Congreso de los Diputados, en Forner (1993) pp. 135 a 136. Luque y los intereses militares, en Boyd (1999) p. 29 y Álvaro (1989) pp. 271 y 272.

Marina Moderna” que habían tenido repercusión en los medios navales.⁹³⁷ Con estos brillantes antecedentes no puede extrañarnos que su designación fuese bien acogida por la prensa. El rotativo *El Globo* opinaba que su nombramiento era un acierto; *Nuestro Tiempo* lo calificaba de “uno de los más brillantes jefes de la Armada” y *Vida Marítima* se felicitaba por su designación: “ocupa la cartera de Marina un hombre de gran prestigio, conocedor de las necesidades de ambas marinas.” Pero, en opinión del autor, lo más importante de la nueva etapa gubernamental es que “el general Concas parece apoyado en sus proyectos por el Sr. Moret.” Se abría, por tanto, un rayo de esperanza para luchar contra la general indiferencia que seguía detectándose en España respecto al poder naval. Consciente el articulista de que los constantes cambios en el Gobierno de España dificultaban la necesaria planificación de una futura escuadra, hacía votos para que el nuevo gabinete “tenga la duración necesaria para que el general Concas pueda levantar el estado de abatimiento en que se encuentran las dos marinas hermanas.”⁹³⁸ En los seis meses que pasó al frente del ministerio, Víctor Concas no pudo hacer realidad los anhelos antes expresados. El nuevo Gobierno, ha escrito el Conde de Romanones, tendrá una preocupación mayor: encontrar una solución satisfactoria a los graves problemas planteados por los sucesos de Barcelona. La pugna entre el poder civil y el militar fue saldada con la victoria del segundo como demostraría la aprobación de la Ley de Jurisdicciones, el 20 de marzo de 1906, en el Congreso por 183 votos a favor y 11 abstenciones, al no encontrarse presentes ninguno de los que hubieran podido votar en su contra. Concas se mostró contrario a la aprobación de aquel texto legal que suponía

⁹³⁷ Biografía de Concas, en Martínez Valverde, C.: “Un preclaro oficial de marina del noventa y ocho. Víctor M^a Concas y Palau”, en *Revista de Historia Naval*, n^o 59, 1997, pp. 7 a 24. El citado artículo, debido a la pluma de un contralmirante, es más una hagiografía que una auténtica biografía. Relaciones entre Alfonso XIII y Concas, en Cardona, & Losada, (1998) p. 263. Libro sobre la escuadra de Cervera: Concas y Palau, V.: *La escuadra del Almirante Cervera*, Madrid, Editorial San Martín, 1998. Reseña de las conferencias, en *Revista La Vida Marítima*, n^o 69, 30 de noviembre de 1903, p. 654. Las conferencias fueron íntegramente reproducidas en sucesivos números de la *Revista General de Marina* a partir del correspondiente a diciembre de 1903.

⁹³⁸ *El Globo*, 8 de diciembre de 1905. *Nuestro Tiempo*, n^o 66, diciembre de 1905, p. 544. *Revista Vida Marítima*, n^o 145, 10 de enero de 1906, p. 23. En la misma línea argumental en el número 152, con la firma del capitán de marina mercante Alfredo Casuso, se puede leer: “no dudo que el Sr. Concas, dado su carácter y conocimientos, sabrá sacar adelante el proyecto de reconstrucción de nuestra Marina de guerra.” p. 149.

un atentado contra la libertad de expresión, paradójicamente aprobada por un Gobierno liberal.⁹³⁹

El ministro Marina se estrenaba en el cargo, como le había ocurrido a su antecesor, con un grave accidente naval. En la madrugada del día 11 de diciembre se iniciaba un incendio en el taller de sierras mecánicas del Arsenal de La Carraca (Cádiz). El fuego se propagó a los torpederos “Ariete” y “Rayo”, falleciendo un marinero, Eusebio Vizoso, de la dotación del primero de los barcos citados. Quedaron destruidos también varios botes y el remolcador “Manolito” sufrió importantes desperfectos, aunque pudo ser salvado de su segura destrucción botándolo al agua *“apresuradamente y cortando el trinquete, que ya ardía, para evitar la propagación del fuego al casco”*.⁹⁴⁰ En el siniestro quedaron arrasados, además de los dos torpederos citados, el taller de piezas mecánicas, el varadero central y el de torpederos. Interpelado en el Congreso de los Diputados el ministro de Marina reconocerá que, contrariamente a lo publicado en algunos medios informativos, el accidente no ha causado graves pérdidas a la Armada. Los dos torpederos tenían un valor escaso o nulo; el taller quemado solamente contaba con una máquina de serrar y su valor no bajará de unas 100 a 200.000 pesetas y, aunque *“en el arsenal no se construye hoy nada,”* los obreros, que no han sido aún despedidos, son necesarios y proseguirán con sus indispensables trabajos para lo cual habrá que adquirir rápidamente nueva maquinaria. Pero, no dejaba de reconocer Concas, ante la grave penuria de la Armada, los torpederos quemados *“eran dos de los únicos cuatro buenos que teníamos, los que mejor nos podían servir”* y la destrucción del taller de piezas mecánicas imposibilita el suministro a las restantes instalaciones.⁹⁴¹ En el Senado el ministro de Marina tuvo que contestar a las interpelaciones de un exministro, el Duque de Veragua, en el sentido de desmentir las informaciones aparecidas en diversos rotativos sobre

⁹³⁹ Votación, en Lezcano (1978) p. 149. Actitud de Concas, en Lezcano (1978) p. 147. Bordejé (1978) p. 108. Serrano (1991) p. 76. Ley y prensa, en Arroyo (1990) p. 20.

⁹⁴⁰ A.G.P. Caja 15.465, expediente 1. Telegramas comunicando pérdida de los dos torpederos, de la vida de un marinero y de los graves daños sufridos en el arsenal. La noticia del accidente, en *La Época*, 11 de diciembre de 1905 y *ABC*, 11 de diciembre de 1905.

⁹⁴¹ *DSC.*, 11 de diciembre de 1905, pp. 1152 a 1153.

la enorme gravedad del siniestro.⁹⁴² El Centro Consultivo de la Armada, interrogado sobre la posibilidad de reconstruir el torpedero “Rayo”, respondía: “*que no hay motivo para gastar cantidad alguna en carenas de un torpedero que tiene 20 años de servicio*”⁹⁴³

A pesar de su enorme prestigio como marino, la labor de Concas al frente del ministerio de Marina no tuvo ninguna trascendencia para el desarrollo de la Armada. El 3 de enero de 1906 se aprobaba un Real Decreto sobre reorganización del Ministerio de Marina. En virtud de lo dispuesto en su articulado, se creaba la Subsecretaría del ministerio de Marina y la subdirección de asuntos generales. En la exposición de motivos se justificaban las transformaciones en aras a la homologación del ministerio de Marina con el resto de ministerios que cuentan en su organigrama con Subsecretarios. Esta figura administrativa había quedado suprimida en 1903. Liquidó el Estado Mayor Central, creado por Ferrándiz, cuyas funciones fueron asumidas por la Subdirección de asuntos generales.⁹⁴⁴

En cuanto al tema de las construcciones navales reconoce que había proyectado, aun sabiendo que no era lo que necesitaba realmente el país, intentar conseguir los fondos necesarios para acometer la construcción de:

- *“Diez buques de 200 toneladas para el servicio de guardacostas, bajo la base de 13 millas.*
- *Un buque-escuela de 3.000 toneladas para el que se demandan dos millones de pesetas debiendo estar ultimado, dada su gran necesidad, en quince meses.*
- *Un bote, lo mayor posible, con motor de explosión.*

⁹⁴² Intervenciones en el Senado sobre el accidente del arsenal de La Carraca, en *D.S.S.*, Legislatura 1905-1907, pp. 524 a 528.

⁹⁴³ A.G.M.A.B., *Libro de Actas del Centro Consultivo*, sesión del 3 de marzo de 1906, p. 115.

⁹⁴⁴ Muy crítico con estas decisiones y, en general, con la labor al frente de Marina de Concas se muestra Fernando de Bordejé y Morencos al escribir: “dejando incluso un mal recuerdo... en el campo profesional no respondió tampoco a lo que podía esperarse de un técnico altamente calificado, cual él era... Se ha dicho que esa desafortunada decisión de Concas (suprimir el Estado Mayor Central) respondió a que, en el fondo, le molestaba todo lo que se pareciese a un verdadero Estado Mayor y, más aún, si había sido obra de alguno de sus predecesores.” pp. 109 a 110.

- *Dos balleneras de alta mar, pensando artillarlos con los viejos cañones-revólver Hotchkiss.*
- *Tres grandes lanchas de motor de explosión, para la Comisión Hidrográfica, con objeto de extender su esfera de acción... en vista del accidente del Cisneros.”*

Se propone, además de las nuevas unidades ya citadas, el aprovechamiento del casco y cubiertas del crucero “Alfonso XII” para que *“sirviera de escuela de maquinistas, fogoneros y timoneles... y pudiera hacer el transporte de explosivos para la Armada y el Ejército.”* Para conseguir ambos fines, es necesario introducir importantes modificaciones en el arrumbado del crucero, cuyo coste será compensado por el ahorro que supone pagar el seguro y el flete de un barco mercante dedicado al traslado de dichos materiales.

No era un proyecto de Escuadra, *“pero era empezar, era ver de llevar a la opinión extraviada el conocimiento de que los buques ni se regalan ni se encuentran hechos.”*⁹⁴⁵ Una vez más, todo quedó en papel no concretándose en nuevas construcciones. Por último, en colaboración con el ministro de la Guerra, general Luque, intentó una necesaria reducción del personal que componía las Fuerzas Armadas a un máximo de 532 generales y almirantes, 18.400 oficiales y 86.000 soldados y marineros. Nuevo fracaso. Este plan fue echado abajo tras la campaña en contra sostenida por Weyler, Polavieja y Beranger.⁹⁴⁶

La nula actividad en la reconstrucción de la marina parecía decantar la batalla a favor de los partidarios de los pantanos. Que Rafael Gasset forme parte del gabinete, así parece indicarlo. Moret, presidente del Ateneo de Madrid, organizó y participó, en abril de 1905, en un ciclo de conferencias con el título “Los riegos en Egipto. Los riegos en España”. Intervinieron el ingeniero de caminos José Nicolau, Gasset, Moret y Amós

⁹⁴⁵ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 426, carpeta 85. Borrador mecanografiado del proyecto con correcciones autógrafas del ministro de Marina. Concas y Palau, V. M.: “El presupuesto de Marina”, en *Revista General de Marina*, Tomo LIX, Octubre 1906, pp. 768 a 785.

⁹⁴⁶ Payne (1968) p. 85 Reacción del primero de ellos, en Cardona & Losada (1998) p. 265.

Salvador. Los ponentes criticaron la pasividad del país para emprender su auténtica regeneración mediante la realización de obras hidráulicas semejantes a las que permitieron el esplendor del Egipto faraónico y en la actualidad realizan los británicos en Asuán.⁹⁴⁷ Pero, señala Sánchez Illán, en clara contradicción con las declaraciones de Moret en pro de impulsar el programa de obras públicas auspiciado por Gasset, “*nombró ministro de Hacienda al ortodoxo Amós Salvador, liberal histórico nada partidario de la expansión del gasto público.*”⁹⁴⁸ El ministro de Fomento se mostraba disconforme con el presupuesto elaborado por el Gobierno de Montero Ríos. Informaba en el Congreso que estaba estudiando un modesto plan de obras hidráulicas.⁹⁴⁹ Presupuestado en 100 millones de pesetas y con un plazo de ejecución de cuatro años, el Real Decreto de 9 de febrero de 1906 anunciaba inversiones en canales de riego, pantanos, puertos y ferrocarriles secundarios. El primer desarrollo normativo se produjo el 15 de marzo de 1906. Se presentaba a las Cortes el Proyecto de ley determinando que carreteras deberán construirse por el estado y cuáles han de ser subvencionadas por él al convertirse en caminos vecinales. Gasset intentó involucrar a las compañías ferroviarias en las obras de conservación y reparación de esas vías; fracasó en su empeño.⁹⁵⁰ Gasset, de acuerdo con lo expuesto en su conferencia en el Ateneo de Madrid, a la que hemos hecho alusión, creaba una comisión Técnica para elaborar un plan de obras de riego para la zona inferior del Guadalquivir. Aprovechando la inauguración de las obras del canal de Gumá (Burgos), el 7 de mayo de 1906, Gasset comunicaba su propósito de llevar a la práctica un amplio programa de reformas protectoras para la agricultura potenciado los regadíos, lo que nos permitirá acabar con “*que el agua escape improductiva a los mares y los obreros sean arrebatados en los trasatlánticos de la emigración.*” Solamente

⁹⁴⁷ El gobierno de Moret había comisionado a los ingenieros de caminos Puig de la Bellacasa y José Nicolau para estudiar en Egipto las obras de riego allí establecidas, especialmente las construidas en los últimos tiempos. Sus conclusiones se incorporaron a exposición de motivos del Real Decreto de 9 de febrero. Conferencias de Gasset, en Villanueva Larraya (1987) p. 451 y (1991) p. 135 y Sánchez Illán (1999) pp. 173 y 174. Críticas de la opción forestal a la intervención de Moret, en Gómez Mendoza (1992) pp. 249 y 250. Texto de las conferencias de Nicolau y Gasset, en *Revista de Obras Públicas*, nº 1.548, 25 de mayo de 1905, pp. 351-353. Gasset afirmará: “*si construyéramos obras hidráulicas, cesaría desde luego la emigración, y resolveríamos el constante y pavoroso problema de la crisis agrícola de Andalucía.*”

⁹⁴⁸ Apoyo de Moret a Gasset, en Ferrera (2002) p. 224. Sánchez Illán (1999) p. 183.

⁹⁴⁹ *DSC.*, 22 de diciembre de 1905, pp. 1.601-1.604.

⁹⁵⁰ Texto del Proyecto de Ley, en *Revista de Obras Públicas*, nº 1.592, 29 de marzo de 1906, pp. 97-99. Fracaso, en Soldevilla, *El año político. 1906*, pp. 220 y 221.

cuando “*tengamos cultura y riquezas materiales, tendremos cañones y acorazados.*”⁹⁵¹

La mejora de las condiciones agrícolas en 1906; la nueva crisis gubernamental con la salida del gabinete tanto del Conde de Romanones, desacreditado como ministro de Gobernación después del atentado de Mateo Morral, como de García Prieto y de Santamaría de Paredes, ministros de Gracia y Justicia e Instrucción Pública; la incapacidad para obtener de Alfonso XIII el decreto de disolución de las Cortes, se conjugaron en contra de la victoria de los partidarios de los pantanos en el aparentemente proclive Gobierno de Moret.⁹⁵²

5.7. El fin del turno liberal. Los ministerios de Juan Alvarado y de Santiago Alba.

Incapaz de conseguir una segunda disolución del parlamento liberal ante la enconada, en su opinión, oposición de Canalejas, Montero Ríos y Antonio Maura,⁹⁵³ Moret presentó su dimisión al monarca.⁹⁵⁴ Es sustituido por un nuevo Gobierno liberal presidido por el general José López Domínguez el 6 de julio de 1906. Aunque en un primer momento pensó para la cartera de Marina al Conde de Romanones, al no aceptar éste,⁹⁵⁵ designó a Juan Alvarado y del Saz.

⁹⁵¹ *La Correspondencia de España*, 8 de mayo de 1906.

⁹⁵² Mejora condiciones agrarias, en Villanueva Larraya (1991) p. 135. Sánchez Illán (1999) p. 186. Salida ministro Gobernación, en Romanones (1999) pp. 222 y 223. Soldevilla, *El año político. 1906*, pp. 248 a 250.

⁹⁵³ Antonio Maura alegaba, en su consejo al rey contra la disolución de las Cortes pedida por Moret, seis razones para no aceptar la propuesta del líder liberal. Entre ellas destacaremos que, en opinión del político mallorquín, la disolución de las Cortes no solucionaría el problema del partido liberal que “*lejos de remediarse con ésta promete agravación del mal; porque el conato de excluir a los disconformes, aunque reduzca el número, centuplica su vigor y enciende pasiones más insanas... Mucho importa que enfrente del Partido Conservador se fortalezca y habilite para las funciones de Gobierno el órgano político de las izquierdas; mas ahora disolución, en vez de conducir a semejante resultado, lo empeoraría todo.*” F.A.M. Legajo 341, capeta 13.

⁹⁵⁴ *El Imparcial*, 6 de julio de 1906. Soldevilla, *El año político. 1906*, p. 351. Ferrera (2002) p. 249.

⁹⁵⁵ Romanones (1999) p. 227.

Como en el anterior periodo de Gobierno liberal, una nueva unidad se “incorporaba” a la Armada bajo el ministerio de Juan Alvarado. Se trataba del crucero “Reina Regente”. Botado en el astillero de Ferrol, el 20 de septiembre de 1906, en presencia del monarca y del vicealmirante Cervera y, para dar más realce al acto, del guardacostas “Numancia”.⁹⁵⁶ No suscitaba ningún entusiasmo por tratarse de un buque que nace ya anticuado. Llevaba en grada nueve años. Aunque se botaba teniendo montadas ya sus calderas, máquinas auxiliares, tuberías de achique, inundación y otros servicios; no es dado de alta en la Armada hasta 1910, encargándose de su terminación la Sociedad Española de Construcción Naval. El retraso en la construcción de este buque, puesto en grada en marzo de 1897, demuestra tanto el atraso tecnológico de la industria naval española como la falta de adecuados recursos.

El 28 de noviembre, después de las dimisiones de Canalejas y Montero Ríos, presentaba López Domínguez la suya a Alfonso XIII.⁹⁵⁷ Formaba un nuevo Gobierno Segismundo Moret contando exclusivamente con sus amigos. Su ministro de Marina era Santiago Alba y Bonifaz que suscitaba la oposición de los oficiales que recordaban su pasado regeneracionista y, por tanto, opuesto a la reconstrucción de la Armada.⁹⁵⁸ Se mantuvo en el cargo solamente cuatro días. El 3 de diciembre se produjo una auténtica rebelión de los senadores liberales, pese a los intentos apaciguadores de Montero Ríos y

⁹⁵⁶ *La Correspondencia de España*, 21 de septiembre de 1906. Reportaje sobre su botadura, en *Revista General de Marina*, Tomo LIX, octubre de 1906, pp. 791 a 793. El ingeniero Carlos Barutel escribe un artículo analizando las misiones encomendadas en la guerra naval a los cruceros, las características técnicas del crucero “Reina Regente”, comparación de las mismas con las de “*otros cruceros modernos*,” y estudio de “*las enconadas controversias*” sobre la necesidad de poseer o no una escuadra de combate, en revista *Madrid Científico*, nº 537, octubre de 1906, pp. 436 a 438.

⁹⁵⁷ La dimisión de López Domínguez se produjo después de que Moret hizo llegar una carta a Alfonso XIII en la que manifestaba que la mayoría parlamentaria no respaldaba al Gobierno. Maura & Fernández Almagro (1999) p. 95. Romanones (1999) pp. 234 y 235.

⁹⁵⁸ Al comentar este nombramiento en su obra, Maura y Fernández Almagro no dejan de recordar que “Alba, que, como secretario de la Unión Nacional, reclamaba pocos años antes la inmediata supresión de tan inútil departamento” En el Archivo de la Fundación Antonio Maura se encuentra una carta dirigida por José Ferrándiz a Antonio Maura, el 5 de diciembre, en la que se habla de dicha oposición en los siguientes términos: “*El sábado, antes de encargarse al Sr. Alba del Ministerio, se me acercó el general García de la Vega para decirme que los demás generales le habían comisionado para preguntarme si me adhería a una manifestación de protesta contra el nombramiento del Sr. Alba, manifestación que podía consistir en presentar la dimisión de nuestros cargos o cualquier otra que se acordase.*” En otra misiva dirigida a Emilio Hediger por Ricardo Fernández éste expresa “*que todos los rechazan, porque además de no ser técnico ni tener conocimientos, teníamos el recuerdo de sus campañas contra la Marina con Paraíso.*” F.A.M. Legajo 39, carpeta 62.

de Romanones, proponiendo la adhesión del Senado a López Domínguez que no pudo votarse. Esa misma jornada Moret abandonaba su cargo.⁹⁵⁹

Alvarado y, más aún, Santiago Alba pasaron por sus cargos sin pena ni gloria, en opinión de Bordejé. Pese a esta dura crítica, hemos de consignar en el haber de Juan Alvarado la lectura en el Congreso de los Diputados, el 3 de noviembre de 1906, del único proyecto de ley de construcciones navales presentado por un gabinete del Partido Liberal. El primer borrador del modestísimo programa naval fue presentado por el ministro al Centro Consultivo de la Marina el 18 de septiembre. En su elaboración original se proyectaba la construcción de tres cañoneros; un buque escuela de vapor y *“dos lanchas automóviles para la Comisión hidrográfica cuyo valor ascendía a 67.000 pesetas.”*⁹⁶⁰ No se trataba de un auténtico plan naval; solamente se pretende solucionar los problemas más acuciantes de la Armada:

Primero: Los nuevos compromisos derivados de la Conferencia de Algeciras en las costas de Marruecos.

Segundo: El problema de dotar de un barco adecuado a la marina para la formación de sus tripulantes.

Tercero: Evitar, en la medida de lo posible, nuevos naufragios dotando a la Comisión Hidrográfica de los medios navales necesarios para realizar su labor.

El ministro de Marina esbozaba las características del futuro buque escuela:

*“Es de mayor importancia que el buque escuela de vapor se instalasen todos los servicios como si fuera de combate, debiendo llevar por tanto, motores, calderas y demás aparatos de máquinas principales y auxiliares de lo más perfecto y en el mayor número, y utilizando distintas energías, a fin de que el personal ya citado, con el constante manejo de tales aparatos adquiriera la más completa instrucción.”*⁹⁶¹

⁹⁵⁹ Maura & Fernández Almagro (1999) p. 96. Forner (1993) p. 144. Sánchez Illán (1999) p. 201. Ferrera (2002) pp. 258 y 259.

⁹⁶⁰ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 426, carpeta 130.

⁹⁶¹ *Ibídem.*

El Centro Consultivo de la Marina se reunió los días 20 y 26 de octubre. Sus deliberaciones estuvieron monopolizadas por las características técnicas del buque escuela; abordándose, en la última de las sesiones, el tema de las reformas en los arsenales, cuyo régimen *“podría y debe indudablemente modificarse.”* Los miembros del Centro Consultivo alegaban que de la *“separación del astillero del arsenal... no se alcanza nada práctico si con ella no iba aparejada la reforma de todo.”* Su proposición es radical: entregar por completo todo el arsenal al contratista.⁹⁶² Como excepción *“y solamente como prueba”*, la construcción del buque escuela será encomendada, a pesar de reconocerse explícitamente que resultaría más cara y lenta, a la administración del estado ejecutándolo en uno de sus arsenales, concretamente el de Ferrol. Sin discusión y sin argumentación explicativa de la decisión, el Centro Consultivo suprimió la construcción de las lanchas para la Comisión Hidrográfica.⁹⁶³

El proyecto de ley finalmente presentado por Alvarado en el Congreso de los Diputados contaba de las siguientes unidades:

- Tres cañoneros de 800 toneladas aproximadamente. Se estimaba su coste en 3.100.000 pesetas consignadas 600.000 al presupuesto de 1907 y el resto al de 1908.
- Un nuevo buque escuela de vapor, instalándose en el mismo *“todos los servicios como si fuera de combate, debiendo llevar por tanto, motores, calderas y demás aparatos de máquinas principales y auxiliares... dotado de todos los elementos necesarios para la enseñanza práctica de los guardia marinas, maquinistas, artilleros y aprendices navales.”* Se presupuestaban 1.700.000 pesetas para el año 1907 y 3.300.000 pesetas para el ejercicio siguiente.

⁹⁶² “Hoy por hoy y dada la compenetración de los servicios industriales en los Arsenales que no permiten separar la construcción del buque de los trabajos de reparación y demás encomendados al establecimiento, es imposible el que se construya por contrata en los Arsenales del Estado buque alguno, al no entregar por completo todo el Arsenal al contratista.”

⁹⁶³ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 426, carpetas 130 y 147. También en: *Libro de Actas del Centro Consultivo*, 1905, pp. 278 y 281 a 283.

En la exposición preliminar del proyecto de ley, se pone en relación directa la construcción de los tres cañoneros con las nuevas obligaciones derivadas para España de la Conferencia de Algeciras en el norte de África. Sobre la necesidad de dotar a la Armada de un nuevo buque escuela que sustituyera a la vieja “Nautilus”, botada al agua el 30 de octubre de 1868, y a la que se la calificaba de “*deficiente y anticuada*,” pese a su magnífica hoja de servicios, existía un estado de opinión favorable.⁹⁶⁴ El tema había sido discutido repetida y reiteradamente en las sesiones del Centro Consultivo. Como hemos señalado en páginas anteriores, Silvela había conseguido la autorización para la construcción de dos buques mixtos, de vela y vapor, por Real Decreto de 4 de agosto de 1900. Se demandaba en el artículo escrito por José María Chacón y Pery en 1902.⁹⁶⁵ Se había proyectado en los planes de Escuadra de Sánchez de Toca y de Ferrándiz. Pese a todos estos antecedentes, aún nada se había concretado. El 28 de diciembre de 1905, en el Congreso de los Diputados, el general Marengo advertía: “*Se ha convertido por todos en la necesidad del buque escuela. Por tenerlo, lo tiene hasta Grecia. Yo creo que Marruecos y España son los únicos países que no lo tienen; en Marruecos me parece disculpable, pero en España no.*”⁹⁶⁶ Por su parte, Concas opinaba sobre la necesidad de construir al menos un barco escuela. Criticaba que se hubiera escrito tanto, “*con solamente vender el papel al peso, seguramente daría dinero sobrado para uno, al menos,*”⁹⁶⁷ y no se hubiera concretado nada. El barón de Sacro Lirio se manifestaba en contra de la corriente general a favor del citado barco cuando censuraba las pretensiones de Alvarado en los siguientes términos: “*llegamos siempre tarde, y cuando se traen aquí proyectos para construir barcos-escuela, en todas las Naciones de*

⁹⁶⁴ Revista *Vida Marítima*, 10 de enero de 1908, nº 218, p. 7. El senador Joaquín Caro y Álvarez de Toledo había formulado una interpelación al ministro de Marina sobre el estado de la “Nautilus” rogándole “*vea si puede continuar prestando este servicio (escuela de guardiamarinas) o si es necesario destinar otro buque al objeto indicado, a fin de evitar una desgracia en lo sucesivo*” D.S.S., Legislatura 1905-1907, p. 299. La Junta Consultiva de la Armada ha debatido, en la sesión del 24 de noviembre de 1905, “*sobre el estado de vida de la <Nautilus>” y la necesidad de proceder a su sustitución o la realización de unas carenas muy caras y que solamente servirían para prolongar por muy poco tiempo su vida útil*”. A.G.M.A.B. *Libro de Actas del Centro Consultivo*, 1905, p. 110.

⁹⁶⁵ Había proyectado la construcción dos buques mixtos escuelas de “*unas 2.500 toneladas de desplazamiento, forrados en cobre, aparejo de fragata y una sola máquina de triple expansión, con cuatro calderas acuaturbulares que le impriman una velocidad máxima de 12 millas.... La tonelada de construcción de este tipo de buque puede evaluarse en 1.800 pesetas plata; ambos deben construirse en la Península, y el presupuesto de uno de ellos alcanzará la cifra de 4.500.000 pesetas plata.*”

⁹⁶⁶ Revista *Vida Marítima*, nº, 10 de enero de 1906, p. 12.

⁹⁶⁷ Revista *General de Marina*, Tomo LIX, octubre de 1906, p. 783.

*Europa y América están abandonándolos por creer que no responden al fin que se persigue.*⁹⁶⁸ En cuanto al debatido tema de quién construirá los barcos, Alvarado hace la propuesta de separar los arsenales de los astilleros y hasta que no sea aprobada su proposición por las Cortes, “*no podrá comenzar la construcción del buque escuela.*” Se designará una Junta para la celebración de los contratos que se verifiquen mediante subasta para “*la adquisición del material, la dirección y la inspección de la obra.*” Para evitar que las obras se eternicen, se tomarán las medidas necesarias para que “*la Junta Central pueda disponer de los créditos concedidos... en la forma más conveniente para la rápida ejecución.*” Los cañoneros que, como ya se ha señalado, son muy necesarios para patrullar las costas de Marruecos, sus obras podrán ser iniciadas inmediatamente “*aun cuando no se llegue a la completa separación de los servicios.*”⁹⁶⁹ Como todos los anteriores planes navales, no pasó de ser un proyecto de ley al producirse una nueva crisis gubernamental.

Moret era reemplazado en la presidencia del Consejo de Ministros por el marqués de Vega de Armijo, el 4 de diciembre, con ministros de todas las tendencias liberales.⁹⁷⁰ Eduardo Cobián fue propuesto para la cartera de Marina, pero por considerarlo amigo de Moret y por su poco apego a la política anticlerical, Canalejas le puso el veto. Para sustituirlo se nombró al vicealmirante Juan Jacome y Pareja.⁹⁷¹ El nuevo gabinete liberal solamente duró dos meses. Trató de aprobar la Ley de Asociaciones. Moret, para evitar el éxito de Canalejas que podría acarrearle la presidencia del Gobierno, se opuso.⁹⁷² No pasó de ser un Gobierno de gestión dedicado a la aprobación de los presupuestos, el 31 de diciembre, y de los acuerdos de Algeciras.⁹⁷³

⁹⁶⁸ DSC., 5 de noviembre de 1906, p. 3.629.

⁹⁶⁹ DSC., Apéndice nº 3 al diario de 3 de noviembre de 1906, pp. 1 y 2.

⁹⁷⁰ Sánchez Illán (1999) p. 202. Ferrera (2002) p. 260.

⁹⁷¹ Romanones (1999) p. 238. Pan-Montojo (2000) p. 171.

⁹⁷² Moreno Luzón (1998) p. 243. Seco Serrano (2005) p. 97.

⁹⁷³ Tusell & García (2001) p. 172.

5.8. La coyuntura internacional del Gobierno liberal: la Conferencia de Algeciras y el viaje real a Canarias.

El reparto de Marruecos realizado entre España y Francia, con el beneplácito del Reino Unido, no fue aceptado por Alemania. Aunque esta potencia no tenía intereses esenciales en Marruecos, por cuestiones de prestigio, no estaba dispuesta a quedar fuera de las negociaciones. El 31 de marzo de 1905 el káiser alemán efectuaba un golpe de efecto al desembarcar del crucero “Hehenzollern” en el puerto de Tánger. Guillermo II pronunciaba las siguientes palabras de salutación:

“El objeto de mi vista es que todos sepan que estoy decidido a hacer cuanto esté en mi mano para poner a salvo los intereses de Alemania en Marruecos, puesto que considero al Sultán como soberano absolutamente independiente; con él quiero entenderme para salvaguardar esos intereses”.⁹⁷⁴

El káiser, empleando tanto la prensa como la acción diplomática directa, hizo ver tanto a los marroquíes como al sultán Abd-el-Aziz que Alemania trabajaba en favor de la independencia del Imperio jerifiano. La diplomacia germana dejó muy claro que no movían a Alemania intereses políticos en Marruecos; sino económicos.⁹⁷⁵ Este discurso fue muy difundido por el ministerio de Asuntos Exteriores alemán. La prensa emprendió una campaña en pro de considerar que Alemania no podía consentir que sus derechos fuesen desdeñosamente ignorados por franceses e ingleses. Irritó a los primeros especialmente *“la noticia del entusiasta recibimiento que los marroquíes han preparado”* al káiser. Los marroquíes, deduce el agregado militar en la embajada de París, no acataban los recientes convenios suscritos.⁹⁷⁶ El sultán marroquí aprovechó la intervención alemana para intentar

⁹⁷⁴ Texto de la alocución de Guillermo II reproducido en Salas, R.: *El protectorado de España en Marruecos*, Madrid, Mafre 1492, 1992, p. 89.

⁹⁷⁵ Morales Lezcano (1975) p. 100. Grupos de presión en Alemania a favor de intervenir en Marruecos, en Janué i Miret (2007) pp. 85 a 89.

⁹⁷⁶ A.G.P. Caja 15.766, expediente 11. Informe del 1 de abril de 1905 del agregado militar en la embajada de París sobre el viaje del káiser a Tánger y sus consecuencias en Marruecos.

frenar el expansionismo francés proponiendo el 1 de abril la celebración de una conferencia internacional.⁹⁷⁷

El discurso de Guillermo II fue el preludio de una poderosa ofensiva diplomática, orquestada por el canciller alemán Bernard von Bülow, para romper el reciente acuerdo franco-británico. El momento elegido no podía ser para los intereses germanos más favorable. El 2 de enero los japoneses conquistaron Port Arthur; el 22 de enero se desencadenó la Revolución Rusa con el Domingo Sangriento de San Petersburgo y el 11 de marzo los rusos fueron derrotados en la batalla de Mukden. Las derrotas rusas frente a Japón debilitaban su alianza con Francia.⁹⁷⁸ Alemania, aprovechando el momento, intentaba llegar a un acuerdo con Rusia. Debemos recordar que los británicos habían contribuido con su alianza con Japón a su victoria en la confrontación.

El Gobierno germano pensó, en primer lugar, en la reivindicación de una parte Marruecos.⁹⁷⁹ Abandonó esta solución para optar por la convocatoria de una conferencia internacional para tratar de la situación marroquí. Si los franceses se mantenían firmes existía riesgo de guerra; si se doblegaban, se verían humillados. Ante el aumento de la tensión y el miedo a una guerra para la cual Francia no estaba preparada, se produjo un enfrentamiento en el seno del Gobierno francés entre su presidente, Pierre Rouvier, y su ministro de Asuntos Exteriores, Delcassé. El 6 de junio de 1905 dimitió Delcassé bajo la presión directa de Alemania. Rouvier, partidario de un acercamiento, asumió también la cartera de Exteriores. Fue la mediación del presidente norteamericano Theodore Roosevelt la que limó las últimas dificultades franco-alemanas y permitió, el 8 de junio, el acuerdo para la celebración de una conferencia a cambio de que Alemania aceptase pactar su agenda. El embajador francés en Londres, Paul Cambon, se garantizó el apoyo de esta potencia a Francia en caso de conflicto armado con Alemania que, por su parte, había iniciado un acercamiento a Rusia. El 24 de junio de 1905, el zar

⁹⁷⁷ Torre del Río, R. De La: “La crisis internacional de 1905”, en *Congreso Internacional. La Conferencia Internacional de Algeciras de 1906 cien años después*, Algeciras, Tipografía Mazuels, 2008, p. 93.

⁹⁷⁸ A.G.P. Caja 15.766, expediente 11. “También previsión de funestas consecuencias para Francia que acarreará la victoria japonesa.”

⁹⁷⁹ Sole Romeo (1980) p. 272.

y el káiser se reunieron en la isla de Björkö. Guillermo convenció al vacilante Nicolás para firmar con él un tratado de amistad entre los dos países, pero cuando los dos gobernantes regresaron a sus respectivas capitales, sus consejeros se aterrorizaron y el tratado de Björkö nunca llegó a cerrarse.

Hubo de ser acordado el lugar de celebración de la conferencia. Alemania y Marruecos se inclinaban por la ciudad de Tánger. Francia, España y el Reino Unido no estaban de acuerdo por la carga simbólica de la escala imperial y por las presiones marroquíes permanentes que podrían ejercerse allí. Finalmente, se inclinaron por Algeciras. La ciudad española tenía la doble ventaja de estar muy próxima a la costa marroquí y de haberse construido, en 1901, un gran hotel moderno para turistas acomodados que podía servir para albergar las delegaciones internacionales.⁹⁸⁰

A comienzos de enero de 1906 se reunían en Madrid los representantes franceses Paul Révoil, Jules y Paul Cambon con diplomáticos españoles, rusos y británicos para estudiar las futuras deliberaciones de la Conferencia de Algeciras. Intuyeron que gozarían del respaldo de Portugal y Estados Unidos. Alemania, pensaban, contaría con el de Austro-Hungría, Marruecos, Suecia, Bélgica y Países Bajos. Italia se decantaba, pese a su pertenencia a la Triple Alianza, por el apoyo a las posturas francesas. Podían ser optimistas sobre el desenlace. La realidad superaría cualquier previsión sobre el triunfo de Francia frente a Alemania.⁹⁸¹

La conferencia comenzó el 16 de enero de 1906. Almodóvar del Río, ministro de Estado, sería su presidente. Juan Pérez Caballero, después de participar en los preparativos de la Conferencia de Algeciras, recibe el nombramiento de Plenipotenciario Adjunto de la misión española en Algeciras el 15 de febrero.⁹⁸² Pérez Caballero demostró ser un duro negociador en los tres grandes temas discutidos: soberanía del sultán; integridad del imperio y

⁹⁸⁰ Delaunay, J.M.: “¿Competidores y cómplices? España y Francia en el noroeste de África. Alrededor de la Conferencia de Algeciras”, en *Congreso Internacional. La conferencia Internacional de Algeciras de 1906 cien años después*, Algeciras, Tipografía Mazuels, 2008, p. 70.

⁹⁸¹ *Ibidem.* p. 70.

⁹⁸² A.G.A. Caja 54/7028, legajo 225. Comunicación, el 13 de enero de 1906, a Sir Edward Grey de los nombramientos.

libertad de comercio.⁹⁸³ Participaron en ella los doce países que ya lo habían hecho en la Conferencia de Madrid de 1880, más una delegación marroquí.⁹⁸⁴ Alemania sólo obtuvo el apoyo austriaco en la más espinosa de las cuestiones tratadas: la organización de la vigilancia en los puertos de Marruecos. La mayoría de los países aceptaron el criterio francés de que la organización de vigilancia debía ser dejada a oficiales franceses y españoles.⁹⁸⁵ Además, aunque se proclamaba la independencia del imperio jerifiano, Francia sería la encargada de realizar las reformas financieras y económicas que fueran necesarias. Cuando el 10 de abril de 1906 se cerraba la conferencia, Alemania había quedado como potencia perdedora. No había conseguido debilitar la Entente y su diplomacia, que se había demostrado demasiado agresiva, no conseguía romper su relativo aislamiento. Lo único positivo era el reconocimiento de que los problemas de Marruecos eran una cuestión que afectaban, a los intereses internacionales, o lo que es lo mismo, se reservó el derecho a intervenir y opinar en los asuntos de aquel país. Como sostiene la profesora Gloria Sole Romeo el gran logro de *“la Conferencia es que sin duda*

⁹⁸³ García Sanz, F.: “Juan Pérez Caballero y Ferrer, ¿una nueva diplomacia en la estela del 98?”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 15, 1996, p. 67. Opinión de la Real Sociedad Geográfica sobre la importancia de la labor desarrollada por sendos diplomáticos españoles, en Villanova Valero (2007) p. 195.

⁹⁸⁴ Los estados representados en la Conferencia de Algeciras fueron: Alemania, Austro-Hungría, Bélgica, España, Estados Unidos de América, Francia, Gran Bretaña, Italia, Países Bajos, Portugal, Rusia y Suecia. Intereses de las potencias participantes en la Conferencia de Algeciras, en Sole Romeo (1980) pp. 274 a 277 y González Alcantud, J.A. & Martín Corrales, E. (Eds.): *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007, pp. 23 a 143.

⁹⁸⁵ Las sesiones de la Conferencia de Algeciras, en A.G.A. Caja 54/7028, Legajo 225. Respecto a los temas navales en relación con el contrabando de armas, Almodóvar del Río informaba a Luis Polo Bernabé el 27 de enero de 1906: “Un punto importante ha quedado sin resolver, y es el referente a la vigilancia marítima. Surgió aquí el conflicto entre las diversas aspiraciones, pues mientras Francia quería que le fuera reservada a ella en unión con nosotros, evidenciose que Alemania se opondría a ello.” El Acta General de la Conferencia de Algeciras ha sido consultada en: *Documentos presentados a las Cortes en la legislatura de 1905-1906 por el Ministro de Estado (Don Pío Gullón)*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Estado, 1906, pp. 80 a 104. España y Francia se comprometieron a dar instructores a los soldados del Sultán, auténticos encargados de las labores policiales. En la declaración relativa a la organización de la policía, motivo de fricciones entre Francia y Alemania según queda atestiguado en la correspondencia de Almodóvar del Río, se aprobaba que:

“Art. 2º La policía estará bajo la autoridad soberana de S. M. el Sultán. Será reclutada por el Magzen entre los musulmanes marroquíes; será mandada por Caidis marroquíes, y será repartida en sus ocho puertos abiertos al comercio.

Art. 3º Para ayudar al Sultán en la organización de esta Policía se pondrán a su disposición, por los Gobiernos respectivos, Oficiales y Suboficiales instructores españoles y Oficiales y Suboficiales instructores franceses...

(....)

Art. 12º El cuadro de instructores de la Policía jerifiana (Oficiales y Suboficiales) será español en Tetuán; mixto en Tánger; español en Larache; francés en Rabat; mixto en Casablanca, y francés, en los otros tres puertos.”

ninguna evitó una guerra europea, pero no solucionó el problema de Marruecos”.⁹⁸⁶

En cuanto a España, a pesar de haberse sacrificado en el tema del Banco del Estado marroquí y en el asunto de Santa Cruz de la Mar pequeña, su participación había contribuido al mantenimiento de la paz mundial y a asegurar la defensa nacional mediante una alianza con una poderosa amiga que cuente con una potente escuadra.⁹⁸⁷ La Conferencia de Algeciras tuvo por efecto el fortalecimiento de los lazos de España con el Reino Unido y Francia y su alejamiento de Alemania que presionaba para atraerla a sus posiciones. España era la pieza más débil de la Entente. Durante las reuniones en Algeciras nuestros plenipotenciarios fueron objeto de insinuaciones, aprovechando el resentimiento contra Francia por Marruecos, para atraerlos a las posiciones germanas.⁹⁸⁸ Algeciras demostraba que Francia era la nación predominante en Marruecos. España quedaba como potencia subordinada. Precisamente la Conferencia de Algeciras sería el marco para la difusión pública del mapa desarrollado en 1904 por la Comisión de Marruecos. El 13 de enero de 1906, el ministro de la Guerra aprobó la distribución del Mapa de la parte Norte de Marruecos publicado a escala 1:500.000. La impresión del mapa, que tuvo una tirada inicial de 2.500 ejemplares, se había efectuado en noviembre de 1905, en los talleres del Depósito de la Guerra. El citado mapa tenía importante novedad: una ancha línea bicolor, verde y violeta, que ocuparía no menos de dos kilómetros sobre el terreno, indica la línea fronteriza pactada con Francia que separaba las “zonas de influencia” respectivas en Marruecos, y el límite de la zona internacional de Tánger.⁹⁸⁹

La marina estuvo muy presente durante la celebración de la Conferencia de Algeciras. Para los actos de apertura se desplazó a los

⁹⁸⁶ Sole Romeo (1980) p. 279.

⁹⁸⁷ Sacrificios realizados por España, en *El Imparcial*, 9 de abril de 1906. Editorial “Al volver de la Conferencia”. Alianzas, en Mousset (1918) p. 128.

⁹⁸⁸ Contrario al acercamiento a Francia el editorial de *La Correspondencia Militar* de 8 de enero de 1906. Bajo el título “La incógnita de Algeciras” se puede leer: “Si Marruecos fuera alemán perderíamos a Marruecos; si Marruecos fuera francés perderíamos a Marruecos y a España.” Presiones alemanas, en Morales Lezcano (1975) p. 100. Delaunay (2008) p. 71.

⁹⁸⁹ Urteaga, L.: “El mapa del norte de Marruecos escala 1:500.000 y la Conferencia de Algeciras”, en *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 218, 1 de agosto de 2006.

cruceros “Carlos V” y “Río de la Plata” y a los cañoneros “Infanta Isabel” y “Doña María de Molina”.⁹⁹⁰ Al crucero “Río de la Plata” se le encomendó la tarea de trasladar a Algeciras a los representantes de la delegación marroquí desde la ciudad de Tánger.⁹⁹¹ Un nuevo incidente sobrevendría para demostrar el lamentable estado de la marina bélica. El 26 de enero se perdió la lancha exploradora “Vedette” del crucero “Carlos V” al romperse uno de los cables con los que se la izaba a bordo después de haber trasladado al cañonero “Doña María de Molina” al Duque de Almodóvar del Río. A pesar accidente, como ya era habitual en las Fuerzas Armadas, el Centro Consultivo de la Armada demandó recompensar a todos los mandos participantes en los actos derivados de la citada conferencia internacional; muy especialmente al comandante del cañonero “Doña María de Molina”.⁹⁹²

La implicación de España en Marruecos tendrá consecuencias para el desarrollo de la marina bélica. La intervención del ejército en el país norteafricano necesariamente debe contar con el apoyo de las fuerzas navales. La Armada, de acuerdo con lo pactado con Francia, deberá patrullar las costas del vecino país para evitar, especialmente, el contrabando de armas y contribuir al traslado de efectivos y de avituallamientos.⁹⁹³ Estos compromisos hacen necesaria la presencia de elementos navales en las costas del Norte de

⁹⁹⁰ Permanencia de cruceros en Algeciras, en *El Siglo Futuro*, 10 de enero de 1906. Quintana Martínez, E: *La Marina de Guerra Española en África*. Cádiz, Imprenta de Manuel Álvarez Rodríguez, 1910, p. 29. Bordejé (1978) pp. 105. Anca Alamillo, A., *El crucero Protegido Emperador Carlos V*, Madrid, Némesis, 2006, p. 44.

⁹⁹¹ Noticia de traslado delegación marroquí, en *La Época*, 9 de enero de 1906. Quintana (1910) p. 33.

⁹⁹² A.G.M.A.B., *Libro de Actas del Centro Consultivo de la Armada*, sesión del 12 de mayo de 1906, p. 205.

⁹⁹³ Según establecía el artículo 20 del Reglamento por el que se organiza la vigilancia y la represión del contrabando de armas aprobado en Algeciras: “*En la región fronteriza de la Argelia, la aplicación del Reglamento sobre el contrabando de armas seguirá siendo asunto exclusivo de Francia y de Marruecos. Del mismo modo, la aplicación del Reglamento sobre contrabando de armas en el Rif, y en general, en las regiones fronterizas de las posesiones españolas, seguirá siendo asunto exclusivo de España y Marruecos.*” *Documentos* (1906) p. 87. De la preocupación por la regulación de la represión del contrabando de armas es buen ejemplo la misiva que el embajador de Francia, Jules Cambon, remite al presidente del Gobierno, Montero Ríos el 1 de septiembre de 1905. En la misma proponía, entre otros puntos, para fijar más detalladamente lo pactado en el convenio de 3 de octubre de 1904: “*La vigilancia y represión del contrabando de armas quedará a cargo de Francia en la esfera de la frontera argelina, y a cargo de España en la esfera de todas sus plazas y posesiones africanas.*” Hasta este punto nada novedoso, pero a la hora de concretar la acción, el embajador francés sugiere que: “*La vigilancia y represión de este contrabando por mar, serán confiadas a una división de navíos de guerra de ambas Potencias, las cuales fijarán los tipos. Esta división será mandada, alternativamente, durante un año, por un Oficial de marina de una de las dos potencias, y el año siguiente, por un Oficial de marina de la otra Potencia, debiendo ejercerse el mando, el primer año, por un oficial de la marina francesa.*”

África. Hay que decidir el tipo de barco, el número de unidades implicadas y la organización operativa de las mismas. El proyecto de ley de 31 de octubre de 1906 se decantaría por los cañoneros para acometer dicha misión.

Los compromisos adquiridos en la ciudad andaluza propiciaron las primeras acciones navales bélicas desde la derrota frente a los Estados Unidos de América. Las continuas revueltas en Marruecos hacen peligrar los intereses de los europeos. Se rumoreó que durante el traslado de la delegación marroquí a España, el barco “Río de la Plata” fue hostigado a su paso por Mar Chica. Era falso. “Únicamente el crucero francés “Lalanne” había realizado un crucero por aquellas aguas, llevando a bordo a oficiales del ejército del sultán” para comprobar in situ las denuncias de la agresión.⁹⁹⁴ Durante la celebración de la Conferencia de Algeciras, ciertos incidentes habidos en la Mar Chica, cercana a la ciudad de Melilla, aconsejaron el traslado del crucero “Extremadura” a la misma el 12 de febrero.⁹⁹⁵ El cañonero “María de Molina” fondeaba en Tánger, el 25 de octubre de 1906, ante la caída de Arcila en “*manos revolucionarias*”.⁹⁹⁶ Vega de Armijo es el encargado de poner en conocimiento del Congreso la “Nota concertada” entre Francia y España con motivo de las medidas tomadas por los dos países para la protección eventual de extranjeros en Tánger que implicaba el traslado de unidades navales.⁹⁹⁷ España aportaría el acorazado “Pelayo”, los cruceros “Carlos V”, “Princesa de Asturias”, “Extremadura” y “Río de la Plata”, los cazatorpederos “Terror” y “Proserpina” y los cañoneros “Infanta Isabel” y “María de Molina”. Francia contribuía con el acorazado “Jeanne d’Arc”, y los cruceros “Du Chayla”, “Geydon”, “Cassini”, “Forbin” y “Galilée”.

⁹⁹⁴ *La Época*, 20 de enero de 1906. Explicación del “incidente”, en *La Correspondencia de España*, 24 de enero de 1906.

⁹⁹⁵ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 426, carpeta 86. Noticias sobre los incidentes y traslado del crucero “Extremadura” a Melilla, en *La Correspondencia de España*, 13 de febrero de 1906.

⁹⁹⁶ Documentos (1908) p. 13. *El Día*, 26 de octubre de 1906.

⁹⁹⁷ A.G.A. Caja 54/7.028. Legajo 225. “*C’est dans cet esprit que les deux Gouvernements ont décidé d’envoyer a Tanger des forces navales capables de porvoir a totute evtualité.*” Según se recoge en Documentos (1908) el 2 de noviembre se comunica que “*El Gobierno de SM enviará, por consiguiente, dos buques a Tánger.*” p. 21. Mousset (1918) p. 175. Seco Serrano (2005) p. 253. Nuestro embajador en Londres recordaba al gabinete la necesidad de ayudar a Francia en la vigilancia de los asuntos marroquíes ante las terribles consecuencias que su negación tendría para España: “*Y si por otra parte, renunciáramos a secundar a los franceses por falta de alientos para tamaño empresa, perderíamos la preciosa amistad de Francia y de Inglaterra y la reputación, a duras penas conseguida en estos últimos años.*” Por otra parte, aunque la situación en Tánger es grave, cree que la sola presencia de las unidades navales franco españolas servirá para “*apaciguar los ánimos.*” A.G.A. Caja 54/7.028 Legajo 225. Carta del embajador español en Londres al ministro de Estado de 26 de noviembre de 1906.

El crucero “Princesa de Asturias” llegaba al puerto norteafricano el 6 de noviembre. El 20 de noviembre, después de una reunión en la que participaron los altos mandos de marina y Alvarado, se decidió el traslado del acorazado “Pelayo” desde Cádiz, donde estaba fondeado, hasta Tánger para sustituir al “Princesa de Asturias”, que debía regresar a dicho puerto para reparar averías, llevando fuerzas de desembarco.⁹⁹⁸ Un total de 340 hombres embarcaban en el acorazado y el cañonero español “María de Molina”. En Tánger se unirán y a los barcos franceses “Jeanne d’Arc” y “Galilée”, que también llevan fuerzas de desembarco.⁹⁹⁹ La división naval franco-española quedará a las órdenes del vicealmirante Charles Touchard.¹⁰⁰⁰ Estas medidas causaron algún sobresalto en España. Para aplacar la intranquilidad suscitada ante el traslado de Fuerzas Armadas al norte de África, el general López Domínguez declaró lo siguiente:

“Las medidas acordadas por el Gobierno se encaminan a cumplimentar los acuerdos adoptados por las potencias en la Conferencia de Algeciras. El Gobierno desea no anticipar su intervención en los asuntos de Marruecos, limitando su acción a la que imprima Francia... En previsión de los sucesos y de que se manifestasen en actitud hostil a España y Francia algunas de las cabilas marroquíes... el Gobierno se ha ocupado de organizar otras fuerzas de mar y tierra, que saldrían para la costa marroquí tan pronto como fuese preciso.”¹⁰⁰¹

El ministro de Estado, Pérez Caballero, aludiendo a los compromisos contraídos y a la necesidad de que la opinión pública sea

⁹⁹⁸ *Heraldo de Madrid*, 20 de noviembre de 1906 y *El siglo futuro*, 24 de noviembre de 1906.

⁹⁹⁹ Salida de las unidades navales y llegada a Tánger, en *El Liberal*, 21 de noviembre de 1906 y *El Globo* y *El Imparcial*, 22 de noviembre de 1906. Este último informaba de que se encontraban prestos para partir los cruceros “Carlos V”, “Extremadura” y “Río de la Plata.” Documentos (1908) pp. 29 y 30. Telegrama del ministro de Estado al ministro Plenipotenciario de España en Tánger de 22 de noviembre de 1906. Quintana (1910) pp. 40 a 43. Unidades de la Armada española y francesa involucradas en los asuntos tangerinos así como las tropas embarcadas en las mismas, en Blanca Carlier, J. M^a.: “Presencia naval española en Tánger”, en *Revista General de Marina*, Tomo 204, agosto-septiembre 1983, pp. 370 a 372. Nuestro embajador en Londres, temeroso el Gobierno de que Francia tuviera “algún plan de ocupación más o menos parcial, pero muy duradero,” recababa la ayuda de Londres. Después de una entrevista de Eduard Grey con Cambon, el primero informaba a nuestro representante que “el Gobierno francés sólo desembarcará si fuese necesario para proteger a los europeos y las legaciones; la acción de las tropas, si se desembarcaran se reducirá a los límites asignados a la policía prevista por el acta de Algeciras y se retirarán cuando se haya establecido dicha policía.” A.G.A. Caja 54/7.028. Legajo 225. Carta del embajador español en Londres, Villa Urrutia, al ministro de Estado el 30 de noviembre de 1906.

¹⁰⁰⁰ A.G.A. Caja 54/7.028. Legajo 225. Carta del ministro de Estado al embajador en Londres de 1 de diciembre de 1906 comunicándole nombramiento del vicealmirante francés.

¹⁰⁰¹ Soldevilla, *El año político. 1906*, p. 453.

informada de la política internacional para conseguir su necesario apoyo, da lectura a un documento de carácter diplomático en el Congreso, el día 6 de diciembre, en el cual daba cuenta de que “*los dos Gobiernos han decidido enviar a Tánger fuerzas suficientes para hacer frente a cualquier eventualidad.*”¹⁰⁰² En el Congreso el Conde de San Luis y Romeo realizaban sendas interpelaciones al ministro de Marina sobre los movimientos de los barcos españoles y sobre los compromisos contraídos por España en Marruecos.¹⁰⁰³

Al mismo tiempo que la Armada participaba en la expansión por el Norte de África, sus oficiales realizaban estudios teóricos sobre lo que este hecho implicaba para su organización y para su evolución. Ricardo Ferrándiz analizaba en un artículo la necesidad de reformar la Marina para ajustarse a los nuevos compromisos internacionales.¹⁰⁰⁴ Constatava que “*la Conferencia de Algeciras nos liga a pactos y compromisos que tememos que cumplir.*” Estudiaba después las dificultades que representaba patrullar y bloquear, para evitar el contrabando, las costas occidentales de Marruecos sometidas a frecuentes temporales invernales y carentes de puertos de refugio. Los barcos idóneos deberán contar con un cierto tonelaje y una adecuada velocidad; además, sus máquinas y calderas tendrán que “*encontrarse en perfecto estado de vida para que sus comandantes tengan, por lo menos, esa tranquilidad que proporciona el contar con el aparato motor*”. ¿Qué tipo de barco es el más idóneo para esta nueva misión de la Marina? No son los torpederos; tampoco, los acorazados. El buque idóneo es el cañonero: “*nuestros cañoneros grandes, reparadas bien sus máquinas, bien pertrechados, y contando con depósitos de carbón en Chafarinas y Algeciras, creemos que son suficientes para que toda la costa de Marruecos hasta Tánger estuviera bien vigilada.*” Pero, advierte, que si se ampliara más la misión encomendada, es necesario cambiar de buque ya que “*sería una locura destinar a la persecución del contrabando de*

¹⁰⁰² Intervención de Pérez Caballero: *DSC.*, 6 de diciembre de 1906, pp. 4326 y 4.327. Resúmenes en *El Siglo Futuro*, 8 de diciembre de 1906. Soldevilla, *El año político. 1906* p. 486.

¹⁰⁰³ Interpelaciones del Conde de San Luis y de Romero y respuestas de Alvarado. *DSC.*, 21 de noviembre de 1906, pp. 4.054 a 4.056.

¹⁰⁰⁴ Ferrándiz, F.: “La intervención en Marruecos”, en *Revista General de Marina*, Tomo LX, enero de 1907, pp. 49 a 54.

armas buques que anduvieran menos de 15 millas".¹⁰⁰⁵ La solución al problema la tiene la marina gala, con barcos de desplazamiento próximo a las 1.000 toneladas, que deberíamos imitar. Estos nuevos barcos, serían complementados con una estación de carboneo en Tánger y otra secundaria en Mogador. El arsenal gaditano de La Carraca quedaría destinado a sus reparaciones.

Hay un rasgo en el artículo anterior que merece destacarse, especialmente por ser también olvidado en la Ley de Escuadra de 1908: la ausencia de barcos específicamente dedicados al traslado de tropas desde la Península al Norte de África. La Armada no planificaba esta importante labor que necesariamente le había de ser encomendada en el futuro cuando sea necesario el traslado de soldados y pertrechos a Marruecos. Se hará imprescindible recurrir al concurso de las compañías navieras privadas subvencionadas por el estado ante la ausencia de este tipo de unidades.

No olvidaba este importante aspecto el autor de las anónimas "Notas en borrador relativas a Marruecos." Consciente de la imposibilidad de disponer el estado de una importante Armada que sirva tanto para la defensa del litoral hispano, como para el control de las aguas de sus colonias, propone la creación de *"una línea de vapores que partiendo de Baleares, tocando Alicante, recorren nuestros presidios... siguiendo luego a Canarias y Fernando Poo"* consigan, al menos, el segundo de los propósitos. Los vapores que formen parte de la misma deberán reunir los siguientes requisitos:

1. *"Poder llevar a bordo un batallón con quince días de víveres.*
2. *Estar armados con dos o cuatro cañones de gran alcance aunque poco peso.*
3. *Andar lo menos diez millas por hora"*

La proposición paliaba el tema del traslado de efectivos a África. Para sufragar los gastos de la flota, proponía resucitar el antiguo tributo de la

¹⁰⁰⁵ La velocidad máxima de los cañoneros del Plan Ferrándiz era de tan solo 13,5 nudos y su peso de 800 toneladas.

cruzada.¹⁰⁰⁶ Si bien puede resultarnos extraña la financiación, en su favor debemos consignar que se preocupa de los gastos que su presencia en otras aguas provocarán.

No solamente se inquietaban los “navalistas” por señalar el tipo de barco idóneo para proteger los intereses españoles en el norte de África. También indicaban al Gobierno la distribución más favorable de las fuerzas navales allí desplazadas. Fernando de Carranza opinaba que deben agruparse en dos divisiones. La primera tendría como base operativa los puertos canarios de Arrecife o Río, ambos en la isla de Lanzarote. La integrarían cuatro barcos: el crucero “Río de la Plata”, los cañoneros “Álvaro de Bazán”, “María de Molina” y “Marqués de la Victoria”. La segunda división operará desde Málaga compuesta por el crucero “Extremadura”, cañoneros “Temerario”, “Vicente Yañez Pinzón”, “Nueva España”, “Marqués de Molins” y “General Concha.” La llamada Escuadra de Instrucción fondearía en la bahía de Algeciras por si su presencia fuera necesaria entre las costas de Río Martín o Tánger. En este último puerto, la “Numancia” haría de pontón flotante. Las dotaciones de los barcos estarían listas para entrar en combate, *“lejos de los arsenales, empleándose en faenas propias de su cometido, como son las funciones de guerra y estafetas.”*¹⁰⁰⁷

A pesar de encontrarse Canarias dentro de los grandes ejes de navegación europea, en opinión del profesor Víctor Morales Lezcano, en las postrimerías del siglo XIX y comienzos del XX *“estaba más presente en las cancillerías europeas que en Madrid.”*¹⁰⁰⁸ Aprovechando la visita de Alfonso XIII en la primavera de 1906, se desplazó al archipiélago la Escuadra de Instrucción. Desde su incorporación a la Corona de Castilla, ningún soberano español las había visitado. ¿Qué se pretendía con este periplo real por Canarias? Antes de responder a esta cuestión, es conveniente que recordemos dos aspectos fundamentales: *“las Canarias eran codiciadas perpetuamente por*

¹⁰⁰⁶ A.G.P. Caja 12.955, expediente 22.

¹⁰⁰⁷ Carranza, F de: “La cuestión de Marruecos”, en revista *Vida Marítima*, nº 271, 10 de julio de 1909, p. 294.

¹⁰⁰⁸ Morales Lezcano, V.: “La Conferencia de Algeciras vista por la prensa de Las Palmas de Gran Canaria”, en González Alcántud J. A. & Martín Corrales (eds.) *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007, p. 312.

las naciones más poderosas” y “la distancia a que se hallan de la metrópoli y la cuantía de los intereses extranjeros, especialmente británicos.”¹⁰⁰⁹ Ambas citas nos ponen en la pista de las pretensiones perseguidas: recordar al mundo su españolidad. La presencia de la Armada española, en estas circunstancias, podría interpretarse como “un aviso, sin notas diplomáticas a las naciones extranjeras” interesadas en Canarias de que España no abandonará nunca a las mismas.¹⁰¹⁰ El monarca parte de Cádiz.¹⁰¹¹ Previamente, desde Cartagena y después de haber participado en unas importantes maniobras navales, había salido el 17 de marzo rumbo a Cádiz la Escuadra de Instrucción, compuesta por el acorazado “Pelayo”, los cruceros “Carlos V”, “Princesa de Asturias”, y “Río de la Plata”.¹⁰¹² Se unieron al yate real “Giralda”, al crucero “Extremadura”, al cañonero “Álvaro de Bazán” y al paquebote “Alfonso XII” reconvertido en crucero auxiliar para trasladar al monarca ante la mala habitabilidad que ofrecía el yate real.¹⁰¹³ El 26 de marzo de 1906, después de dos días de navegación, la escuadra arribaba a Santa Cruz de Tenerife. El periplo se prologaría hasta el 5 de abril.¹⁰¹⁴ Las consecuencias prácticas del viaje real se tradujeron en mejoras en materia de comunicaciones; en nuevas dotaciones para las fuerzas de seguridad y de defensa; en modificaciones en el régimen tributario especial de las islas; en la creación de nuevos centros de enseñanza y en mejoras en

¹⁰⁰⁹ *El Globo*, 25 de marzo de 1906, editorial “El Rey a Canarias” y Romanones (1999) pp. 214 a 217. Comentario sobre Canarias y descripción del periplo real.

¹⁰¹⁰ *La Ilustración Española y Americana*, nº XIV, 15 de abril de 1906, p. 231. El viaje real, en Pérez García, J. M.: “1906. Alfonso XIII en Canarias: un aviso sin notas diplomáticas”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, 2007, nº 53, pp. 253 a 270. Las rivalidades entre las grandes potencias por el control de Canarias, en Ponce Marrero, J.: “Canarias en la política exterior española tras el 98: la senda hacia Cartagena”, en *La historia de las relaciones internacionales: una visión desde España*, I Jornadas sobre la Historia de las Relaciones Internacionales, CEHRI, Madrid, 1996, pp. 478 a 481. Del mismo autor: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2006. pp. 53 a 83.

¹⁰¹¹ Acompañaban a Alfonso XIII en su viaje los ministros de Guerra, Agustín Luque; Marina, Víctor Concas; y Gobernación, Conde de Romanones, ante la indisposición del de Fomento.

¹⁰¹² Revista *Vida Marítima*, nº 152, 20 de marzo de 1906, p. 153.

¹⁰¹³ Malas condiciones del yate real “Giralda”, en A.G.M.A.B. Indiferente. Legajo 4.775, carpeta 90. Bordejé (1978) p. 113. Anca (2006) p. 55. Mediante una nota manuscrita Alfonso XIII mostraba su satisfacción al Marqués de Comillas: “lo bien instalado y atendido que he estado en el <Alfonso XII>”, en A.G.P. Caja 15.517, expediente 1.

¹⁰¹⁴ Proyecto inicial del viaje real a Canarias y unidades navales implicadas en el mismo, en A.G.M.A.B., Indiferente. Legajo 4.775, carpeta 90. El viaje fue programado con arreglo al siguiente itinerario: Tenerife, La Palma, Gomera, Hierro, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote. El mal tiempo obligó a una alteración. Cuando se dirigía desde Tenerife a La Palma, tuvo que desviarse a Gran Canaria, llegando a Las Palmas el 30 de marzo, y sorprendiendo a las autoridades y pueblo de la isla que no esperaban la llegada del rey hasta el 1 de abril. A.G.P. Caja 15.517, expediente 1. Discursos de bienvenida de los diferentes alcaldes isleños a Alfonso XIII y *Diario de las Palmas*, 3 de abril de 1906, informando sobre el viaje real, diferentes telegramas de felicitación y programa oficial de visitas regias.

las políticas hidráulicas y forestales. Aunque para su defensa, desde 1905, se había propuesto la utilización de sumergibles, para lo que habría de edificarse una base en Santa Cruz de Tenerife, la demanda no fue satisfecha.¹⁰¹⁵

El periplo real se enmarca en una situación de rivalidad germano-británica. Los archipiélagos hispano-lusos en el Atlántico, se habían convertido en bases de operaciones fundamentales para la marina mercante y la marina de guerra británica.¹⁰¹⁶ Por una parte, el interés alemán por las Canarias, tanto desde el punto de vista estratégico, como económico o científico no hizo otra cosa que crecer en los primeros años del siglo XX.¹⁰¹⁷ En la Conferencia de Algeciras Alemania había expuesto su pretensión de contar con un emplazamiento en el puerto marroquí de Mogador muy próximo a las islas y, según Salmerón, “*si Alemania codiciaba Mogador, era porque este puerto se consideraba la llave de Canarias.*”¹⁰¹⁸ Al finalizar la Conferencia de Algeciras, aprovechando ciertas promesas de los representantes españoles, Alemania solicitó instalar un cable desde Emden entre Vigo y Canarias. Lo juzgaba indispensable para la independencia de sus relaciones telegráficas con África y América. Tanto Francia como el Reino Unido se opusieron. Finalmente, se instaló con condiciones: prescindir del amarre en Vigo y prometer que no sería prolongado hasta Marruecos. No solamente en el campo de las comunicaciones telegráficas aparecieron fricciones entre las potencias de la Entente y Alemania en Canarias, también en el mundo portuario. Compañías germanas de navegación solicitaron permiso para establecer depósitos de carbón en los puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Después de intensas gestiones diplomáticas y empresariales, a pesar de la oposición

¹⁰¹⁵ Morales Lezcano, V.: “La Conferencia de Algeciras vista por la prensa de Las Palmas de Gran Canaria”, en González Alcántud J. A. & Martín Corrales (eds.) *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007, p. 312.

¹⁰¹⁶ Ponce Marrero, J.: “La rivalidad anglo-alemana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 48, 2002, p. 138.

¹⁰¹⁷ El interés científico alemán en Canarias, en Ory Ajamil, F.: “Un estudio sobre las relaciones hispano-alemanas (1900-1915). La creación del Observatorio Meteorológico de Izaña (Tenerife)”, en *La historia de las relaciones internacionales: una visión desde España*, I Jornadas sobre la Historia de las Relaciones Internacionales, CEHRI, Madrid, 1996, pp. 445 a 459 y Espadas Burgos, M.: “Empresas científicas y penetración alemana en Canarias. El pleito del hotel Taoro (1907-1912)”, en *Anuario de Estudios Atlánticos*, 1987, nº 33, pp. 226 a 228.

¹⁰¹⁸ La necesidad de Alemania de disponer de una base de carboneo en Mogador como requisito para su expansión en el Atlántico Central, en: “La ambición de una estación carbonera en las costas de Marruecos”, *Revista General de Marina*, Tomo LVIII, junio de 1906, pp. 1.060 a 1.069. La cita de Salmerón reproducida en Espadas Burgos (1987) p. 5.

británica, fueron otorgados sendos permisos en 1906 y 1908, respectivamente. La mayor pugna se produjo en Tenerife. La petición germana fue bien recibida tanto en la isla como en Madrid ya que podía significar el fin del monopolio británico carbonero. Contó con el apoyo del káiser. También una escuadra alemana arribaba a Santa Cruz como sutil medida de presión.¹⁰¹⁹ El Foreign Office, ante la expansión alemana, ofrece a España su protección para la defensa de sus archipiélagos.¹⁰²⁰

5.9. La aparición del acorazado “Dreadnought”.

El Reino Unido había botado un total de 23 buques de guerra que totalizaban 90.505 toneladas en 1905. Su competidora Alemania, en ese mismo año, había construido 16 barcos con un tonelaje de 39.587. La potencia emergente de Estados Unidos totalizaba 98.200 toneladas en solamente 7 barcos. Por su parte, Japón con 15 barcos y 18.350 toneladas, también participaba en la carrera por la supremacía naval.¹⁰²¹ España seguía sumida en el mundo de las ideas abandonando el de las realizaciones: *“El año pasado nuestra nación, contando con astilleros de importancia para toda clase de construcciones de buques, solamente ha construido dos vapores de 2.885 toneladas y ni un solo buque de guerra.”*¹⁰²² Nada más ilustrativo a este respecto que el cuadro sexto. No solamente no existía de un auténtico poder naval en España, en 1906 tampoco se hacía nada para remediarlo. ¡Hasta Perú construye más barcos de guerra que España!

¹⁰¹⁹ Depósito de carbón en Tenerife, en Ponce Marrero (2002) pp. 139-141. Apoyos del káiser y de la flota germana, en Martín Hernández, U.: “Dos episodios de la rivalidad anglogermana en Canarias a comienzos del siglo actual”, en *Tebeto*, nº VI, 1993, pp. 136 y 137.

¹⁰²⁰ Tanto Rosas Ledezma como Morales Lezcano ponen en relación los problemas en Canarias con la firma de los acuerdos de Cartagena de abril de 1907. Rosas, E.: “Las <Declaraciones de Cartagena> (1907): Significación en la política exterior de España y repercusiones internacionales”, en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 2, 1981, p. 218 y Morales Lezcano (1975) p. 130.

¹⁰²¹ Revista *Vida Marítima*, nº 150, 28 de febrero de 1906, pp. 109 a 110. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 8 de mayo de 1906, pp. 211 y 212.

¹⁰²² Revista *Vida Marítima*, nº 152, 20 de marzo de 1906, p. 149.

Cuadro nº 6: Construcciones navales militares 1906. Países.

PAIS	Nº UNIDADES	TIPO DE BARCO	TONELADAS TOTALES CONSTRUIDAS
Alemania	2	Acorazados	59.695
	2	Cruceros acorazados	
	2	Cruceros pequeños	
	3	Diversos	
Reino Unido	3	Acorazados	92.287
	2	Cruceros acorazados	
	1	Diverso	
España	1	Crucero acorazado	5.370
USA	1	Acorazado	45.700
	2	Cruceros acorazados	
Perú	2	Cruceros	6.500
Japón	1	Acorazado	34.220
	1	Crucero acorazado	
	1	Cañonero	

Fuente: *Revista General de Marina* (Elaboración propia)

Este desfase se hizo aún más grave cuando Gran Bretaña optó por la construcción de un nuevo y revolucionario modelo de acorazado. El almirante John Arbuthnot Fisher de Kolverstone al asumir el puesto, que desempeñó entre 1904 y 1909, de Primer Lord del Almirantazgo, propuso la construcción de un acorazado diseñado para el combate a larga distancia. La idea surgió cuando estaba al mando de la flota británica del Mediterráneo. Concibió un barco, al que denominó "Unbeatable", armado con ocho cañones de 10 pulgadas y dotado de gran velocidad. El ingeniero naval italiano Vittorio Cuniberti había adelantado la nueva fórmula en un artículo publicado en 1903 en *All the World Fighting Ships*. Abogaba por unos buques que solamente tuvieran cañones de gran calibre, gruesa coraza y gran velocidad.¹⁰²³ En 1904

¹⁰²³ Pensamiento de Fisher, en Marriott, L.: *Acorazados. La última guía de los acorazados más grandes del mundo*, Oyarzun, Ediciones Saldaña, 2012, pp. 58 y 59. El papel de precursor de Cuniberti, en Galuppini, G.: *Acorazados del todo el mundo. Desde los orígenes hasta nuestros días*, Madrid, Espasa Calpe, 1984, p. 165; plano del nuevo navío en p. 173. Imperiale, J. A.: "La evolución del acorazado.

se formó un comité de diseño para estudiar con más detalle el proyecto de Fisher. Después de analizar las enseñanzas de la batalla naval de Tsushima, donde se había demostrado la superioridad de los grandes calibres en precisión y eficacia, se aprobó el diseño del novedoso acorazado. La superioridad del nuevo barco sobre sus rivales estaba sustentada en tres características:

Primera: Aumento de la coraza, así por encima como por debajo de la línea de flotación.¹⁰²⁴

Segunda: Su armamento principal estaba compuesto de 10 cañones de 305 milímetros que podían hacer fuego en todas direcciones. Sus disparos son efectivos a seis millas de distancia; *“mientras que los tiros de los buques de hace tres años sólo podrán utilizarse a cinco.”*¹⁰²⁵ No se montaron baterías secundarias, pues era poco probable su utilización. A grandes distancias únicamente cañones de gran calibre tienen precisión suficiente y acción eficaz sobre la coraza, resultando, por lo tanto, superfluos los calibres medianos y pequeños para el combate de barco contra barco. *“Otro punto importante del armamento de un buque moderno es el referente a la protección contra los ataques de torpedos y submarinos,”*¹⁰²⁶ por ello se conservaron las baterías terciarias contra los torpederos, en número de 27 cañones de 76 milímetros. Se debían separar todo lo posible los unos de otros, para que uno o dos grandes proyectiles afortunados no inutilizasen el conjunto.

Tercera: Su velocidad era de 21,5 nudos, tres más que la de los acorazados existentes, debido a la sustitución de las máquinas de triple expansión por turbinas de vapor, resolución verdaderamente atrevida si se tiene en cuenta la falta de experimentación de dichos mecanismos en grandes barcos. Las turbinas tenían ventajas sobre las máquinas alternativas: ocupaban

Parte IV: Dreadnoughts, Superdreadnoughts y Cruceros de Batalla” en *Boletín del Centro Naval*, nº 809, septiembre/diciembre de 2004, p. 439.

¹⁰²⁴ El cinturón y las barbetas del barco tenían un blindaje de 279-102 milímetros; los mamparos de 203 milímetros, las torretas de 279 milímetros y las cubiertas oscilaban entre los 102 y los 25 milímetros.

¹⁰²⁵ *Revista General de Marina*, Tomo LVIII, Marzo de 1906, p. 466.

¹⁰²⁶ *Ibidem*. p. 469.

menos espacio, permitían mayores velocidades ininterrumpidamente y eran más suaves limpias y silenciosas.¹⁰²⁷

La quilla del nuevo acorazado se arboló en el astillero de Portsmouth el 2 de octubre de 1905.¹⁰²⁸ El 11 de diciembre de 1906 estuvo listo para su incorporación al servicio activo en la Royal Navy. La construcción total de un buque de tales dimensiones en 366 días es, sin duda alguna, un verdadero triunfo para los astilleros oficiales ingleses. Es bautizado con el nombre de “Dreadnought”. Revolucionó el mundo de la marina bélica hasta el punto de que las principales potencias navales suspendieron los programas de construcción en marcha para diseñar respuestas convincentes al desafío británico.¹⁰²⁹ En sus memorias, el almirante Tirpitz calificó de error la decisión de Fisher de construir el “Dreadnought” pues, al perder los acorazados existentes prácticamente todo su valor militar, permitía a sus competidores empezar de cero.¹⁰³⁰ A pesar de los augurios del almirante germano, cuando la marina germana completó su primer “Dreadnought” en octubre de 1908, los

¹⁰²⁷ Estudio sobre todos los aspectos técnicos de las máquinas; alojamiento de oficiales y marinería; armamento principal y secundario y autonomía, en *Revista General de Marina*, Tomo LIX, julio de 1906, pp. 421 a 425. Se traduce el Memorándum realizado por el Almirantazgo británico para el Parlamento. Estudio de los ensayos de la Royal Navy con turbinas en el cazatorpederos “Viper” y “Cobra” precedentes del “Dreadnought”, en *Revista General de Marina*, Tomo LVIII, marzo de 1906, p. 31. Se informaba de que ambos navíos habían conseguido una velocidad de 31 nudos con un consumo de carbón “dentro de los límites fijados” y de la ausencia de vibraciones en las máquinas, a pesar de la alta velocidad.

¹⁰²⁸ *Revista Vida Marítima*, n° 124, 10 de junio de 1905, p. 317. Al informar, brevemente, sobre el comienzo de las obras del acorazado, apunta un posible problema del mismo: “se teme que su calado no le permita navegar por el mar del Norte ni pasar el canal de Suez, que sólo consiente 8,20 metros, como máximun.” *El Globo*, 8 de octubre de 1905, informaba inicio de las obras calificándolo del “mayor y más poderoso del mundo.”

¹⁰²⁹ *La Correspondencia de España*, 13 de febrero de 1906. Después de congratularse por la no realización del plan de Sánchez Toca ante la evolución de los acorazados, informaba sobre el nuevo modelo de barco británicos: “Si nos atenemos al dictamen de los expertos, una vez en el agua este marino cíclope los actuales barcos de combate el crucero acorazado, el crucero protegido, el barco explorador, los monitores queridos por los yanquis, y aun los actuales acorazados... no servirán ya para nada.” *La Correspondencia Militar*, 27 de agosto de 1906. Carrera armamentos navales.

¹⁰³⁰ Citado por Alfaro, C.: “Congreso conmemorativo del centenario de la construcción del acorazado Dreadnought”, en *Revista de Historia Naval*, n° 93, 2006, p. 104. La reacción de la prensa alemana a la entrada en servicio del acorazado británico ha sido de “calma” y de cierta crítica tanto al calibre elegido para sus cañones: “es de mucho efecto poder decir que se dispone de 10 cañones de 305 m/m, y suena mejor que 280 m/m. ¿Pero los cañones son realmente mejores? Nosotros tenemos razones para dudarlo”; como a su pretendida superioridad basada en su mayor velocidad: “Podrá sustraerse al fuego del enemigo gracias a su superior velocidad, pero tendrá que renunciar al combate, ¡ya no será un buque de guerra!” En *Revista General de Marina*, Tomo XL, junio de 1907, pp. 1352 a 1354. Los primeros “Dreadnought” de la Kaiserliche marine fueron los cuatro acorazados modelo “Nassau” con un desplazamiento de 20.535 toneladas y armados con doce cañones de 280 milímetros, 12 de 150 milímetros y 16 de 88 milímetros. Su velocidad era tan solo de 19,5 nudos.

británicos contaban con cinco unidades en servicio. Fueron Estados Unidos y Brasil los primeros países, en 1906 y 1907, en poner en gradas y encargar, respectivamente, modelos similares al británico.¹⁰³¹

El “Dreadnought” provocó un poderoso impulso a la construcción naval de todas las naciones.¹⁰³² Todo estado con pretensiones de gozar de una reputación internacional en el mundo, clamaba por poseerlos. Brasil quería “dreadnoughts” porque Chile y Argentina los querían, y viceversa.¹⁰³³ Incluso el Imperio Otomano, sacudido por la vigorosa revolución de la “Joven Turquía”, planeaba una marina moderna para usarla contra los griegos. Entre 1906 y 1922 se construyeron 66 buques y fueron once las naciones que incorporaron

¹⁰³¹ Los primeros “Dreadnought” norteamericanos son “Michigan” y “South Carolina”. Botados el 26 de mayo y 11 de julio de 1908. Desplazaban 16.000 toneladas y estaban armados con ocho cañones de 305 milímetros y 22 de 76 milímetros.

¹⁰³² Revista *Vida Marítima*, n° 281, 20 de octubre de 1909, p. 452.

¹⁰³³ Interés de la Armada española por la construcción de una moderna escuadra en Brasil, en A.G.M.V.M. Expediente 4.776, carpeta 12. Tomando como fuente un recorte de prensa, se informa sobre la construcción de tres acorazados de 18.000 toneladas. José Ricart escribe sobre el tema: “*Hasta Brasil ha puesto una pica en Flandes, como se dice vulgarmente, construyendo en Elswilck tres acorazados de 19.000 toneladas*” El profesor barcelonés se interroga sobre los motivos de esta decisión alegando que pudieran ser cedidos los navíos a la escuadra norteamericana. “La evolución del acorazado en los últimos veinte años”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXIII, agosto de 1908, p. 237. Jaime Janer Robinson, en su estudio sobre la marina de Brasil, comienza aludiendo a la rivalidad existente entre estas tres potencias de América del Sur. En el Norte “*México empieza a poner los jalones de marina militar de alguna fuerza, las tres repúblicas del sur están ya más adelantadas.*” En cuanto al país objeto de su análisis, la marina bélica es poco homogénea para sus 7.000 kilómetros de costa; pero “*hay que admirar al país por la marcha que sigue*” que se traduce, con unos recursos financieros e industriales no muy diferentes a los de España, en la construcción de tres acorazados de 19.250 toneladas y 21 nudos de velocidad con los nombres de “Río de Janeiro”, “Sao Paulo” y “Minas Geraes”. “La Marina Brasileña”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXVI, marzo de 1910, pp. 411 a 421. No se realizaron los tres acorazados previstos al anular Brasil el contrato para la construcción de uno de ellos, el “Río de Janeiro”. Este acorazado sería adquirido por el Imperio Otomano con el nombre de “Sultán Osmán I” Requisado por los británicos al inicio de la Primera Guerra Mundial, en la que combatió con el nombre de “Agincourt”. Al desafío brasileño respondió Argentina con la propuesta para la creación de una escuadra compuesta por dos acorazados, seis “destroyers” de 650 toneladas y doce torpederos de alta mar. Aunque se invitó a las casas constructoras británicas a realizar su construcción, finalmente, fueron los astilleros norteamericanos los que se encargaron de realizar los acorazados “Rivadavia” y “Moreno”. Noticia sobre el viaje al Reino Unido de una comisión argentina para negociar la construcción, en *Revista General de Marina*, Tomo LXIV, enero de 1909, p. 133. La construcción de modernos acorazados para Argentina, obligó a Chile a aprobar, en 1911, el llamado Programa Naval de Centenario mediante el cual se proyectaba la construcción de dos acorazados, seis destructores y dos submarinos. Noticia sobre la apertura de un concurso para la construcción de dos acorazados de 25.000 toneladas en Chile, en *Revista General de Marina*, Tomo LXVIII, febrero de 1911, p. 283. Análisis del programa naval chileno, en Couyoumdjian, J. R: “El programa naval del centenario y el acorazado Latorre”, en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Madrid Instituto de Historia y Cultura Naval, 1999, pp. 199 a 222. Estudio de la rivalidad naval entre los tres países sudamericanos, especialmente la existente entre Chile y Argentina, en Garay, C.: “Las carreras armamentísticas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923)” en *Historia Crítica*, n° 48, septiembre-diciembre de 2012, pp. 39 a 57 y *Revista General de Marina*, Tomo XLIX, octubre 1901 pp. 511 a 517. La publicación española llegaba a la conclusión “*el poder naval de ambas naciones esta, puede decirse, equilibrado.*”

“dreadnoughts”: Alemania 17; el Reino Unido 11; Estados Unidos 8; Rusia 7; Italia 6; Francia 4; Austro-Hungría 4; España 3; Japón 2; Brasil 2 y Argentina 2.¹⁰³⁴ Las diferencias entre ellos derivan de la posición de las torres. Los norteamericanos introdujeron el sistema de cuatro torres giratorias dotadas de cañones gemelos de 30 centímetros en la línea central, frente al modelo británico que emplazaba tres en la línea central y otras dos encima de los costados.¹⁰³⁵ El sistema británico de distribución de las torres plantea problemas:

“las tres torres de proa causan una desfavorable distribución de pesos y una difícil trabazón del casco, puesto que se hayan demasiado cerca de los extremos... las dos torres de popa están en desfavorables condiciones para la cabeza y el balance.”¹⁰³⁶

Los grandes acorazados alemanes y japoneses siguieron el diseño británico.

Después de haber estudiado el papel de los cruceros acorazados del almirante Kamimura en la batalla de Tshushima, Fisher pensaba que su acorazado debía ir necesariamente acompañado por un nuevo modelo de crucero con la misión de ir por delante y hacer un reconocimiento para la flota de combate principal. Nació el “crucero de batalla”. Como el “Dreadnought”

¹⁰³⁴ Imperiale (2004) Cuadro n.º 1 de la página 441. La carrera armamentística emprendida por las grandes potencias navales, llevaba José Ricart, un enemigo declarado de los acorazados, a preguntarse: “¿Durará mucho tiempo el reinado de los rápidos y colosales acorazados, que son poco menos que la ruina de las naciones ricas y la desesperación de las naciones pobres?” En el mismo artículo anunciaba proféticamente el final del reinado de los acorazados: “La industria nos sorprenda con un nuevo ingenio en forma de torpedo o submarino o aeroplano.... que de jaquemate al más poderos y veloz acorazado” “La evolución del acorazado en los últimos veinte años”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXIII, agosto de 1908 p. 240.

¹⁰³⁵ La SECN justificaba la preferencia por el sistema británico de distribución de cañones con los siguientes argumentos: “Se han estudiado muy cuidadosamente varios métodos para el emplazamiento de este armamento, a fin de obtener las mejores ventajas posibles del fuego de cañón y creemos que el método que proponemos es el más satisfactorio. Mediante él, los ocho cañones de 30,5 pueden hacer todos fuego por la proa al mismo tiempo, e igual número de ellos pueden disparar también simultáneamente por la popa.... Hemos estudiado la disposición americana de torres superpuestas en el plano diametral y consideramos que es inferior en los fuegos de caza y retirada, que aumenta innecesariamente el desplazamiento y la manga del buque para contrarrestar la mayor altura del centro de gravedad, y también aumenta los esfuerzos o carga en la sección maestra, presentando mayor blanco al fuego enemigo; además el rebufo de las torres altas perjudica la puntería y seguridad de las torres inferiores” A pesar de sus recomendaciones, la SECN ofrecía la última decisión al ministro de Marina: *Eso no obstante, estamos dispuestos a tomar en consideración esta disposición si el Ministerio de Marina lo estima necesario.*” F.A.M. Legajo 422, carpeta 6.

¹⁰³⁶ *Revista General de Marina*, Tomo LIX, noviembre de 1906, p. 918.

tenía una velocidad superior en tres nudos a los acorazados tradicionales, también la flota de nuevos cruceros hubo de experimentar un similar aumento. Se desplazaban a una velocidad un 20 por ciento mayor que la de los “Dreadnoughts”¹⁰³⁷ con prácticamente su mismo armamento. La combinación de un potente armamento y de una elevada velocidad, tuvo que pagar un caro peaje mediante una importante disminución en su protección. En 1907 se iniciaba la construcción de los gemelos “Indomitable”, “Inflexible” e “Invencible”. Desplazaban 17.260 toneladas estándar, 20.125 a plena carga. Su armamento lo constituían ocho cañones de 305 milímetros dispuestos en cuatro torres dobles; 16 cañones anti torpederos de 102 milímetros y cinco tubos lanzatorpedos de 457 milímetros. Su punto vulnerable era el blindaje de un máximo de 178 milímetros en las torretas y cintura. Las dimensiones del barco eran grandes,¹⁰³⁸ lo que le permite albergar las 31 calderas necesarias para alcanzar la potencia de 41.000 HP que mueven sus cuatro hélices hasta conseguir una velocidad máxima de 25 nudos.¹⁰³⁹ Como había acontecido con el “Dreadnought”, la botadura del “Indomitable” provocaba un efecto reflejo en las más importantes marinas del mundo. Alemania incorporaba su primer crucero de batalla, “Von Der Tann”, en 1909. Japón encargaba a los astilleros británicos de Tyne, pertenecientes a la empresa británica Vickers, el “Kongo” en 1912.¹⁰⁴⁰ Solamente el Reino Unido, Japón y Alemania contaron con escuadras separadas de cruceros de batalla. El resto de las marinas, aunque procedieron a su análisis y estudio, renunciaron a su construcción. Era un barco polémico, ya desde su origen fue duramente criticado. Mahan es uno de sus detractores:

*“el tipo de buque implica ya carencia de unidad en el proyecto por abrazar deliberadamente dos objetivos distintos. El crucero debe asimilarse a un ave de rapiña de alas robustas y vuelo rápido para cazar, no a sus iguales, sino a los inferiores.”*¹⁰⁴¹

¹⁰³⁷ Gutiérrez de la Cámara Señán; J. M.: “Evolución del crucero desde la primitiva fragata al crucero de combate”, en *Revista de Historia Naval*, 1987 nº 16, p. 45. Galuppini, G.: *Cruceros de todo el mundo. Desde los orígenes hasta nuestros días*, Madrid, España Calpe, 1984, pp. 123 a 125.

¹⁰³⁸ 172, 8 metros de eslora, 23,9 de manga y 8,1 de calado.

¹⁰³⁹ Análisis de la aparición de este nuevo tipo de crucero, en “Cruceros ingleses y de las demás naciones”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXII, marzo de 1908, pp. 689 y 690.

¹⁰⁴⁰ Humble, R.: *La flota de alta mar japonesa*, Madrid, Editorial San Martín, 1980, p. 25.

¹⁰⁴¹ Mahan, A.: “Reflexiones que nos sugestionan el combate de Tushima”, en *Revista General de Marina*, Tomo LIX, noviembre de 1906, p. 966.

5.10. España: atraso y debate.

En España, los astilleros de Ferrol botaban el anticuado crucero “Reina Regente” que sería entregado después de ¡cuatro años de trabajos! frente a los catorce meses del modelo británico. No puede extrañarnos, ante estos fuertes contrastes, que en el resumen sobre lo acontecido en el mundo naval durante el año 1906, Adolfo Navarrete escriba: “*Para la Marina de guerra, marca el año 1906 un paso más hacia la ruina total; ha sido dicho año uno más perdido para la reconstrucción marítima del país.*”¹⁰⁴²

No solamente tenía lugar un desfase en el campo de las construcciones navales respecto a otros países. También en 1906 escritores “navalistas” se enzarzaban en una nueva discusión sobre el tipo de barco más conveniente para la Armada. Las opciones, como ya había ocurrido a principios de siglo, eran el acorazado o el torpedero. Ahora el torpedo había aumentado su carga, su alcance, su velocidad y su precisión respecto a la de los modelos de comienzos del siglo.¹⁰⁴³ La incorporación del estabilizador giroscópico y del recalentador de aire lo hacía un arma que obligaba a las flotas a entablar combates a mayor distancia. Estas mejoras lo habían transformado en el arma más peligrosa con que los grandes navíos se ven amenazados. Incluso en la tecnológicamente atrasada España, se inventaban mecanismos para mejorar la eficacia de los torpedos, como el diseñado por el ingeniero de telégrafos Matías Balsera para su marcha y dirección por ondas hertzianas en 1905.¹⁰⁴⁴ También el prestigioso ingeniero Leonardo Torres Quevedo hacía su aportación a la técnica en dirección de torpedos. En el mes de julio de 1903, Torres Quevedo presentaba a la Academia de Ciencias de París una nota acompañada de los aparatos que “*constituyen un sistema al cual denomino Telekine destinado a dirigir desde lejos la maniobra de una máquina por medio del telégrafo con o sin conductores.*” El primer ensayo tuvo lugar en el

¹⁰⁴² Revista *Vida Marítima*, nº 179, 20 de diciembre de 1906, p. 682.

¹⁰⁴³ Las mejoras en los torpederos, en Parga, Luis F. de: “El torpedo automóvil después de la guerra hispano-americana”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, febrero de 1901, pp. 243 a 248.

¹⁰⁴⁴ F.A.M. Legajo 378. Recorte de prensa de *Nuevo Mundo* correspondiente al 13 de julio de 1905. Sobre el invento de Balsera hubo algunas especulaciones demasiado optimistas: “*Si este invento resulta, representa la mayor defensa de España... Que el Gobierno concentre toda su atención en este invento... ¿A qué, por tanto, gastar millones y millones en construir acorazados?*” *El Imparcial*, 20 de mayo de 1905.

Laboratorio de Mecánica de la Sorbona. *El Imparcial* publicaba un editorial, bajo el título “Una Gloria Científica”, y un artículo firmado por José Echegaray informando del experimento.¹⁰⁴⁵ El invento es probado en España, después de la concesión de un crédito de 200.000 pesetas para la financiación de las prácticas necesarias para su perfeccionamiento, en marzo de 1905 en la cancha del frontón Beti-Jai en Bilbao.¹⁰⁴⁶ También se experimentará en la Casa de Campo de Madrid en octubre de 1905. Nuevas pruebas en Bilbao el 7 de noviembre. En esta ocasión, el invento del ingeniero cántabro iba montado en un bote con ocho personas, las órdenes eran transmitidas desde la terraza del Club Marítimo del Abra por Torres Quevedo.¹⁰⁴⁷ La revista *Gedeón* caricaturizaba sobre las no previstas utilidades del nuevo invento: el control de ambos ministerios, Guerra y Marina, por Weyler.¹⁰⁴⁸

De forma paralela a estos ensayos, Torres Quevedo solicitaba al Ministerio de Marina la ayuda necesaria para llevar a cabo experiencias de

¹⁰⁴⁵ *El Imparcial*, 31 de octubre de 1903.

¹⁰⁴⁶ La revista *Madrid Científico*, nº 484, noviembre 1905, p. 43 informaba: “*El Ayuntamiento (Bilbao) subvencionará los gastos*” que ocasiona la prueba del invento. La misma publicación, en su número 499 p. 67, cuantificaba la subvención en tres mil pesetas. Información sobre el experimento, en *La Época*, 11 de marzo de 1905. El rotativo conservador informaba sobre la aplicación del invento al salvamento de naufragos. Andrés Hernández, M. E.: *El Telekino de Leonardo Torres Quevedo*, ETS de Ingenieros de Telecomunicación, Universidad de Valladolid, 2006, pp. 104 a 107.

¹⁰⁴⁷ *El Imparcial*, 8 de noviembre de 1905. “*La admiración de cuantos han asistido al ensayo, se tradujo en mil felicitaciones al inventor... por su aplicación de la telegrafía sin hilos a la locomoción marítima y aérea, que en adelante habrá de sufrir radicales transformaciones a impulsos de esta verdadera revolución científica.*” *La Correspondencia Militar*, 8 de noviembre de 1905. Informes sobre el invento de Torres Quevedo, en Montemar, Félix de: “En torno a un invento”, en *Heraldo de Madrid*, 25 de noviembre de 1905, p. 1; Marv, José: “El Telekino”, en *La Ilustración Española y Americana*, n XLVI, 15 de diciembre de 1905, pp. 362 a 366 y Gallego, Eduardo: “Inventos Españoles. El Telekino”, en *El Imparcial*, 23, 31 de diciembre de 1905 y 18 de febrero de 1906 p. 3, 5 y 3 respectivamente. El mismo autor escribe un extenso análisis del invento en la publicación quincenal *La Energía Eléctrica. Revista General de Electricidad y sus Aplicaciones*, con el título: “El telekino y la telegrafía sin hilos”, números 22, 23 y 24, pp. 426 a 430; 445 a 447 y 465 a 470, respectivamente. Los rotativos *El Imparcial* y *La Correspondencia Militar* editorializaban el 9 y el 10 de noviembre de 1905 sobre el “Telekino” El periódico militar solicitaba el apoyo oficial: “*Este Gobierno y el que le suceda... deben alentar, deben proteger, deben auxiliar, deben facilitar todos cuantos medios sean necesarios al inventor.*” No podemos cometer los mismos errores que con Isaac Peral. Como hacen otros países, España debe auxiliar a sus inventores. En el título de su editorial, *El Imparcial*, contrapone un acontecimiento funesto con otro venturoso: “El <Cardenal Cisneros> y el telekino”. Respecto a éste último se puede leer: “*El triunfo alcanzado por el Sr. Torres Quevedo... prueba no solo que la raza española se ve honrada con supremas inteligencias y extraordinarias aptitudes, sino que en torno de ellas se congregan elementos que las hacen fecundas.*” Es un llamamiento a la superación de nuestros complejos y, por ello, requiere de todos los elogios,

¹⁰⁴⁸ *Revista Gedeón*, n 520, 12 de noviembre de 1905, p. 8.

dirección de torpedos a distancia.¹⁰⁴⁹ La demanda del ingeniero fue objeto de estudio, para su toma en consideración, en el Centro Consultivo de la Armada el 22 de febrero de 1906, contando con el voto en contra de Spottorno.¹⁰⁵⁰ La respuesta llegaba el 13 de marzo de 1906. El Centro Consultivo, por Real Orden, le negaba el auxilio necesario para la puesta en marcha de sus proyectos ya que existía un defecto de forma: “*puesto que el proyecto no viene acompañado de planos, disposiciones o descripción, ni menos con atestado de experiencias llevadas a cabo con dichos aparatos.*” Además, “*las condiciones económicas pedidas por el Sr. Torres Quevedo son onerosas en demasía para el Estado y no le reportan ventaja alguna positiva por ahora, dada la duda respecto al éxito que pudiera obtenerse*”. La Real Orden reconoce que el proyecto de Torres Quevedo puede resultar factible tanto en cuanto en Francia se estaban realizando experiencias muy semejantes.¹⁰⁵¹ A pesar de este rechazo oficial, había interés en el mundo naval por el invento del ingeniero cántabro. Lo prueban los dos artículos publicados en la *Revista General de Marina*. En el primero se narraba la visita realizada a las instalaciones del Centro de Enseñanzas de Aeronáutica y a la Casa de Campo, en compañía de Torres Quevedo, para conocer el invento en mayo de 1906. En el segundo artículo se realizaba un largo y documentado estudio en el cual se destacaban las posibles aplicaciones del invento.¹⁰⁵² Nuevamente El “Telekino” sería ensayado con éxito en presencia de Alfonso XIII en el Club Marítimo del Abra de Bilbao el 23 de septiembre de 1906.¹⁰⁵³

Por falta de financiación, Torres Quevedo no pudo aplicar su invento a la dirección de torpedos. La Armada se decantaba por los estudios que llevaba a cabo Matías Balsera. Se le concede una subvención de 10.000

¹⁰⁴⁹ Torres Quevedo señalaba otras aplicaciones navales para su invento: envío de un cable de salvamento a un barco próximo a naufragar sin que sea precisa una tripulación y dirección de buques, maniobrando a este efecto el Telekino sobre el timón.

¹⁰⁵⁰ A.G.M.A.B., *Libro de Actas del Centro Consultivo*, sesión del 22 de febrero de 1906, p. 164.

¹⁰⁵¹ Real orden reproducida íntegramente por Andrés Hernández (2006) pp. 117-118.

¹⁰⁵² *Revista General de Marina*, Tomo LVIII, junio de 1906, pp. 1.118 a 1.124. *Revista General de Marina*, Tomo LIX, septiembre de 1906, pp. 558 a 568. Narración del experimento del “Telekino” en el estanque de la Casa de campo, en *Heraldo de Madrid*, 19 de junio de 1906: “*Consistieron las pruebas en hacer marchar la pequeña lancha, en la que están instalados los aparatos, con dos velocidades, moderada y rápida... después de varias maniobras ejecutadas por el barco, sin ningún tripulante a bordo, se le hizo regresar al punto de partida.*”

¹⁰⁵³ *Revista Vida Marítima*, nº 170 y 172, 20 de septiembre y 10 de octubre de 1906, p. 514 y 552. *La Época*, 26 de septiembre 1906.

pesetas para continuar con los experimentos del torpedo después de sus ensayos realizados en el puerto de Santa María y en el dique de Cartagena, ampliadas más tarde con otras 6.000. En el Ministerio de Marina se creaba una comisión técnica, en 1909, para que Balsera repita sus pruebas en el estanque de la Casa de Campo de Madrid.¹⁰⁵⁴

Los torpederos habían quedado relegados a un segundo plano, especialmente después de la guerra entre Rusia y Japón.¹⁰⁵⁵ En 1904 1.446 torpederos estaban alistados en las diferentes Armadas. Su número era superior al que representaban en 1897. Pero, como señala el teniente de navío Baldomero Sánchez de León, si comparamos su evolución con la de los destructores y submarinos entre ambas fechas, el torpedero era el que menos había crecido: 262 destructores, 170 torpederos y 72 submarinos; representaban el 155 %, 12,35 % y 553,85 %, respectivamente de aumento. Además *“hay que notar que Alemania, Estados Unidos, Grecia, Italia y Rusia, disminuye el número de sus torpederos... aumentándolos solamente Inglaterra, Japón, Noruega, Suecia y Francia.”*¹⁰⁵⁶ Por el contrario *“todas las naciones marítimas... se pronuncian francamente por la construcción de acorazados de gran desplazamiento.”*¹⁰⁵⁷ Federico de Monteverde, agregado español en Washington, recoge el análisis del presidente norteamericano,

¹⁰⁵⁴ Revista *Vida Marítima*, nº 269, 20 de junio de 1909, p. 269.

¹⁰⁵⁵ De la pasada época del esplendor del torpedero habla el dato de construcción de este tipo de unidades en los astilleros británicos de Thornycroft (Chiswick): 222 torpederos entre 1874 y 1891. Cinco de ellos tendrían como destino la Armada española: “Acevedo”, “Julián Ordóñez”, “Habana”, “Ariete” y “Rayo.” En 1904 había en servicio 1.284 torpederos. Francia, con 250, era la potencia que mayor número de unidades disponía. Le seguía Rusia con 188. Por su parte, el Reino Unido contaba con 163. Solamente las marinas japonesa y norteamericana mostraban escaso entusiasmo por este tipo de unidad naval y no encargaron sus primeros torpederos hasta 1887 y 1890, respectivamente. En 1904 Japón disponía de 77 y Estados Unidos de 32 unidades. Datos citados en la obra colectiva *La Marina: historia y perfiles* (1983) p. 122. Sobre la poca importancia del torpedero en la marina de Estados Unidos, en Rodríguez González (1988) p. 472.

¹⁰⁵⁶ Sobre la aplicación de las enseñanzas del enfrentamiento ruso-japonés a la marina francesa y la necesidad de introducir cambios en sus diseños de cañones ligeros; disposición de los tubos lanzatorpedos; necesidad de reducir al mínimo todas las superestructuras o disminuir el grosor de las corazas centrales de sus acorazados, es útil la lectura del artículo: “Las enseñanzas de la guerra ruso japonesa en relación con las construcciones navales”, en *Revista General de Marina*, Tomo LVII, noviembre de 1905, pp. 553 a 564. El articulista, no se cita su nombre al tratarse de una traducción de la revista *Le Yacht*, como conclusión propone al Gobierno galo: “La misión de la flota es buscar a la fuerza naval enemiga y destruirla. Si la flota no puede ejercer esta misión es absolutamente inútil.” (subrayado en el texto original) No obstante, la marina francesa seguía aferrada a la idea de dotarse de gran número de torpederos. Lo demostraba, publicado en el periódico *Nuevo Mundo* el jueves 12 de enero de 1905, el siguiente dato: “de los 116 torpederos en construcción... 94 corresponden a Francia.” p. 4.

¹⁰⁵⁷ Sánchez de León; B.: “Porvenir naval de España”, en *Revista General de Marina*, Tomo LVI, Marzo de 1905, pp. 281 a 303.

Theodor Roosevelt, sobre la guerra: “*Aún no ha sido echado a pique ningún acorazado ruso o japonés por torpedero alguno, ni por los proyectiles de los grandes cañones, mientras que los barcos menos protegidos, han sido destrozados.*”¹⁰⁵⁸ Adolfo Navarrete, en su crónica sobre el conflicto publicada el 10 de septiembre de 1905, concluía que en los combates navales, “*el primero e insustituible factor*” era el acorazado “*relegando a su especial cometido auxiliar los detroyers, cruceros y torpederos*”. Estos “*se han empleado para el ataque en escuadrilla, durante la noche y los crepúsculos, a los acorazados aislados, fugitivos o desmoralizados, y a los averiados y cuya artillería de tiro rápido estaba ya casi inutilizada.*” Es decir, su labor había sido muy secundaria: “*el torpedo no ha surtido el efecto del cañón*”.¹⁰⁵⁹ En su artículo sobre los torpederos, al estudiar sus hechos de armas en la guerra ruso-japonesa, Ferragut incide en la poca eficacia del torpedero: “*nada o casi nada hicieron los torpederos... para atacar de día, necesita el apoyo de la artillería de los buques mayores y que el buque esté desmantelado.*”¹⁰⁶⁰ Más crítica aún es la opinión vertida en una carta dirigida a Adolfo Navarrete: “*Los torpederos han demostrado lo útiles que son cuando están mandados y tripulados por gente que se despide con anterioridad de la vida.*”¹⁰⁶¹ Los resultados de sus ataques contra los barcos rusos en Puerto Arturo han sido poco efectivos, “*sólo hubo relativo éxito en el primero, que se efectuó en condiciones verdaderamente excepcionales; todos los restantes fracasaron.*”¹⁰⁶² En su análisis del conflicto, el coronel de ingenieros José Marv y Mayer introduce un matriz importante: “*Para poder fallar en este pleito hay que distinguir entre la derrota de la escuadra rusa y su completa destrucción. La primera la realizó el cañón y la segunda el torpedo.*”¹⁰⁶³ En

¹⁰⁵⁸ A.G.P. Caja 15.766, expediente 8. Carta reservada número 12

¹⁰⁵⁹ Revista *Vida Marítima*, n 133, 10 de septiembre de 1905, p. 484.

¹⁰⁶⁰ Revista *Vida Marítima*, n 137, 20 de octubre de 1905, p. 568.

¹⁰⁶¹ Revista *Vida Marítima*, n 124, 10 de junio de 1905, p. 304.

¹⁰⁶² Armada, A.: “Enseñanzas?”, en *Revista General de Marina*, Tomo LIX, octubre de 1906, p. 701.

¹⁰⁶³ Marv y Mayer, J.: “El Torpedo, el cañón y la coraza en la guerra naval ruso japonesa. Conclusión”, en *La Ilustración Española y Americana*, n 5, 8 de febrero de 1906, p. 79. La primera parte del artículo, dedicada a la descripción de la contienda, había sido publicada en el n 4, 30 de enero de 1906, pp. 62 y 63. Marv, citando al ingeniero naval Gustavo Fernández, escribe que el conflicto naval había ratificado las siguientes enseñanzas: “*La importancia estratégica y táctica de la velocidad. La conveniencia de aumentar los calibres y el número de cañones, economizando espacio y peso por la supresión de tubos lanzatorpedos torpedos y espolón, que sirven de poco en los grandes acorazados. La gran vulnerabilidad de las superestructuras. La necesidad de aumentar la superficie protegida por acorazamientos, especialmente la altura de la faja de flotación, y la no menos importante de organizar convenientemente*

contra de los juicios que relegan el papel del torpedero a un plano ínfimo, el ingeniero Gustavo Fernández reivindica su papel protagonista cuando escribe: “*Pero he de insistir acerca de la injusticia con que se trata á esa arma... El torpedo ha prestado en la guerra ruso japonesa, y más especialmente en Tsushima, todos los servicios que racionalmente era dado esperar de él... el torpedo ocupó su puesto y prestó sus genuinos servicios durante la noche y con la eficacia conocida.*” La prueba irrefutable, en su opinión, de que su papel sigue siendo importante en los combates navales es que “*en el Dreadnought han tomado toda clase de precauciones contra el torpedo.*” Pese a ello se interroga sobre su eficacia y augura que los comandantes de los acorazados británicos de esa clase deberán tomar todo tipo de precauciones para evitar ser torpedeados.¹⁰⁶⁴

El análisis realizado por el historiador naval José Antonio Imperiale de las pérdidas combinadas de ambas partes en la guerra ruso-japonesa arroja los siguientes resultados:

- 60.000 toneladas destruidas por minas.
- 53.000 toneladas por ataques con torpedos desde unidades de superficie.
- 61.000 toneladas por fuego de artillería.¹⁰⁶⁵

Pese a la espectacularidad de los datos sobre hundimientos debido a torpedos, la mayoría de los mismos eran unidades que previamente habían sido puestas fuera de combate por el fuego de la artillería. El análisis histórico coincide con lo expresado por los marinos españoles contemporáneos de los hechos. Para la mayoría de los estrategas navales, el enfrentamiento ruso japonés había demostrado el predominio de los buques de línea y el efecto devastador de su artillería de mayor calibre y gran alcance utilizando proyectiles de alto explosivo. Por tanto, el torpedero debería ser sustituido por

los compartimientos estancos del casco como elemento complementario de protección y garantía de flotabilidad y estabilidad.” Ob. cit. p. 82.

¹⁰⁶⁴ Fernández, G.: “A propósito de los Dreadnoughts”, en *Revista General de Marina*, Tomo LX, 1907, pp. 815 a 830.

¹⁰⁶⁵ Imperiale, J. A.: “La evolución del acorazado. Parte III: Predeadnoughts y Cuasidreadnoughts”, en *Boletín del Centro Naval*, nº 808, mayo/agosto 2004, p. 272.

el acorazado. Su unidad de apoyo y exploración es el “destroyers”. Como demuestra el cuadro séptimo, el 31 % de los barcos construidos en el mundo en 1906 eran acorazados. La lección había sido aprendida por los estrategas navales.

Cuadro nº 7: Construcciones navales militares 1906. Barcos.

TIPO DE BARCO	UNIDADES	TONELADAS TOTALES
Acorazados	11	341.436
Cruceros Acorazados	11	
Otros cruceros	5	
Buques diversos	8	
Total	35	

Fuente: *Revista General de Marina* (elaboración propia)

Tres autores serán los protagonistas del debate, en algunos momentos agrio, antes citado. Utilizan para ello las páginas de la revista *Vida Marítima*. Ricart, como desde la publicación de su folleto *Potencialidad naval de España* había hecho siempre, se muestra partidario de los torpederos.¹⁰⁶⁶ Los oficiales de la Armada Mario de Quijano y Guillermo Ferragut Sbert de los acorazados. El primero de los autores abrió la polémica al publicar, el 30 de abril, un artículo titulado “Algo sobre poder naval” con continuidad en los publicados el 20 de junio y el 20 de agosto de 1906. En una muy meditada argumentación, sostiene la tesis de que mientras España no cuente con un poder económico importante, “tanto el ejército como la marina han de ser proporcionales a la riqueza de la nación respectiva”,¹⁰⁶⁷ no puede, por tanto, aspirar a la construcción de una escuadra de acorazados: “por creer que el estado económico de España no es en este momento el más a propósito para adquirir buques como el “Dreadnought” Indiscutiblemente España necesita

¹⁰⁶⁶ Con el expreso objetivo de dominar el estrecho de Gibraltar, Ricart proponía la construcción de arsenales “para torpederos, bien fortificados, en Cádiz, Ceuta, Tarifa, Cartagena y Mahón. El día en que en cada una de estas cinco estaciones tengamos 10 torpederos de alta mar de 200 toneladas y 26 millas con tiro normal y 20 torpederos de 120 toneladas y 24 millas con tiro normal también, y además poderosas baterías dominen y crucen sus fuegos desde los montes que circundan la bahía o golfo de Gibraltar, Ceuta y Tarifa, es indudable que España volverá a ser elemento de suma importancia en el tablero político del mundo.” No son, en su opinión, por tanto, necesarios los acorazados. Además de los torpederos antes propuestos, el “navalista” barcelonés quiere que “cada puerto ha de tener como defensa móvil los torpederos que se juzguen necesarios.” Ricart (1899 b) pp. 47 y 48.

¹⁰⁶⁷ *Revista Vida Marítima*, nº 161, 20 de junio de 1906, p. 324.

reconstruir su poder naval. Para conseguirlo hay que emprender un largo camino cuyas etapas son:

Primera: Reorganizar los puertos militares y los arsenales.

Segunda: Potenciar las industrias metalúrgicas y la minería para que pueda realizarse en España la futura escuadra sin necesidad de acudir al extranjero.

Tercera: Es necesaria la construcción de tres escuadras compuestas de torpederos y sumergibles. Una sería destinada a la defensa del Norte y noroeste de la Península. La segunda tendría como misión la defensa del estrecho de Gibraltar y del archipiélago de las Canarias. La tercera flota se emplearía en la defensa de la costa oriental y de las Baleares. Cada flota estaría compuesta de 40 unidades. Además de construir una fragata-barca de cuatro palos y doble hélice, para servir de buque escuela; seis avisos de 2.500 toneladas y tres “cargo-boats” que sirvieran de transportes para todas las necesidades de la Marina y los demás ministerios.¹⁰⁶⁸

Una vez realizados todos estos pasos y siempre que la situación económica lo permitiese, podría pensarse en la construcción de una escuadra de combate. Mientras llegaba tan ansiado momento, las costas hispanas deben ser defendidas de posibles agresiones exteriores. Amén de nuestros propios recursos, minas submarinas, torpederos y sumergibles, contaríamos con el concurso de las flotas aliadas. ¿Qué ofreceríamos a cambio? La insuperable posición estratégica de España. Para hacerla atractiva hay que invertir en los puertos y arsenales. Reformados se podrán convertir en bases navales para las potencias amigas.

La réplica a las ideas de Ricart llegaría primero de la pluma de Mario de Quijano, bajo el título de “Un disentimiento”. Complementará sus opiniones en otros dos artículos publicados en agosto y septiembre.¹⁰⁶⁹ Quijano parte de la constatación que el nuevo “Dreadnought” ha cambiado la historia de

¹⁰⁶⁸ Revista *Vida Marítima*, nº 167, 20 de agosto de 1906, p. 444.

¹⁰⁶⁹ Revista *Vida Marítima*, nº 162, pp. 387 a 389 y nº 169, pp. 483 a 485.

la supremacía naval. España no puede permitirse el lujo de construir una importante flota compuesta por acorazados de este modelo. Por tanto, hay que construir acorazados más pequeños y económicos sin demora *“porque el tiempo es dinero... y los acorazados modernos cada vez costarán más caros.”* Concede Quijano a los regeneracionistas la necesidad de invertir en obras públicas, *“pero todavía necesita más un programa de construcciones navales.”*

Ferragut interviene también en la polémica. Reconoce la penuria económica. Pero precisamente esta penuria, es la que justifica la construcción de acorazados modelo “Dreadnought”, ya que la escasez de recursos *“nos obliga a que nuestro tipo de buque sea lo más fuerte posible, pues por lo mismo que no podemos poseer en algún tiempo más que un reducido número de unidades, es indispensable que la Escuadra que con ellos formemos tenga condiciones para poder ser muy valiente.”* Aunque resulta caro construir y mantener escuadras de combate, todas las naciones, no solamente las europeas, tratan de modernizar y reforzar sus flotas. No se muestra nada partidario de realizar obras en los puertos para que puedan servir de base a las flotas aliadas; porque *“fiar al extranjero nuestra defensa, se me antoja peligrosísimo.”* Cuando en las actuales condiciones de indefensión accediéramos a una alianza con el Reino Unido, *“¿puede nadie dudar que lo que en realidad haríamos sería entregar parte del territorio y todo el valor estratégico nacional al uso de Inglaterra?”* La experiencia del 98 demuestra que nosotros somos los que debemos procurar la defensa de España, ya que *“hay que tener muy en cuenta la frecuencia con que cambia de aspecto el mapa de las alianzas o amistades internacionales.”* Contando con un poder naval, se podrán firmar acuerdos internacionales en condiciones favorables.¹⁰⁷⁰

Los debates teóricos sobre el modelo de barco más apropiado para la marina militar española, no siempre coincidían con las propuestas nacidas del mundo empresarial. Una clara prueba de ello es la presentación por don Rodolfo de Lamprecht, representante en España de los Sres. “Cammell Laird Company Ld.” de Scheffield (Inglaterra), de una oferta para la adquisición

¹⁰⁷⁰ Revista *Vida Marítima*, nº 160, pp. 303-304; nº 165, pp. 406 a 407 y nº 174 pp. 583 a 585.

de dos contratorpederos de alta mar contruidos en el Astillero de Birkenhead. De estos buques se dice expresamente que son la última palabra en el arte de construcción naval, ya que *“habiendo sido contruidos con esmerada perfección, la Casa Cammell Laird Company Ld. los ha dotado de todas las modernas innovaciones y muy especialmente de aquellas que aconseja la experiencia adquirida con motivo de la última guerra naval Ruso-Japonesa.”* Entre sus características técnicas se destacaba que pueden desarrollar gran velocidad en alta mar, conservando a su vez una estabilidad perfecta, *“dando en plena carga y en el máximo de velocidad, en el punto metacéntrico, una altura garantizada de dos pies, sea cual fuere el estado del mar.”* El pago se haría en un plazo de diez años, lo que la Compañía consideraba muy ventajoso para el erario español. Apoyándose en las enseñanzas del último conflicto bélico, la propuesta británica se decantaba por dotar a la Armada de contratorpederos que reunían la ventaja del torpedero, su alta velocidad, pero subsanaban su principal problema para el combate naval: su inestabilidad. El 26 de julio de 1906 la Dirección de Material del Ministerio de Marina, *“Se ha dignado disponer que se aplaze el estudio de dicha proposición para resolver lo que convenga cuando las circunstancias permitan pensar en adquirir buques de esa clase”*.¹⁰⁷¹

La opción defendida por los dos oficiales navales antes citados es la finalmente adoptaba, después de las entrevistas en Cartagena entre Ferrándiz y Fisher, por el Gobierno de Antonio Maura al presentar su Ley de Escuadra: construir tres acorazados modelo “Dreadnought”, aunque acompañados, una clara sumisión a ideas estratégicas navales del pasado, de un número importante de torpederos. Se proyectarán también tres cazatorpederos.

¹⁰⁷¹ A.G.M.A.B. Indiferente. Legajo 4.775, carpeta 43.

6º. LA CULMINACIÓN DEL PROCESO: LA LEY DE ESCUADRA DE 1908. AMISTAD CON EL REINO UNIDO.

El largo proceso para la reconstrucción de nuestro poder naval, iniciado en 1899, finalizaba con la aprobación de la Ley de 1908. Había sido gestada por el Gobierno de Antonio Maura. Al mismo tiempo, se cerraba el problema de la seguridad exterior de España al integrarse claramente en el sistema de alianzas conocido como Entente Cordiale y, muy relacionado con el anterior punto, se iniciaba una activa etapa de expansión exterior mediante la anexión de territorio marroquí, para lo cual era imprescindible la posesión de una eficaz Armada que garantizase tanto la vigilancia costera, como el eficaz abastecimiento de las fuerzas terrestres en Marruecos. La relación directa entre la reconstrucción naval y la expansión en el norte de África es evidente. En el presente capítulo se estudian los tres aspectos antes señalados.

6.1. Estado de la Armada en 1907. Las nuevas incorporaciones en el Gobierno Largo de Antonio Maura.

La Armada española en 1907 era prácticamente la misma que en 1900. No se había, como hemos visto a lo largo de las páginas anteriores, aprobado ninguno de los planes navales propuestos. “*Como en nuestro país no ocurre nada nuevo respecto a las cosas de la Marina, echaremos una ojeada para ver lo que hacen en el extranjero*”, se podía leer en el apartado dedicado a la Armada del primer número, enero de 1907, de la revista *Ilustración Militar: Ejército y Marina*. En el informe anual sobre la potencialidad efectiva de Inglaterra en acorazados, comparada con las demás naciones, después de analizar las Armadas de Estados Unidos, Francia, Alemania, Rusia e Italia, dedicaba el siguiente párrafo a las otras Armadas: “*también tiene buques de guerra; pero en lo que se refiere a acorazados propiamente dichos, podemos, en justicia, prescindir de ella.*”¹⁰⁷² El Estado General de la Armada seguía recogiendo unas unidades que se han hecho viejas y sin eficiencia militar ya

¹⁰⁷² *Revista General de Marina*, Tomo LXI, noviembre de 1907, p. 1.098.

que la mayor parte no eran más que pontones, “*solo para Escuelas pueden servir, salvo alguna excepción*” que no justificaban su mantenimiento pidiendo a gritos su desguace.¹⁰⁷³ Cuando se discute en el Congreso el proyecto de ley fijando las fuerzas navales para 1909, el diputado Llorens afirma: “*la palabra escuadra podría dar lugar a críticas... tal palabra no puede aplicarse a los barcos que España posee.*”¹⁰⁷⁴ En el haber de la Armada, entre 1899 y 1907, únicamente se puede anotar la negativa del primer Gobierno Maura a tomar en consideración la oferta rusa de adquirir cuatro “destroyer” y el acorazado “Pelayo”¹⁰⁷⁵ y las incorporaciones del crucero “Extremadura” y del remolcador “Antelo”. En los arsenales todavía se trabajaba, prueba tanto de una mala organización como de una falta de recursos materiales y económicos, en los cruceros “Cataluña” y “Reina Regente”. No serían dados de alta hasta 1908 y 1910, respectivamente.

¿Cuáles eran los buques que componían la marina militar española en 1907? ¿Cómo se agrupaban operativamente? El *Estado General de la Armada* responde al primero de los interrogantes: un total de 47 buques estaban dados de alta. Eran los siguientes:

- Un acorazado de segunda clase: “Pelayo”.
- Dos guardacostas protegidos: “Numancia” y “Vitoria”.
- Tres cruceros protegidos de primera clase: “Carlos V”, “Princesa de Asturias” y “Cataluña”.
- Un crucero protegido de segunda clase: “Reina Regente”.
- Dos cruceros protegidos de tercera clase: “Río de la Plata” y “Extremadura”.

¹⁰⁷³ Revista *La Ilustración Militar: Ejército y Marina*, 15 de marzo de 1907, p. 85. En la misma publicación, con fecha 30 de abril, se opinaba sobre el estado de la Armada en los siguientes términos: “*El material que hoy tenemos a flote no puede servir más que como buques-escuelas y algún otro cometido esencial. El “Pelayo”, con algún cañonero afecto, pudiera convertirse en escuela de artillería; el “Reina Regente”, en la de guardias marinas. Los cruceros (sic) “Numancia” y “Victoria” (sic) en escuelas de aprendices marineros y cabos de mar.*” p. 155.

¹⁰⁷⁴ *DSC.*, 27 de noviembre de 1908, p. 1.129.

¹⁰⁷⁵ Carta, sin fecha, de José Ferrándiz a Antonio Maura informando sobre el tema: “*Presentada por el Director de la Correspondencia de España ha estado esta tarde a visitarme una comisión rusa para proponerme la venta de los cuatro destroyers que poseemos y adquiridos en el 97, por cualquier precio que queramos fijar. También proponían adquirir el Pelayo y cualquier otro buque que quisiéramos enajenar.*” F.A.M. Legajo 39, carpeta 62.

- Cinco contratorpederos: “Terror”, “Audaz”, “Osado”, “Proserpina” y “Destructor”.
- Dos torpederos de 1ª Clase: “Número 1” y “Número 2”.¹⁰⁷⁶
- Completaban la lista una serie de unidades menores como: cinco torpederos de segunda clase; cuatro cañoneros de primera clase, ocho cañoneros de segunda clase y dos cañoneros de tercera clase.
- Por último 12 barcos inútiles para cualquier tipo de combate naval: la lancha para ríos “Perla”; el aviso “Giralda”; los buques escuelas “Lepanto” (escuela de aplicación), “Asturias” (escuela naval), “Nautilus” (escuela de guardias marinas) y “Villa de Bilbao” (escuela de aprendices marineros); el buque de la Comisión Hidrográfica “Ucrania”; el de la Comisión Oceanográfica “Cocodrilo” y cuatro pontones.¹⁰⁷⁷

Estas unidades navales quedaban agrupadas, según establece la *Ley de Fuerzas Navales para las atenciones generales del servicio de 1908*, de la siguiente forma:

1.º. Escuadra de Instrucción: quedaba formada por: el acorazado de segunda clase “Pelayo”; los cruceros de primera clase “Carlos V”, “Princesa de Asturias” y “Cataluña”; los cruceros de tercera clase “Extremadura” y “Río de la Plata”; y los contratorpederos “Osado” y “Proserpina.”

2.º Buques para comisiones en África, Canarias, Baleares y aguas jurisdiccionales: guardacostas protegido “Numancia”; cañoneros “Don Álvaro de Bazán”, “Doña María de Molina”, “Marqués de la Victoria”, “Temerario” “Marqués de Molins”, “Vicente Yáñez Pinzón”, “Martín Alonso Pinzón”, “Nueva España”, “General Concha”, “Hernán Cortés”, “Vasco Núñez de Balboa”, “Ponce de León” y “Mac-Mahón”; la lancha “Perla” y seis escampavías.

3.º Servicios especiales: avisos “Ucrania” y “Giralda”.

¹⁰⁷⁶ Las unidades menores habían sido nuevamente recalificadas y, en el caso de los torpederos, habían pasado de tener una denominación nominal a otra numeral en virtud de lo dispuesto por Real Orden de 26 de septiembre de 1905. Se disponía que los torpederos de primera y segunda clase se designasen sólo por el número de orden que les correspondía, desapareciendo los nombres que actualmente tienen.

¹⁰⁷⁷ *Estado General de la Armada en 1907*, pp. 464 a 473.

- 4.º Buques escuela: fragata “Asturias” y corbetas “Nautilus” y “Villa de Bilbao”.
- 5.º Contratorpederos y torpederos: “Audaz” y “Terror”; torpederos de primera clase “Halcón” y “Azor” y torpederos de segunda clase “Orión”, “Ordóñez”, “Acevedo”, “Barceló” y “Habana”.
- 6.º Buques en grada, sometidos a grandes carenas o en proceso de desguace: crucero protegido de segunda clase “Reina Regente”; contratorpedero “Destructor”; guardacostas protegido “Vitoria” y cruceros “Infanta Isabel” y “Lepanto.”¹⁰⁷⁸

Cuatro barcos desaparecieron de los *Estados Generales de la Armada* entre 1907 y 1909. En 1908 el crucero “Lepanto”; el cazatorpederos “Destructor” y el cañonero-torpedero “Vicente Yañez Pinzón”.¹⁰⁷⁹ Al año siguiente la fragata “Asturias”. Durante el llamado “Gobierno largo de Maura” solamente tres unidades incrementaban la Armada. Era una cifra ridícula. Solamente en 1907 Italia incorporaba el acorazado “Roma” y los cruceros acorazados “S. Giorgio”, “S. Marco” y “Pisa”. Rusia, potencia naval de segunda fila, veía como sus fuerzas navales se incrementaban gracias a la incorporación del acorazado “Pavel” y del crucero acorazado “Bayan”. En ese mismo año, las cinco primeras potencias navales sumaban cinco nuevos acorazados, ocho cruceros acorazados, cuatro cruceros de tercera clase y cinco exploradores.¹⁰⁸⁰ Las unidades incorporadas a la marina española en el trienio fueron: el crucero “Cataluña”; el transporte “Almirante Lobo I” y la lancha “Cartagenera”.

La primera de las unidades citadas era botada en el arsenal de Cartagena el 24 de septiembre de 1900.¹⁰⁸¹ Después de casi ¡ocho años! era entregado a la Armada el 7 de abril de 1908. En su visita al arsenal de Cartagena, el 8 de mayo de 1899, Gómez Imaz se lamentaba de la lentitud de los trabajos en el crucero. También lo hizo Damián Isern al año siguiente: “*a los ocho años de puesta su quilla, no tenía terminada la obra viva.*” Refiriéndose a

¹⁰⁷⁸ DSC., 16 de diciembre de 1907, Apéndice nº 11.

¹⁰⁷⁹ DSC., 27 de noviembre de 1908, p. 1.130. Comunicación al Parlamento de la baja de esta unidad ante sus reparaciones muy costosas.

¹⁰⁸⁰ *Revista General de Marina*, Tomo LXII, febrero de 1908, pp. 432 y 433.

¹⁰⁸¹ *El Mundo Naval Ilustrado*, 20 de septiembre de 1900, pp. 117 y 118. Narración de su botadura.

este buque de guerra, el Conde de Romanones escribe: “Hubo algún buque, como el “*Cataluña*”, que llegó a estar catorce años en gradas, y luego seis más sin acabar, después de botarlo al agua.”¹⁰⁸² Había sido proyectado 1888 y completaba una serie compuesta de tres cruceros: “Cardenal Cisneros”, “Princesa de Asturias” y “Cataluña”. Es el último barco de guerra construido directamente por el estado y “*le corresponde el dudoso honor de ser hasta la fecha, el mayor buque que ha sido realizado*” en el arsenal de Cartagena.¹⁰⁸³ Cuando se incorporó, se trataba de una nueva unidad ya anticuada, que se unía a una flota de guerra no apta para el combate naval. Pese a ello, la entrega de su bandera de combate, bordada por las “*damas barcelonesas*”, fue dotada de un gran realce.¹⁰⁸⁴ Presidieron la ceremonia en Barcelona los reyes. En su puerto se encontraba atracada la escuadra francesa del Mediterráneo, desplazada desde la base de Tolón, formada por los acorazados “Patrie”, que fue visitado por Alfonso XIII, y “Republique”. Asimismo los cruceros “Carlos V” y “Princesa de Asturias” y el cazatorpedero “Audaz” estuvieron presentes.¹⁰⁸⁵ La eslora del nuevo barco era de 106,5 metros, su manga de 18,55 metros y su calado de 7,25 metros. Estaba armado con dos cañones Guillén de 240 milímetros en torres a proa y a popa, 8 piezas Carnet de 140 milímetros en casamatas individuales, 2 Vickers de 75 milímetros, 8 Nordenfelt de 57 milímetros, 10 ametralladoras y dos piezas de desembarco. Su velocidad punta era de 18 nudos proporcionados por la fuerza de dos máquinas horizontales de triple expansión y calderas cilíndricas que daban de 10 a 15.000 caballos. Su autonomía era de 5.000 millas a 13 nudos de velocidad. Lo tripulaban 550 hombres.¹⁰⁸⁶

¹⁰⁸² *La Época*, 9 de mayo de 1899. Isern (2011) p. 259. Romanones (1925) p. 136.

¹⁰⁸³ Anca Alamillo, A.: *El Arsenal de Cartagena*, Gijón, Fundación Alvargonzález, 2007, p. 98.

¹⁰⁸⁴ F.A.M. Legajo 31, carpeta 15. Cartas del presidente de la Maquinista Terrestre y Marítima a Antonio Maura sobre la entrega de la bandera de combate al crucero “Cataluña.” En la primera, fechada el 2 de octubre de 1908, manifiesta su deseo de que el acto tenga lugar en Barcelona por dos motivos: el nombre del navío y el hecho de que su maquinaria ha sido construida en la factoría de la MTM. En la segunda, fechada el 27 de octubre, después de narrar el acto, concluye afirmando que “*la entrega de la bandera del Cataluña son una manifestación de todas las clases sociales de su amor a la Patria.*” Narración del acto, en *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 31 de octubre de 1908, p. 336. Características de la bandera, en *La Época y El Siglo Futuro*, 21 de octubre de 1908.

¹⁰⁸⁵ Traslado desde Tolón, *El Liberal*, 10 de octubre de 1908. Visita real, *El Día de Madrid*, 28 de octubre de 1908. Revista *Vida Marítima*, nº 247, 10 de noviembre de 1908. p. 496.

¹⁰⁸⁶ Aguilera & Elías (1980) p. 46. Bordejé (1978) p. 192.

El “Almirante Lobo I” es construido por los astilleros “Scott of Kinghorn Ltd” de Kinghorn, Inglaterra. Habían ganado el preceptivo concurso, convocado por Real Decreto de 17 de septiembre de 1907, por el que se autorizaba la adquisición de un transporte para la Armada. En agosto se habían publicado las bases para el concurso de un buque de transporte, cuyo precio no podía exceder de un millón de pesetas.¹⁰⁸⁷ El Centro Consultivo del Ministerio de Marina, de acuerdo con lo establecido en las bases del concurso, dedicaba sus sesiones de los días 11 y 27 de noviembre al estudio de las ofertas presentadas. Tres eran las empresas concurrentes: “William Beardmore Limited”, representada por el Conde de Torre Vélez. Ofrecía entregar el buque en el plazo de ocho meses y por un precio de “42.700 libras esterlinas, si el buque es entregado en uno de los arsenales de España y 41.700 libras si el Gobierno español lo recibe en el río Clyde.” El director de los astilleros de Walsend Tyne se compromete a finalizar el encargo en igual plazo que su competidor a un precio de 971.250 pesetas. Por último, estaba la propuesta realizada por José Abril y Ochoa en representación de los señores “Fairfield Shysliniuldeing ad Eugencering Limited” de Glasgow. El tiempo para la ejecución del proyecto era idéntico al de las otras dos ofertas, su precio era de 37.000 libras “o sea al cambio de Glasgow de un millón de pesetas.” Las tres propuestas han procedido a la modificación de las bases administrativas del concurso. En la siguiente de las reuniones citadas, por mayoría se decide que: “la única proposición que puede decirse se halla dentro de las condiciones del concurso... es la de la casa “Fairfield”... ya que es la única que señala el precio en pesetas.”¹⁰⁸⁸ Construido en el Reino Unido, arribaría a España en mayo de 1909. Desde las páginas de la revista militar *Ilustración Militar. Ejército y Marina* se saludaba la incorporación de la nueva unidad naval; pero se censuraba el hecho de haber sido construida innecesariamente en los astilleros británicos: “nuestros tres arsenales... creemos firmemente que hubieran podido realizar los trabajos”. Además se criticaba que la Armada carezca de barcos de transporte suficientes para trasladar hombres, armas y pertrechos a los archipiélagos o al norte de África. Para esta misión “tendrá que echarse mano a

¹⁰⁸⁷ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 428, carpeta 48. Expediente manuscrito sobre la adquisición de un buque de transporte.

¹⁰⁸⁸ A.G.M.A.B., *Libro de actas del Centro Consultivo*, sesiones de los días 11 y 27 de noviembre de 1907, pp. 219 y 234 respectivamente.

la Marina mercante, cuyos fletes, en estos casos suelen ser crecidísimos, resultando a la postre que, con lo que se gasta en esto, podrían construirse algunos buques de esa clase.”¹⁰⁸⁹ En el arsenal de La Carraca se procedió a su artillado dotándolo de dos cañones Nordenfelt de 43 milímetros. Desplazaba 2.545 toneladas, con 79 metros de eslora, 11,58 de manga y 4,32 de calado. Su velocidad máxima era de 11 nudos conseguida mediante dos máquinas alternativas con 1.170 caballos de potencia. Su tripulación ascendía a 70 hombres. A lo largo de su vida activa la misión fundamental de esta unidad era abastecer de agua dulce, víveres y municiones a los otros barcos de la Armada que patrullaban las costas de Marruecos.¹⁰⁹⁰ El “Almirante Lobo”, escoltado por el crucero “Cataluña”, sería el encargado de trasladar a la cuarta compañía del primer batallón de Infantería de Marina desde Cádiz hasta Larache, con el objetivo de reforzar el tabor de policía jalifiana allí asentado y que era constantemente desbordado por los actos de bandolerismo protagonizados por grupos de moros adictos a Muley Ahmed el Rausini. El batallón desembarcado, el 8 de junio de 1911, ocupó la plaza de Alcazarquivir adelantándose a lo que se suponía, no sin motivo, intención de los franceses.¹⁰⁹¹

Misiones de vigilancia fueron las que se encomendaron a la lancha cañonera “Cartagenera” en la Mar Chica de Melilla. Con casco de acero, fue construida en Cartagena y entregada a la Armada el 5 de agosto de 1909. “Botada” desde el crucero “Princesa de Asturias”, el 29 de septiembre de 1909, en su destino, tras ser arrastrada en una cuna construida a tal fin, por 100 metros de la playa bañada por el Mediterráneo, 950 por tierra firme y otros 350 en la playa de la Mar Chica.¹⁰⁹² El 2 de octubre se encontraba lista para prestar servicio.¹⁰⁹³ En esa misma jornada, tuvo su primera intervención militar al recuperar dos faluchos, empleados para el transporte de víveres de la

¹⁰⁸⁹ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 15 de abril de 1909, p. 112.

¹⁰⁹⁰ Fue dado de baja en los *Estados Generales de la Armada* en 1942. Ejemplo de estas actividades en informaciones recogidas en *El Siglo Futuro*, 19 de agosto de 1909 y *La correspondencia Militar*, 3 de septiembre de 1909.

¹⁰⁹¹ Narración contemporánea de las operaciones militares, en *El Imparcial*, 8 de junio de 1911 y *La Correspondencia de España*, 13 de junio de 1911. Álvarez-Maldonado, R.: “Contribución de la Armada a la difícil pacificación del nuestro protectorado marroquí”, en *Revista de Historia Naval*, nº 37, 1992, p. 85 y Cerezo Martínez (1983) p. 117. Reacción francesa, en Seco Serrano (2005) pp. 289 y 290 y Payne (1968) p. 97.

¹⁰⁹² Aguilera & Elías (1980) p. 48.

¹⁰⁹³ *El Siglo Futuro*, 2 de octubre de 1909.

columna del general Orozco, de los cuales se habían adueñado un grupo de moros infiltrados en las posiciones españolas. Desplazaba 27 toneladas, su velocidad era de 11 nudos e iba dotada de un cañón Nordenfelt de 25 milímetros. Con 16,81 metros de eslora, 3,8 de manga y solamente 1,15 metros de calado, resultada un barco idóneo para patrullar y apoyar con su artillería los avances de las tropas entre Melilla y Queddana. Su tripulación era de 12 hombres. Su origen se remontaba a un accidente acaecido durante la Conferencia de Algeciras. Cuando se procedía a izar la lancha exploradora del crucero “Carlos V”, después del viaje del Duque de Almodóvar al cañonero “María de Molina”, se rompió uno de los cables que la izaban. Se hundió con rapidez a una profundidad entre 28 y 30 metros. Al no disponer de medios adecuados para su inmediato rescate, el “Carlos V” procedió a balizar la zona el 26 de enero de 1906.¹⁰⁹⁴ Para su recuperación fue contratada la empresa británica, especializada en salvamentos marítimos, “M. H, Bland & Co. Limited”. El 30 de enero, después de abonar 6.000 pesetas, se extraía la lancha desaparecida. Solamente pudo salvarse su motor de 120 caballos ya que el casco había quedado completamente destrozado. Este motor se utilizaría para propulsar la lancha “Cartagenera”. En el rescate pereció uno de los buzos británicos participantes.¹⁰⁹⁵

Desde 1898, pese a los ríos de tinta vertidos sobre el tema, nada se ha hecho para reconstruir el poder naval. En 1907 no había escuadra. Para sostener una guerra contra otra potencia en el mar, solamente se disponía de cinco anticuados cruceros y dos contratorpederos. Los arsenales y las bases navales carecían de los recursos más elementales. Esta debilidad seguía acarreado, en opinión de José Ricart, unas consecuencias muy similares a las señaladas por otros autores nueve años antes: *“no tenemos defendidos nuestros puertos comerciales; en igual indefensión se encuentran todo el litoral*

¹⁰⁹⁴ El diputado Romero, en la sesión parlamentaria del día 16 de febrero de 1906, dirigía varias preguntas al Gobierno. Una de ellas referida al accidente de la lancha del “Carlos V”, erróneamente suponía pertenecer a los cruceros “Extremadura” o “Río de la Plata”, que había sido *“cuidadosamente ocultada”* a pesar de costar la vida a un buzo. Le responde el ministro de Marina, Concas, señalando que *“fue un accidente natural hasta cierto punto, y consecuencia de la estrechez en que se vive, por desgracia que obliga a apurar el material al extremo.”* Anunciaba que la lancha no estaba perdida ya que se encontraba en Cartagena *“y está carenándose.”* Reconoce el fallecimiento de un buzo en su rescate perteneciente a la empresa privada contratada. *DSC.*, 16 de febrero de 1906, pp. 2.608 a 2.610.

¹⁰⁹⁵ Anca (2006) p. 44.

peninsular; las Baleares y Canarias están a merced de cualquier nación marítima de tercer orden que quisiera apoderarse de aquellos ricos archipiélagos.”¹⁰⁹⁶ Maura y su ministro de Marina, Ferrándiz, tomaron a su cargo la difícil tarea de realizar la renovación de la escuadra.¹⁰⁹⁷

Como todas las potencias del momento, España utilizará su pequeña Armada para “mostrar bandera” y recordar que también ocupaba un lugar bajo el sol. Dos acciones deben ser destacadas durante el trienio que analizamos. La primera de las visitas tuvo su origen en la demanda de Alfonso XIII de enviar un buque de guerra a Lisboa después del asesinato del Rey y del príncipe heredero en Villaviciosa el 1 de febrero de 1908: “*Creo barco no está demás pues siendo Lisboa puerto puede prestar honores funerales y entierro y dar más carácter a misión y representación Española.*”¹⁰⁹⁸ Además, anunciaba, mediante una misiva remitida a la reina Amelia, su compromiso de enviar un barco de guerra a Lisboa y de preparar tropas españolas en la frontera “*para la marcha al primer aviso.*”¹⁰⁹⁹ Allendesalazar es partidario de esperar la reacción de Gran Bretaña antes de tomar cualquier medida.¹¹⁰⁰ El 1 de febrero de 1908 Alfonso XIII se encontraba en Sevilla. Maura se trasladaba a la ciudad andaluza el día 3. Aconsejaba al rey que no adelantara su vuelta a Madrid y manifestaba su opinión contraria tanto al envío de fuerzas a la frontera portuguesa como a la adopción de medidas contra los republicanos portugueses que emigrasen a España huyendo de la situación creada en su patria después del magnicidio.¹¹⁰¹ En cuanto a la propuesta de enviar un barco a Portugal, Maura no se muestra partidario de tal medida, aunque acaba

¹⁰⁹⁶ Revista *Vida Marítima*, 20 de enero de 1907, p. 20.

¹⁰⁹⁷ Romanones, Conde de: *Las responsabilidades del Antiguo Régimen*, Madrid, Renacimiento, 1925, p. 137. La llegada de Maura y Ferrándiz al Gobierno en 1907 fue muy bien recibida por los partidarios de nuestro renacimiento naval. Ricart y Giralt, después de opinar sobre el lamentable estado de la Armada, escribe sobre el nuevo gabinete: “*ha sabido romper el hielo de la inercia en que está sumida la opinión pública de España.*” En “Año nuevo, vida nueva”, en revista *Vida Marítima*, nº 217, 10 de enero de 1908, p. 1. Ramón Bullón, partiendo del mismo punto que Ricart, escribe: “*Afortunadamente, y más vale tarde que nunca, parece ser que en la actualidad nuestros gobernantes van a dedicar atención preferente a los asuntos de Marina, y algo se ha comenzado ya a traducir.*” En “Patriotismo eficaz”, en *Revista General de Marina*, Tomo LX, marzo de 1907, p. 577.

¹⁰⁹⁸ F.A.M. Legajo 341, carpeta 15. Narración del atentado, en Soldevilla, *El año político. 1908*, pp. 31 a 35. Relaciones entre Alfonso XIII con Carlos I y Manuel II, en Torre Gómez, H.: *Alfonso XIII, Portugal y los ingleses (1907-1916)*, Mérida, Junta de Extremadura, 2002, pp. 73 a 76.

¹⁰⁹⁹ A.G.P. Caja 15.583, expediente 3. Carta de Alfonso XIII a la Reina Amelia de 2 de febrero de 1908.

¹¹⁰⁰ Tusell (1994) p. 89.

¹¹⁰¹ Soldevilla, *El año político. 1908*, p. 38.

aceptándola. A pesar de las opiniones contrarias de algunos miembros del gabinete, el crucero “Princesa de Asturias” parte de Cádiz el 3 de febrero con el objetivo de llegar a Lisboa el día siguiente, por deseo expreso del monarca. El citado navío permanecerá en el puerto luxu hasta ser, previa autorización del monarca, retirado para retornar a sus misiones de vigilancia en las costas marroquíes el 12 de febrero.¹¹⁰²

La segunda es la visita de un barco de guerra a la isla de Cuba. El navío designado era el buque escuela “Nautilus.” Desde hacía diez años, ninguna unidad de la Armada española atracaba en la isla antillana. El 24 de junio 1908 arribaba al puerto de La Habana el citado velero-escuela de guardias marinas. Siguieron catorce días de festejos en honor de los marineros-cadetes y oficiales españoles en los que participó, entre otros, el ayuntamiento de la ciudad cubana. El recibimiento popular fue apoteósico: *“ricos, pobres, grandes, pequeños, hombres, mujeres, niños, en coche, en tranvía, a pie, se precipitaron en alegre tumulto sobre las proximidades del puerto, ansiosos de disfrutar del grandioso espectáculo.”*¹¹⁰³ El embajador español informaba del mismo. Estaba impresionado por *“el éxito (inesperado por su magnitud) obtenido por el Gobierno de S.M. al enviar a Cuba, por primera vez después de ocurrido el cambio de soberanía de la isla, un buque de la marina de guerra española.”* Se sucedieron los gritos a favor de España y de Cuba. Los cubanos aprovecharon la visita para demandar una auténtica independencia a Estados Unidos *“el gran pueblo americano que les trajo la independencia se ha convertido de nación generosa y humanitaria, en interesada y opresora; en nación que solo busca su utilidad y provecho.”* Lógicamente estas manifestaciones fueron recibidas con recelo por las autoridades norteamericanas en la isla. Sin embargo, según reconoce en su informe el propio embajador, *“faltaría a la verdad y a la justicia sino manifestase a VE que durante la última semana que aquí han estado nuestros marinos, nadie aventajó a los norteamericanos en la expresión de sus simpatías.”*¹¹⁰⁴ El 9 de julio el barco abandonaba el puerto, mientras el malecón habanero y las

¹¹⁰² A.G.P. Caja 15.583, expediente 3. Atentado y muerte de S.M. el Rey de Portugal. Cartas y telegramas entre los días 2 y 12 de febrero de 1908 referidos al envío del crucero “Princesa de Asturias”

¹¹⁰³ “<La Nautilus>, en La Habana”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXIII, agosto de 1908, p. 244.

¹¹⁰⁴ F.A.M. Legajo 421, carpeta 6. Informe del embajador español en Cuba.

azoteas de los edificios próximos se encontraban llenos público que lo despedía. Cerraba el reportaje dedicado por la *Revista General de Marina* a la visita del barco español a la isla de Cuba con estas frases: “La “*Nautilus*” se ha hecho a la mar. A su bordo lleva muchos testimonios elocuentes del fervoroso cariño, del amor inmenso que la noble Cuba siente por la madre España.”¹¹⁰⁵ ¿Qué objetivo se perseguía? Restablecer las relaciones navales de carácter militar entre España y Cuba.

Mención aparte merece el viaje del crucero “Princesa de Asturias” a la localidad italiana de Messina en auxilio de los damnificados por el terremoto del 28 de diciembre de 1908. Causó entre 60.000 y 100.000 muertos y provocó una movilización mundial para socorrer a los supervivientes. El barco partía de la bahía de Rosas el 12 de enero de 1909. Atracaba en las ciudades de Nápoles y Palermo. Regresaba a Menorca el día 8 de febrero. Como no podía ser de otra forma, la ayuda en metálico y pertrechos proporcionada por España, fue muy valorada por los damnificados.¹¹⁰⁶

6.2. La coyuntura internacional de la Ley de Escuadra: las Declaraciones de Cartagena de abril 1907.

La vinculación entre la entrevista real de Cartagena y el renacimiento de la marina militar española, quedaba muy pronto establecida. En primer lugar, desde la prensa militar: “*Si España ha unido, en todo o en parte, su suerte a la de Inglaterra, no ha ser en balde, precio... se ha de traducir en fuerzas navales y militares, pues nadie, y menos Albión, pacta ni*

¹¹⁰⁵ *Revista General de Marina*, Tomo LXIII, agosto de 1908, p. 247. Rodríguez González señala, en su biografía sobre Jaime Janer Robinson, que la visita de nuestro barco fue acompañada de la edición de un libro cuyo autor oficial es Casimiro Hernández; pero, señala, “el trabajo real de recopilar los artículos, corregir, etc, etc, se encomendó, como era habitual en estas lides, al oficial más moderno que resultó ser Janer.” Ob. cit. p. 71.

¹¹⁰⁶ A.G.P., Caja 15.465, expediente 5. Telegramas remitidos por el comandante del “Princesa de Asturias” a España. Rodríguez González, A. R.: “En el centenario de una misión humanitaria: el crucero <Princesa de Asturias> ayuda a las víctimas del terremoto de Mesina.”, en *Revista General de Marina*, diciembre de 2009, pp. 769 a 777. Estudia el periplo utilizando como fuente documental el A.G.M.A.B. El viaje es citado por Bordejé (1978) p. 113, Aguilera & Elías (1980) p. 48 y Barceló Fortuny, J. M^a: “Un siglo de <Mostrar Bandera>”, en *Revista General de Marina*, nº 252, junio de 2007, p. 863. Información sobre el terremoto y sus efectos, en *Revista General de Marina*, Tomo LXIV, enero de 1909, pp. 126 a 129.

concierta sin exigir el escote correspondiente... por ese compromiso hemos de crear la fuerza naval que nos falta.”¹¹⁰⁷ También, en el Congreso de los Diputados, durante la celebración del debate parlamentario sobre el proyecto de ley de *Organizaciones Marítimas y Construcciones Navales*, Villanueva argüía que las construcciones navales proyectadas se debían a los intereses de los convenios franco-español y anglo-español firmados en la ciudad mediterránea.¹¹⁰⁸ Por último, la relación rearme naval y compromisos con el Reino Unido, es establecida por los historiadores Alberto Mousset, Melchor Fernández Almagro, Máximo García Venero y Enrique Rosas Ledezma. El primero de los autores citados, reproduce la opinión del periódico *El Liberal* cuando transcribe: “La ley de Enero de 1908 fue la sanción solemne a los pactos y compromisos suscritos en 1907 en Cartagena.”¹¹⁰⁹ García Venero escribe que se habló de la mejora de los puertos militares españoles, de la reorganización de los arsenales y de la creación de una escuadra que iba a construirse con seis acorazados de 16.000 toneladas del tipo “Nelson” inglés; seis cruceros rápidos del tipo “Explorador” de 2.000 a 3.000 toneladas y siete destructores de alta mar, sin olvidar la proporción correspondiente de sumergibles y submarinos, para lo cual se aprobaría un presupuesto de 430 millones de pesetas, a raíz de las entrevistas de Cartagena.¹¹¹⁰ Sin aludir a una relación directa entre éstas y la Ley de 1908, el profesor Jover Zamora apunta la necesidad de formalizar una alianza con el Reino Unido, encargándose la Royal Navy de defender las costas y los archipiélagos, mientras la construcción de su escuadra no ponga a España en condiciones de colaborar activamente en tal defensa.¹¹¹¹

¹¹⁰⁷ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 15 de abril de 1907, p. 131.

¹¹⁰⁸ Intervención de Villanueva, en *DSC.*, 26 de noviembre de 1907 pp. 2.954 a 2.958: “Resulta, pues, que por algo que no se dice, pero que se presiente, España se halla en la obligación de acometer los gastos navales. ¿No es esto claro? Por eso comprendo que el Sr. Maura mantenga el proyecto. Lo único que lamento es que no se diga la causa, que puede ser la consecuencia de la Conferencia de Cartagena.”

Resumen de la misma, en *El Imparcial*, 27 y 28 de noviembre de 1907 y Soldevilla: *El año político. 1907*, p. 502. Editorial muy crítica con la intervención de Villanueva, en *La Época*, 27 de noviembre de 1907. Con el título “El debate sobre Marina” se censuraba la aversión del exministro liberal a las alianzas con el Reino Unido: “El Sr. Villanueva considera atentatoria, incluso a la dignidad nacional, toda inteligencia con Inglaterra.” Incidía, el rotativo conservador, en la división demostrada por el Partido Liberal, frente al proyecto gubernamental.

¹¹⁰⁹ Mousset (1918) p. 186.

¹¹¹⁰ García Venero (1953) p. 140. *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 30 de abril de 1907, p. 155.

¹¹¹¹ Jover Zamora (1999) p. 205.

Entre los días 8 y el 10 de abril Alfonso XIII y María Cristina, retenida en Madrid la reina Victoria por la proximidad de su primer alumbramiento, recibieron en Cartagena a los reyes Eduardo VII y Alejandra de Inglaterra.¹¹¹² La visita había sido programada para que se celebrara en Madrid. El atentado de Mateo Morral contra Alfonso XIII y Victoria el día de su boda, obligó a trasladar el encuentro a la ciudad de Cartagena.¹¹¹³ A ella se desplazaron los monarcas británicos a bordo del yate “Victoria and Albert”, escoltados por una impresionante flota compuesta de seis acorazados, cuatro cruceros, un aviso y dos destructores. La importancia de la escolta real británica destaca aún más si la comparamos con la flota española surta en el puerto: el acorazado “Pelayo”; los cruceros “Lepanto”, “Princesa de Asturias” y “Extremadura”; el yate real “Giralda”; el guardacostas acorazado “Numancia”, auténtica reliquia flotante en cuyo interior tendría lugar la cena de gala; y los torpederos “Ordóñez” y “Acevedo”.¹¹¹⁴

Las negociaciones, que culminaron en las Declaraciones de Cartagena con el Reino Unido y Francia, habían sido impulsadas por el ministro de Estado Pérez Caballero, pero no tuvo tiempo de culminarlas al cesar en el cargo en enero de 1907.¹¹¹⁵ Su origen lejano se remontaba al 8 de junio de 1905 cuando, aprovechando el viaje real a Londres, el secretario de Estado para el Foreign Office propongá al ministro de Estado español, Wenceslao Ramírez de Villa-Urrutia, un acuerdo anglo-español por el cual España se comprometería a no ceder a ninguna potencia Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla y Fernando Poo. A cambio, Inglaterra se comprometería a defender estos territorios y proponía llegar a un acuerdo sobre la seguridad de Gibraltar frente a un hipotético ataque desde territorio español. No pudo llegarse a ningún acuerdo, pese a mostrar cierto interés en el tratado, al caer el gabinete conservador de Fernández Villaverde en noviembre de 1905. Los Gobiernos del Partido Liberal son efímeros y, por tanto, era muy difícil culminar las lentas

¹¹¹² Soldevilla, *El año político. 1907*, p. 117. Maura & Fernández Almagro (1999) p. 102. Críticas al marco de la entrevista, Cartagena en lugar de Madrid, “*natural residencia de la Corte española*”, en *DSC.*, 31 de marzo de 1909, p. 3450.

¹¹¹³ Tema del atentado, en Romero Maura (2000) pp. 27 a 34. La posible implicación, “hay demasiados indicios que no fue tan inocente en aquellos hechos,” de Alejandro Lerroux en el atentado es analizada por Álvarez Junco (1990) pp. 303 a 307.

¹¹¹⁴ Soldevilla, *El año político. 1907*, pp. 116 a 123. Anca (2006) p. 57.

¹¹¹⁵ García Sanz, (1996) p. 67.

negociaciones diplomáticas emprendidas.¹¹¹⁶ En diciembre de 1906, aprovechando el mantenimiento al frente de la embajada de Londres de Villa Urrutia, que había participado en los primeros contactos, Londres reiniciaba las conversaciones. También Francia movía sus piezas, ya desde 1904, interesada en evitar que las Baleares fuesen absorbidas “por alguna gran potencia marítima”. El 7 de enero de 1907 Jules Cambon, embajador de Francia en Madrid, presentaba una propuesta al ministro de Estado, Juan Pérez Caballero, en el sentido de garantizar las posesiones españolas en el Mediterráneo y en el Atlántico, sin nombrar a Gibraltar. Alfonso XIII expresó su acuerdo.¹¹¹⁷ El 25 de enero de 1907, el nuevo Gobierno conservador de Maura designaba a Allendesalazar ministro de Estado. Entablaba conversaciones con Jules Cambon, destinado ahora a Berlín, el 17 de febrero. En las mismas, el representante galo propone un acuerdo entre España, Francia e Inglaterra, y acaso también Italia, “*comprometiéndose las tres (o las cuatro) naciones a no ceder a nadie islas, puertos, puntos en las costas derechos de pesca... en la cuenca del Mediterráneo o en la parte del Atlántico que baña tierras europeas y africanas.*” Allendesalazar enviaba instrucciones precisas a Villa-Urrutia, el 20 de marzo, para que trabaje en “*cuanto tienda a estrechar nuestras relaciones con Francia e Inglaterra, a desvanecer en ambos países el temor de que nuestras importantes posiciones estratégicas puedan un día ser utilizadas en contra suya*”; pero el acuerdo no debería “*establecer verdadera alianza, siquiera defensiva y mucho menos ofensiva.*” El deseo hispano coincidía con el británico de llegar a un acuerdo militar no muy amplio que evitara ofender a Alemania. La visita real a Cartagena será la ocasión para culminar la negociación.¹¹¹⁸ No debemos olvidar, para explicar el interés británico, que Alemania había anunciado la construcción de una gran flota con la que amenazaba su primacía naval.

En las conversaciones habidas en la milenaria ciudad de la costa mediterránea, estuvieron presentes el subsecretario del Foreign Office y el

¹¹¹⁶ Torre (2006) p. 248.

¹¹¹⁷ Primeros pasos en 1904, en Morales Lezcano (1975) p. 130. Propuesta, en F.A.M., Legajo 360, carpeta 5. Acuerdo Alfonso XIII, en Niño (2000) p. 72.

¹¹¹⁸ Carta de Allendesalazar a León y Castillo reproducida en Seco Serrano (2002) p. 249. Instrucciones, en F.A.M. Legajo 360, carpeta 5. Torre (2006) p. 251.

primer Lord del Almirantazgo, Sir John Fisher, por parte inglesa. Por parte española formaban la delegación que acompañaba al monarca el presidente del Gobierno, Maura, el ministro de Estado, Allendesalazar y el ministro de Marina, Ferrándiz. Asistieron además los embajadores en las capitales respectivas.¹¹¹⁹ La presencia de Ferrándiz y Fisher indica que en su larga y discretísima entrevista, de las cuales no hay documentación escrita, hablarían necesariamente de temas navales. Presumiblemente el almirante británico defendería ante su homólogo español la importancia de los nuevos acorazados. ¿Influyó esta conversación en la elaboración de la Ley de Escuadra y en la elección del modelo “Dreadnoughts” para los futuros barcos de línea? No es fácil responder a este interrogante al no existir fuentes documentales directas de la entrevista. Pero podemos apuntar que Alfonso XIII, según el embajador inglés, no era partidario de los acorazados “*ya que sabe el coste que lleva consigo su mantenimiento en situación de eficacia*”. El monarca es partidario de construir una flota de cruceros “*que hagan saber al mundo que aún se debe contar con España*.”¹¹²⁰ En la futura Ley de Escuadra, no se proyectó ninguna de las unidades navales deseadas por el rey, pero sí tres acorazados del modelo propiciado por Fisher.

Los acuerdos de Cartagena, formalizados mediante intercambio de notas el 16 de mayo de 1907, establecerán una garantía conjunta anglo-franco-española para el “*mantenimiento del statu quo territorial*” en la “*parte del Atlántico que baña las costas de Europa y África*”, comunicándose las medidas que, en caso de acción agresiva de otra potencia, hubieran de tomarse para salvaguardar el “*statu quo*” dentro de los límites convenidos.¹¹²¹ España abandonaba tanto los últimos vestigios de la Triple Alianza, como de su

¹¹¹⁹ Niño (2000) p. 74.

¹¹²⁰ Entrevista entre ambos marineros, en Rodríguez González, A. R.: “Vida y obra de un marino regeneracionista: el Almirante Ferrándiz”, en *Cuadernos Monográficos de Historia y Cultura Naval* nº 57, 2009, p. 62 y Vega, A.: “Los conocimientos marítimos de Antonio Maura”, en *Revista General de Marina*, Enero-Febrero 2006, p. 77. Texto del embajador, citado por Jover Zamora (1999) p. 195.

¹¹²¹ Sobre los problemas suscitados por los intercambios de notas y sobre ciertos roces entre Villa-Urrutia y León y Castillo, embajadores respectivamente en Londres y París, se puede consultar la carta de Villa-Urrutia de fecha 14 de mayo de 1907, en *Archivo Documental Español*, pp. 35-37. Seco Serrano (2005) p. 251. Textos del acuerdo de Cartagena hispano-británico e hispano-francés bilingües, en F.A.M. Legajo 360, carpeta 5. Recortes del rotativo francés *Le Temps* informando sobre los acuerdos, en F.A.M. Legajo 314, carpeta 9.

aislamiento internacional, pero sin convertirse en un satélite de Inglaterra.¹¹²² Al fin había conseguido la garantía territorial que perseguía desde 1898 para las Canarias y las Baleares, las plazas africanas de soberanía y las colonias españolas de África occidental. Gran Bretaña y su marina de guerra garantizaban la integridad territorial española en la región del Estrecho. Los acuerdos se hicieron públicos a mediados de junio.¹¹²³ Era un aviso a Alemania; cuyos políticos, opinaba *La Correspondencia Militar*, no se mostraron sorprendidos.¹¹²⁴ La agencia germana Wolff fue la encargada de reproducir, desde París, las primeras noticias sobre el cambio de notas basadas en las informaciones suministradas por la agencia de noticias francesa Havas. También informaron a Berlín las embajadas de París y Londres. El káiser, ante los hechos consumados, prefirió quitarles importancia. El embajador español en Londres, en carta de 20 de abril de 1907, informaba que el acuerdo tripartito no era grato para Alemania, pero que los periodistas germanos se burlaban de la amenaza de la escuadra española.¹¹²⁵ El 31 de mayo empezaba en el Reichstag la discusión del presupuesto de la Cancillería Imperial y del Ministerio de Negocios Extranjeros. Sobre la intervención del diputado Barón Hertling informaba el embajador español en los siguientes términos:

*“Considera que las entrevistas de Cartagena no se les debe dar demasiada importancia y en lo que concierne a la reconstrucción de la flota española cree que la inteligencia al efecto de España con Inglaterra es una completa fantasía, quedando todo tal vez reducido a una sencilla participación que a la industria inglesa se concedería en la construcción de la escuadra aludida. En cuanto a España afirmó el hecho de verla apoyada por Inglaterra no gustaría a Francia, temerosa de que llegase a ser su rival en el Mediterráneo.”*¹¹²⁶

¹¹²² Rosas (1981) p. 226.

¹¹²³ Cronología y periódicos que se hicieron eco de dichos acuerdos tanto en París como en Londres, en Ponce (1996) pp. 493 y 494.

¹¹²⁴ *La Correspondencia Militar*, 9 de abril de 1907. Allendesalazar, J. M.: “Notas sobre una gestión diplomática. Allendesalazar, Ministro de Estado (1907-1909)”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 15, 1996, p. 100. Fernando León y Castillo, embajador español en Francia, escribe sobre el acuerdo de Cartagena y la hipotética amenaza alemana: “¿No es menos cierto que para salvaguardar nuestra integridad territorial, en caso de beligerancia en Europa firmamos el Convenio de Cartagena con Eduardo VII de Inglaterra y el Presidente de la República Francesa? ¿No quedaron Canarias y Baleares protegidas por las flotas de la Entente ante presumibles avanzadillas alemanas en aguas del mar de Alborán y en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria?” Citado por Morales Lezcano, V.: “La embajada de España en París durante las misiones diplomáticas de Fernando León y Castillo: entre el noventa y ocho y la rota de Annual”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 15, 1996, p. 88.

¹¹²⁵ *Archivo Documental Español*, p. 34: Villa-Urrutia, carta del 20 de abril de 1907.

¹¹²⁶ F.A.M. Legajo 421, carpeta nº 5.

En su respuesta, el Príncipe Bülow no hizo ninguna alusión a la Conferencia de Cartagena. Además, ante las insinuaciones sobre posibles intereses alemanes sobre los archipiélagos españoles, especialmente las Canarias, Bülow comunicó, a principios de agosto, que Alemania nunca había abrigado propósito alguno ni sobre las islas Baleares ni sobre las islas Canarias.¹¹²⁷

Gracias a los acuerdos firmados, el Reino Unido se aseguraba:

- a) Su rival germano no aumentará su presencia en Canarias.
- b) Tampoco se cederían los territorios asignados a España en Marruecos a otra potencia.
- c) Se potenciaba la seguridad de Gibraltar al no tenerse que preocupar de un ataque por tierra y hacía innecesarias *“la construcción de nuevos fondeaderos desenfilados al lado Este del Peñón”*.¹¹²⁸ Además, dado que al respecto nada se decía, Gran Bretaña daba por implícita la aceptación española de Gibraltar como posesión británica.¹¹²⁹
- d) Se potenciaba la seguridad de las rutas imperiales hacia Suez y hacia el Cabo. España proporcionaba puertos en el Mediterráneo, Mahón y Cartagena, que se pueden convertir en puntos de apoyo intermedios a las bases británicas de Malta y Gibraltar. En el Atlántico son susceptibles de ser utilizados por la Royal Navy los puertos de Ferrol, Vigo, Coruña y Santoña.
- e) La posibilidad de cerrar herméticamente el paso del estrecho de Gibraltar al contar con el apoyo de las defensas de Ceuta, cosa que no sucedía hasta ahora, *“pues las maniobras navales en él verificadas demostraron que de noche, a lo largo de la costa africana, una escuadra puede pasar.”*
- f) Concentrar sus fuerzas navales en el mar del Norte y en el canal de la Mancha. La vigilancia del Mediterráneo Occidental era encomendada a la Armada francesa. Contaría con el auxilio de la española equipada con

¹¹²⁷ Ponce (1996) p. 495.

¹¹²⁸ Revista *Vida Marítima*, nº 218, 20 de enero de 1908. p 7.

¹¹²⁹ Sepúlveda (2004) p. 218.

tres modernos acorazados que harían que “*cualquier agrupación italiana o austriaca quedara desmerecida.*”¹¹³⁰

Francia, a la cual había querido no incluir en el acuerdo Alfonso XIII, conseguía evitar que las islas Baleares pudieran ser controladas por potencia hostil a sus intereses.¹¹³¹ Lo acordado en Cartagena demostraba, en opinión del embajador español en París, el avance de las relaciones bilaterales no desprovistas de acciones desagradables.¹¹³² Un resumen de las negociaciones, en palabras del Conde de Romanones, sería: “*en pocos meses, España, por iniciativa de Maura y con el acuerdo de todas las fuerzas políticas, hizo más política internacional que en muchos años anteriores.*”¹¹³³

Garay y Rowart interpellaba, en su condición de diputado, al Ministro de Estado el 17 de junio de 1907 sobre las noticias aparecidas en los periódicos madrileños y extranjeros de la existencia de un acuerdo secreto entre Francia, Inglaterra y España. En su respuesta, Allendesalazar reconoció que se habían llevado a cabo negociaciones. Se reducían a un intercambio de notas, cruzadas independientemente, pero al mismo tiempo, entre ministerio de Negocios Extranjeros francés y el embajador español y el primer secretario británico y el representante español en Londres. Era eminentemente pacífico lo acordado, se trataba de mantener inalterables las posesiones de los países

¹¹³⁰ Rodríguez González (2009) p. 62.

¹¹³¹ Jover Zamora ha escrito: “Alfonso XIII estima innecesario un acuerdo triple, que dé cabida a Francia en los inmediatos acuerdos de Cartagena”. También Antonio Niño, siguiendo a Rosario de la Torre, hace referencia a la pretensión real de un acuerdo solamente con el Reino Unido cuando escribe: “se había ya producido una intervención personal de Alfonso XII ante el embajador británico a favor de un acuerdo únicamente con Inglaterra.” Frente a la pretensión del monarca español, estaban las ideas de Antonio Maura y del Gobierno francés sobre la necesidad de un acuerdo tripartito. El presidente del Gobierno español había escrito en ocasión de la entrevista mantenida a bordo de la fragata “Numancia” con el soberano británico: “Está pues, fuera de toda duda que no puede hacerse cosa que suscite entre Francia y España no ya agravio ni recelo ni tibieza pero ni siquiera gradación descendente en la cordial inteligencia” Citado por Tusell (1994) p. 108. Villa-Urrutia, por su parte, informaba el 13 de marzo de 1907 desde Londres que “*el Convenio debía ser tripartito y añadió (Charles Hardinge) estas significativas palabras <Cuando a Lord Lansdowne se le ocurrió esta idea no nos hallábamos con respecto a Francia en los mismos términos que ahora y no tenían además los franceses noticia alguna del proyecto: hoy no es posible tratar a espaldas de Francia y es preferible que tome parte en la negociación.> Me dijo también ... al principio que había de informar el Convenio y era el del mantenimiento del statu quo.*”

¹¹³² León y Castillo (1921) p. 208.

¹¹³³ Romanones (1999) p. 252. Mousset al comentar las decisiones de esta conferencia se hace eco de lo publicado por el periódico *El Liberal*: “*Al fin tenemos una política internacional. Si la hubiéramos adoptado diez años antes, otra muy distinta hubiera sido nuestra suerte.*” En ob. cit. p. 181.

que lo suscriben. Si no había informado de ello a las Cámaras y al país era “*porque ha sido necesario comunicarlo confidencialmente a las potencias extranjeras*” Tanto los miembros de Partido Liberal, como de la minoría republicana, se mostraron partidarios de apoyar cualquier acuerdo diplomático que dificultara la guerra y evitase los peligros de un aislamiento internacional de España. No existían en este momento diferencias sensibles, en cuestiones de política exterior, dentro del Congreso.¹¹³⁴

6.3. La coyuntura internacional de la Ley de Escuadra: la intervención en Marruecos.

La vinculación con Francia por el control del norte de África nos obligaba a nuevas, crecientes y costosas intervenciones. Carente Marruecos de una Armada eficaz para proteger sus costas y evitar el constante contrabando de armas, España, conjuntamente con Francia, decide suplir esta insuficiencia. Los barcos de ambas potencias se encargarían de “*ejercer en la aguas marroquíes el derecho de investigación del pabellón; respecto a los buques de comercio.*”¹¹³⁵ Para esta finalidad, como en otro punto de este trabajo se ha señalado, los considerados idóneos eran los cañoneros. Precisamente este tipo de barco fue el primero en incorporarse a la marina de guerra entre los proyectados por la Ley Ferrándiz.

Ante la situación de intranquilidad derivada de las acciones de las cabillas fieles al Raisuili, los Gobiernos francés y español decidieron enviar sus escuadras a Tánger, en noviembre de 1906. En caso de producirse cualquier incidente, sus barcos serían capaces de colocar un contingente de 400 hombres en cualquier lugar de la costa marroquí para garantizar los intereses europeos amenazados. La ocupación tendría siempre un carácter temporal.¹¹³⁶

¹¹³⁴ López Cordón, M.V.: “España en las Conferencias de la Haya de 1899 y 1907”, en *Revista de Estudios Internacionales III*, 1982, p. 743. Rosas (1981) p. 227.

¹¹³⁵ Documentos (1908) p. 175 y 176. Comunicación del ministro de Estado a los representantes españoles en los países signatarios del Acta de Algeciras con fecha 24 de septiembre de 1907.

¹¹³⁶ *El Siglo Futuro*, 8 de diciembre de 1906. Franco Castañón, H.: “La Marina Española en los sucesos de Casablanca de agosto de 1907”, en *Revista General de Marina*, enero de 1990, pp. 37 y 38. Seco Serrano (2005) p. 253.

La situación se transformaba cuando Francia ocupaba, con fuerzas procedentes de Argelia, la localidad marroquí de Uxda, el 29 de marzo de 1907, sin previo aviso al sultán.¹¹³⁷ Tomaba como pretexto el asesinato de un médico galo en la localidad de Marraqués.¹¹³⁸ La decisión francesa no fue bien recibida por los marroquíes: *“El Majzen ha hecho saber a los Cónsules en Fez: primero, que protesta por la ocupación de Uxda llevada a cabo contra su beneplácito”* Anunciaba que el hecho podría tener consecuencias en forma de desórdenes que pongan en peligro a los europeos; pero, consciente de su inferioridad militar, *“ha dado órdenes a la guarnición de Uxda de abstenerse de hacer armas contra los franceses.”* La situación en Casablanca era tan intranquila que, el cónsul francés en Tánger, enviaba a su puerto el cañonero “Lalande”. El día 7 aún no se había aclarado la situación en Uxda. Lo probaba el telegrama remitido por el Cónsul de Orán: *“Batallón zuavos que había vuelto Tleceen ha sido llamado inmediatamente Uxda. Legión extranjera Bel Abbes ha sido llamada por temer ataque nocturno marroquí.”*¹¹³⁹ La Armada española se involucraba en los acontecimientos del norte de África. Tres serán las misiones encomendadas. La primera, la represión del contrabando, especialmente de armas. El 28 de marzo, para atender la demanda de Francia de contribuir a la eliminación del contrabando de armas entre los Cabos Bojador y Blanco, el negociado de Campaña del Ministerio de Marina dispone que el cañonero “Don Álvaro de Bazán”, estacionado en Canarias, *“practique el servicio de vigilancia, recorriendo la costa de África desde cabo Jubi a Cabo Blanco lo menos tres veces completas durante cada mes.”*¹¹⁴⁰ La segunda, es participar en acciones bélicas propiamente dichas. A comienzos de abril el cañonero “General Concha” participaba en un incidente con moros de la cabila Beniufard al hacer éstos varios disparos contra el barco cuando se encontraba fondeado cerca de la isla Iris. Los españoles no respondieron a la agresión. Los marroquíes alegaron confundir el navío español con el vapor “Turquí”, al servicio del

¹¹³⁷ F.A.M. Legajo 152, carpeta 1: Telegrama del Cónsul de España al Ministro de Estado de 24 de marzo de 1907: *“A las diez de esta mañana las tropas francesas han ocupado Uxda sin resistencia.”*

¹¹³⁸ *Documentos presentados a las Cortes en la legislatura de 1907-1908 por el Ministro de Estado (Don Manuel Allendesalazar)*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Estado, 1908, p. 84: *“Esta mañana se ha recibido en ésta la noticia de haber sido asesinado en Marrakex el Dr. Mauchamp, médico del Dispensario francés de aquella capital.”* Mousset (1918) p. 176.

¹¹³⁹ F.A.M. Legajo 421, carpeta nº 3. *Nuestro Tiempo*, nº 103, julio de 1907, pp. 38 y 39

¹¹⁴⁰ A.G.M.A.B. Indiferente. Legajo 4.776, carpeta 531.

Sultán.¹¹⁴¹ La tercera, la vigilancia del litoral marroquí. En mayo el ministerio de Marina ordenaba destinar un cañonero de forma permanente para proceder, bajo la supervisión del gobernador de Melilla, a la vigilancia de la costa entre dicha plaza y las islas Chafarinas. Es elegido el cañonero “Concha”; alternando con el “Martín Alonso Pinzón” *“cuando por aprovisionamiento del “Concha”, éste deba abandonar temporalmente su destino.”*¹¹⁴²

Los acontecimientos de Casablanca implicarían aún más a la Armada. El día 30 de julio de 1907, eran asesinados tres franceses, dos españoles y tres italianos.¹¹⁴³ El Gobierno francés ordenaba al crucero “Galilée”, surto en Tánger, que se presente delante de Casablanca el primero de agosto. Movilizaba a parte de su flota: enviaba desde las Azores al “Forbín” al puerto de Tánger donde estaba atracado el buque “Conde”. En la base de Tolón se aprestaban los cruceros “Glorie”, “Jeanne d’Arc” y “Gueydon” para partir rumbo a Orán, en donde embarcarán dos batallones de infantería y una sección de artillería. Todas estas unidades navales serían trasladadas posteriormente a Casablanca.¹¹⁴⁴ Según informaba el embajador español, el Gobierno francés había decidido que *“los sucesos de Casablanca necesitan represión.”*¹¹⁴⁵ Francia solicitaba la colaboración de España en el marco de los acuerdos de Algeciras. Para atender la demanda de ayuda, se ordenaba el desplazamiento, desde Las Palmas, al puerto marroquí del cañonero “Don Álvaro de Bazán.” El barco, *“forzando sus máquinas y a riesgo de reventar en el camino, pues a su salida le faltaban tubos de sus calderas,”*¹¹⁴⁶ consigue fondear en Casablanca el día 5 de agosto, al mismo tiempo que los buques franceses “Du Chayla” y “Forbin”, con el objetivo explícito de *“garantizar las*

¹¹⁴¹ F.A.M. Legajo 152, carpeta 1. Telegramas del Gobernador Militar de Melilla al ministro de Estado de los días 1, 2 y 3 de abril de 1907.

¹¹⁴² A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 427, carpeta 230.

¹¹⁴³ F.A.M. Legajo 405(1), carpeta 6. Telegrama del Encargado de Negocios de España en Tánger al ministro de Estado: *“Respecto muertos españoles... hay dos muertos y desaparecido” Documentos* (1908) p. 129, habla de matanza de nueve europeos y *“entre ellos dos que se cree españoles, y dos italianos empleados todos en la Compañía constructora del puerto de Casablanca.”* Mousset (1918) p. 177. Salas (1992) p. 94.

¹¹⁴⁴ Documentos (1908) p. 133. Telegrama del embajador en París, León y Castillo, al ministro de Estado.

¹¹⁴⁵ F.A.M. Legajo 405 (1), carpeta 6. Telegrama de nuestro embajador en París al ministro de Estado.

¹¹⁴⁶ *Documentos* (1908) p. 132: El ministro de Marina comunicaba el 1 de agosto de 1907 que “Bazán que esta en Las Palmas, salga lo más pronto que sea posible para Casablanca.”. Situación de sus calderas, en *Europa en África*, Mayo 1909, nº 5, p. 299. Franco (1990) p. 40.

*vidas de los españoles residentes en aquella población.*¹¹⁴⁷ El encargado del Consulado francés dispuso, el 5 de agosto, el desembarco de algunos marinos del “Galilée” para guarnecerlo y protegerlo. Cuando los marineros franceses pusieron pie en tierra, a pesar de contar con el beneplácito de las autoridades locales, fueron acribillados a balazos. El crucero rompe fuego para apoyar a la columna de desembarco. El cónsul español también solicitaba ayuda mediante señales. El oficial al mando del cañonero hace desembarcar a cuarenta marinos españoles,¹¹⁴⁸ protegidos por el fuego de los cruceros franceses “Galilée”, “Du Cahyla” y “Fonbín”, para auxiliar a nuestro consulado.¹¹⁴⁹ Durante los combates un cabo del mar, perteneciente a la tripulación del “Álvaro de Bazán”, fallece y son heridos tres españoles.¹¹⁵⁰ Una vez más, se escribe desde las páginas de la revista *Vida Marítima*, “*nuestros marinos, no han regateado su sangre para contribuir al buen éxito de las operaciones.*”¹¹⁵¹ Por su parte, los franceses registran dos muertos y veinte heridos como bajas. El 7 de agosto llegaba a Casablanca una división de cuatro cruceros-acorazados franceses, “Conde”, “Gloire”, “Geydon” y “Janne d’Arc”, cuya artillería sometería a la ciudad a un duro castigo.¹¹⁵²

Desde San Sebastián el ministro de Estado, Allendesalazar, realizaba unas declaraciones afirmando que los dos países estaban de acuerdo en la necesidad de organizar una policía en los puertos marroquíes y “*están conformes igualmente en que los inspectores superiores, francés y español, deben marchar a Casablanca inmediatamente.*”¹¹⁵³ Para poder trasladar al representante español, se ordenaba, el 8 de agosto, que el crucero “Río de la Plata” zarpe desde La Carraca para Casablanca llevando además instrucciones para el comandante del cañonero “Álvaro de Bazán”. Atracaba en el puerto de Tánger, embarcando al comandante de infantería Francisco Santa Olalla designado tanto jefe de la policía como también de las tropas españolas que se

¹¹⁴⁷ Declaraciones del ministro de Marina recogidas por el periódico *El Imparcial*, 6 de agosto de 1907.

¹¹⁴⁸ *Documentos* (1908) p. 136.

¹¹⁴⁹ Revista *Vida Marítima*, nº 202, 10 de agosto de 1907. Sección “Por mar. Por tierra”

¹¹⁵⁰ El fallecido es el cabo Vicente Siso León que fue herido la azotea de nuestro consulado. Franco (1990) p. 44.

¹¹⁵¹ Revista *Vida Marítima*, nº 204, 30 de agosto de 1907. Sección “Por mar. Por tierra.”

¹¹⁵² Quintana (1910) p. 66.

¹¹⁵³ *La Correspondencia Militar*, 9 de agosto de 1907.

destinaban a Casablanca.¹¹⁵⁴ Arribaba a la ciudad marroquí el 11 de agosto.¹¹⁵⁵ Asimismo se procede a pertrechar a la “Numancia”, atracada en la base de Ferrol, para que pueda dirigirse a la ciudad de Tánger, después de repostar carbón en Cádiz, para sustituir al buque “Destructor” al solicitar el representante español en dicha ciudad “*se le enviase un buque de guerra de mayor importancia.*” El 5 de septiembre el destacamento naval español será reforzado con el crucero “Carlos V”.¹¹⁵⁶ La movilización de la Armada ha comenzado y prosigue a buen ritmo durante los primeros días de agosto. Rodríguez San Pedro anunciaba la pretensión de que barcos españoles reconocieran el litoral mediterráneo de Marruecos, a pesar de que los recuerdos de la última confrontación militar y de la improvisación que había acompañado a la Armada, estaban aún demasiado frescos en la memoria colectiva de los españoles. Por otra parte, la prensa denunciaba: “*nuestra posición es harto difícil... Surgen los sucesos de Casablanca, y nosotros confesamos paladinamente que no estábamos preparados para tales contingencias.*”¹¹⁵⁷ Para desmentir la falta de preparación, Ferrándiz se mostraba categórico cuando, el 5 de agosto, afirmaba: “*la escuadra entera se encuentra preparada para ir a Marruecos.*”¹¹⁵⁸ Al cañonero “Hernán Cortés” se le asignaba la misión de proteger las comunicaciones entre las ciudades de Algeciras y Tánger.¹¹⁵⁹ El crucero “Lepanto” deberá dirigirse a la ciudad de Cádiz para embarcar las primeras fuerzas de infantería de María que se enviaban a Casablanca.¹¹⁶⁰ Por su parte, el cañonero “General Concha” había llegado a la ciudad andaluza para recoger pertrechos con los que abastecer el “Río de la Plata”.¹¹⁶¹ El comandante de este crucero da cuenta de la llegada, el 16 de agosto, del trasatlántico “Ciudad de Cádiz” a Casablanca; había partido del puerto de Cádiz con 110 hombres del regimiento de caballería Alfonso XII

¹¹⁵⁴ Documentos (1908) pp. 139 y 140.

¹¹⁵⁵ *El Imparcial*, 12 de agosto de 1907.

¹¹⁵⁶ Documentos (1908) p. 151 y 166. Telegramas del ministro plenipotenciario español en Tánger al ministro de Estado: “*Numancia acaba de fondear; Destructor se prepara á salir hoy* (18 de agosto de 1908) *para Cádiz.*” y “*Carlos V acaba de fondear.*”

¹¹⁵⁷ *El Imparcial*, 3 de agosto de 1907. Editorial bajo el título “*La acción de España.*”

¹¹⁵⁸ *El Imparcial*, 6 de agosto de 1907.

¹¹⁵⁹ *La Correspondencia Militar*, 9 de agosto de 1907.

¹¹⁶⁰ *El Imparcial*, 9 de agosto de 1907.

¹¹⁶¹ F.A.M. Legajo 405 (1), carpeta 7. Copia del parte de campaña del cañonero “General Concha” de 23 de agosto de 1907: “*A la una de la madrugada del 19, después de haber tomado el transporte de gente y municiones que debía conducir a nuestros buques en Casablanca, deje el fondeadero llegando sin novedad al de Larache.*” *El Imparcial*, 17 de agosto de 1907.

cuatro días antes con destino a Ceuta, en cuyo puerto procederá a recoger trescientos soldados de infantería, todos ellos con destino a Casablanca.¹¹⁶² El 2 de septiembre Ferrándiz anunciaba que el acorazado “Pelayo”, el crucero “Princesa de Asturias” y dos “destroyers” serían concentrados en los puertos de Ferrol y Vigo en espera de nuevas órdenes.¹¹⁶³

Sobre el asunto del traslado de tropas, el mismo Ferrándiz reconocía que no se dispone de las unidades adecuadas. Como ocurrió en la última guerra colonial, era necesario para este fin el concurso de la Compañía Trasatlántica “*lo cual es de suponer ocurrirá*”¹¹⁶⁴ Lo importante de los sucesos de Casablanca es que demostraban la necesidad de contar con unidades navales capaces de operar en las costas marroquíes. Las publicaciones militares lo demandaban. En la *Revista General de Marina*, con el elocuente título de “Por si acaso”, se solicitaba preparar a la marina para las nuevas funciones que debería desempeñar, especialmente el traslado de unidades del ejército de tierra, en el Norte de África.¹¹⁶⁵ Desde las páginas de la revista militar *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, se reclamaba explícitamente su existencia. Como había ocurrido en el conflicto colonial de Cuba y Filipinas, gracias a la ayuda de la Trasatlántica, “*podremos poner en Marruecos hasta 300.000 hombres*”, pero si no deseamos repetir los errores del pasado, es imprescindible que la acción de las fuerzas terrestres sea apoyada por una

¹¹⁶² *Documentos* (1908) p. 150. Quintana (1910) p. 66. Martínez de Campos, C.: *España bélica. El siglo XX. Marruecos*, Madrid, Aguilar, 1969, p. 58. Narración del embarque de los soldados españoles, de la travesía entre Ceuta y Casablanca y del desembarco en dicha ciudad, en Cambiázo Botana, J.: *Casablanca 1907: diario de campaña de un soldado gaditano*, Revistas electrónicas de la Universidad de Cádiz, pp. 260 a 262.

¹¹⁶³ F.A.M. Legajo 405 (1), carpeta 7.

¹¹⁶⁴ *El Imparcial*, 11 de agosto de 1907. La Compañía Trasatlántica y el estado habían suscrito en 1887 un acuerdo por el cual podía utilizar la totalidad de su flota en caso de conflicto. Durante la guerra hispano norteamericana la Armada firmaba un contrato por el cual cuatro trasatlánticos se transformaron en cruceros auxiliares que, en una fecha tan lejana del conflicto como el 5 de noviembre de 1907, el representante de la naviera solicitaba desmontar los cañones de los buques montados con ocasión de la guerra contra los Estados Unidos de América, en A.G.M.A.B. *Libro de Actas del Centro Consultivo*, sesión del 5 de noviembre de 1907, p. 214.

¹¹⁶⁵ *Revista General de Marina*, Tomo LXII, enero de 1908, pp. 95 a 97. Se demandan, concretamente, unidades navales especializadas en el transporte y desembarco de soldados y pertrechos; reconocimientos navales, especialmente a cargo de los cañoneros, del Norte de Marruecos; la construcción de un depósito de 2 o 3.000 toneladas de carbón en Ceuta y “*quizás también en Chafarinas*” ante las duras condiciones de navegación existentes durante el invierno. En las últimas islas citadas, concretamente en la del Rey, demandaba José Marina, el 5 de agosto de 1908, la construcción de un depósito de carbón “*a fin de evitar que a los pocos días de estar en estas aguas, tengan que volver los barcos al punto de partida por falta de combustible.*” Su opinión es sustentada por el comandante del cañonero “María de Molina”. F.A.M. Legajo 164, carpeta 8. Carta del Gobernador Militar de Melilla al ministro de Estado.

escuadra. Si no somos capaces de construirla o de adquirirla, ambas opciones son contempladas en el artículo, “*más vale quedarse en casa.*”¹¹⁶⁶ Como había ocurrido en 1898, ya lo hemos señalado en páginas anteriores, para algunos autores los barcos pueden prestar mejores servicios que “*nuestros sufridos Batallones.*”¹¹⁶⁷

La presencia española en la ciudad marroquí tuvo un carácter provisional. España practicaba, frente a la determinación francesa, una política dubitativa y fluctuante. “*¿Qué hará España?*”, se interrogaba *El Imparcial* del 23 de agosto de 1907. Recordaba que “*la participación en los sucesos de Casablanca ha sido acogida con evidente indiferencia.*” Ante la expansión francesa el rotativo demandaba: “*que va llegado el momento de que España piense con toda calma y exponga con toda claridad cuál debe ser y cuál es su política en Marruecos.*”¹¹⁶⁸ El ministro de la Guerra no deseaba ver al ejército implicado en aventuras arriesgadas. Mientras las tropas francesas aprovechaban la ocasión para ocupar la Chauia y someter a la cabila de Beni Snassen, los soldados españoles permanecían en la más absoluta inactividad bélica dedicados a construir y fortificar un campamento militar.¹¹⁶⁹ Francia pretendió entonces la colaboración de España para ocupar militarmente todos los puertos comerciales. El proyecto no es aceptado por España. Maura realizaba las siguientes declaraciones: “*España no puede tomar la ofensiva contra Marruecos sin que de allí venga una agresión de tal carácter, que el no rechazarla implique una gran vergüenza. Sólo en el caso de que se nos atacara directamente hostilizando nuestras plazas africanas, nos veríamos forzados a tomar la ofensiva. En caso contrario seremos meros espectadores de las luchas intestinas que desgarran Marruecos, y de lo que haga Francia.*”¹¹⁷⁰ Sin embargo, preocupado por la situación creada por los avances franceses,

¹¹⁶⁶ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 30 de Septiembre de 1907, p. 328.

¹¹⁶⁷ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 15 de Septiembre de 1909, p. 269.

¹¹⁶⁸ *El Imparcial*, 1 de agosto de 1907. Editorial bajo el título “Energías necesarias.”

¹¹⁶⁹ Desde las páginas de la revista *Europa en África* se resumía de la siguiente forma la operación de Casablanca: “*Francia habiéndose señalado desde el primer día la misión de castigar a los culpables e imponer el orden, envió contingentes lujosos y completos, utilizó con esplendidez la artillería, derrochó material de todas clases, y llegó en poco tiempo, aunque con algún que otro obstáculo, a dominar la provincia de Xania, región de las más ricas del Imperio, que surte a Casablanca en tal abundancia, que por ello ha recibido el nombre de granero de Marruecos.*” Abril 1909, nº 4, p. 200. Martínez de Campos (1969) pp. 9 y 60. Actividades del contingente español en Casablanca, en Cambiazo pp. 269 a 276.

¹¹⁷⁰ *Nuestro Tiempo*, nº 128, agosto de 1909, pp. 212 y 213.

Maura escribía, el 28 de julio, a Allendesalazar: “*Para España representa gran contratiempo adelantarse los tiempos en que ejercitar la influencia en su zona... Pero si, fortuita e irremediabilmente se hubieran de adelantar aquellas previsiones que preferíamos algo remotas, lo que jamás podrá España consentir es que en la consabida zona que llamamos de su influencia y es de su preservación se asiente ni arraigue Francia u otra nación europea.*”¹¹⁷¹ El líder conservador acariciaba el plan alternativo, permitir que Francia actuara exclusivamente en la ciudad de Casablanca a cambio de libertad de acción para España en Tánger. Era imprescindible conseguir el beneplácito británico. Villa Urrutia se desplazaba desde La Haya, en donde participaba en una Conferencia de Paz, a Londres para entrevistarse con Eduardo VII. Como había previsto el diplomático, las gestiones se saldaron con un rotundo fracaso. Villa-Urrutia se entrevistaba brevemente con el monarca británico. Después de elogiar sus recientes acuerdos con Rusia, subrepticamente introduce el tema de Marruecos. La respuesta regia es rotunda: “*En Marruecos tienen ustedes que ir con los franceses y entenderse con ellos.*”¹¹⁷² España no podrá intervenir en Tánger sin contar con Francia. El plan de Maura había fracasado.

La situación de desorden en que vivía el sultanato de Marruecos empujó a España, de acuerdo con lo establecido en el Acta de Algeciras, a nuevas intervenciones militares en 1908. El tratado firmado por España con Marruecos en 1894, obligaba al Majhen a situar en las proximidades de Melilla un contingente militar para evitar altercados. Los desórdenes provocados por las acciones de los opositores, obligaron al envío de mehala imperial a las proximidades de la ciudad española. Duramente hostigada por las fuerzas leales al sublevado Roghi, solicitaba su internamiento en Melilla en enero de 1908.¹¹⁷³ El Gobierno español tomaba la decisión de ocupar, para proteger eficazmente tanto Melilla, como las islas Chafarinas y evitar el contrabando de

¹¹⁷¹ F.A.M. Legajo 405 (1), carpeta 1.

¹¹⁷² *Archivo Documental Español*, pp. 63 a 66: Villa-Urrutia, carta del 10 de septiembre de 1907. Seco Serrano (2005) pp. 258 a 260.

¹¹⁷³ Documentos (1908) p. 247: Telegrama del gobernador militar de Melilla al ministro de Estado del día 29 de enero de 1908, “*Sin que sea posible todavía precisar las fuerzas que han penetrado en nuestro campamento por su estado de desorganización y la diseminación con que en general llegaban, puede participar a V. E. que las calculo en unas 1.200 personas, algo más de 300 caballos y otras 300 o 400 acémilas.*” Madariaga (1999) p. 319. Al guardacostas acorazado “Numancia” se le encomendaría la misión de trasladar la mehala imperial desde Melilla hasta Rabat.

armas francés, la Restinga y Cabo de Agua. El Consejo de Ministros aprobaba el 6 de febrero de 1908 la ocupación de la Restinga. El 14 de febrero el transporte “Ciudad de Mahón” embarcaba avituallamientos y tropas.¹¹⁷⁴ Como escolta y barco de apoyo se designaba al cañonero “General Concha”, en donde subía a bordo el general José Marina y su Estado Mayor. No hubo prácticamente resistencia, salvo algunos disparos realizados por una pequeña fuerza de unos “*cincuenta o sesenta moros*” que fueron inmediatamente contestados por la artillería del cañonero y las ametralladoras instaladas en los lanchones de desembarco. No se produjo ninguna baja. Las únicas dificultades importantes derivaron de la incesante lluvia y del mal estado de la mar. Al finalizar la jornada se había ultimado el desembarco. Marina regresó a Melilla, “*para observar lo que hubiera podido ocurrir por la plaza*” dejando una pequeña guarnición en la Restinga. La actitud de los marroquíes fue de sorpresa y expectación.¹¹⁷⁵ Su ocupación marcó el inicio de la expansión de España en la región próxima a la plaza de soberanía, aunque se planteaba como puramente transitoria. Se justificaba, en una nota oficiosa del ministerio de Estado, ante la desaparición en los alrededores de Melilla del “*último resto de autoridad imperial, constituido por la mehallá, sería menester acudir de alguna manera al remedio.*” La noticia fue comunicada a los representantes diplomáticos españoles en los países signatarios de la Conferencia de Algeciras mediante telegrama por el ministro de Estado. Allendesalazar señalaba en el mismo tanto su carácter temporal, como la buena acogida por parte de los marroquíes.¹¹⁷⁶ La respuesta de nuestro representante en Londres al telegrama del ministro de Estado incidía en dos aspectos: la indiferencia con la cual ha acogido el gabinete británico la noticia de la presencia militar española en la Restinga: “*porque sólo le preocupa en Marruecos el que nos entendamos con los franceses y el que no se metan allí los alemanes;*” y que la ocupación, citando a Cambon, debe ser definitiva.¹¹⁷⁷ Aparentemente el Gobierno británico no ponía objeciones a una expansión española más amplia

¹¹⁷⁴ El vapor “Ciudad de Mahón” era mixto, carga y pasaje, con 60 metros de eslora y 910 toneladas de registro bruto. Contratado por el ministerio de la Guerra para hacer dos viajes semanales entre Málaga y Melilla. Pertenecía a la Compañía Mahonesa de Navegación.

¹¹⁷⁵ Documentos (1908) pp. 250 y 251. *La Correspondencia Militar* y *La Época*, 15 de febrero de 1908. Soldevilla: *El año político. 1908*, pp. 48 y 49. En los dos rotativos se puede leer, tanto una descripción detallada de las unidades militares que tomaron parte en la operación, como su narración.

¹¹⁷⁶ Documentos (1908) p. 251. Seco Serrano (2005) pp. 267 y 268.

¹¹⁷⁷ *Archivo Documental Español* (1994) p. 147.

en Marruecos. Francia tampoco se opuso. Apenas un mes después, el 12 de marzo, se ocupaba Cabo de Agua. La excusa esgrimida fue la de evitar enfrentamientos entre los partidarios del Sultán y del Pretendiente y asegurar el abastecimiento a la numerosa población de las islas Chafarinas mediante la creación de un depósito de víveres. No hubo oposición al desembarco. Para dicha operación se contó también con el concurso del cañonero “General Concha”. Ambas acciones son calificadas por la revista *Vida Marítima* como “los dos actos más trascendentes para nuestro engrandecimiento en Marruecos.”¹¹⁷⁸

A pesar del éxito, se suscitaron dudas. Rafael Gasset advertía, en un acto electoral en Almería, sobre los peligros de la implicación en África: “cuyos ligeros tiroteos de los pasados días quizás exijan en breve plazo gastos considerables y sacrificios cruentos.” No hubo entusiasmo entre la población. El motivo para su realización se sospechó estaba relacionado con las operaciones francesas en Uxda y Casablanca. ¿Qué consecuencias tendría para el futuro? ¿Sería el inicio de una importante aventura militar española en Marruecos? ¿Era un simple episodio que no entrañaba verdadera gravedad? Los rifeños no habían respondido con un “nuevo alarde de su tradicional ferocidad”, aparentemente conformes con la expansión española. El futuro inmediato se encargaría de aclarar todos los interrogantes suscitados. España se vería implicada, durante el primer cuarto del siglo XX, en largas y sangrientas guerras en el norte de Marruecos.¹¹⁷⁹

¹¹⁷⁸ *Documentos presentados a las Cortes en la Legislatura de 1911 por el Ministro de Estado* (Don Manuel García Prieto), Madrid, Imprenta del Ministerio de Estado, 1911. p. 19. Revista *Vida Marítima*, nº 224, 20 de marzo de 1908, p. 192.

¹¹⁷⁹ Información sobre el acto electoral de Rafael Gasset, en *El Imparcial* y *La Época*, 22 de febrero de 1908. La relación entre la expansión francesa y la ocupación de la Restinga, en Soldevilla, *El año político, 1908*, p. 49. Las dudas sobre las consecuencias posteriores, que podrían ser negativas, en *El Defensor del Contribuyente*, nº 229, 15 de febrero de 1908, p. 1. La relación entre la ocupación de Cabo de Agua y las luchas internas en Marruecos, en Madariaga, María Rosa de: *España y el Rif. Crónica de una historia casi olvidada*, Melilla, UNED, 1999, pp. 320 y 321. Actitud de los rifeños, en *Documentos (1911)* pp. 20-21: Telegrama del Gobernador Militar de Melilla al ministro de Estado: “con gran contento de los indígenas, que ven en nuestras fuerzas la garantía de su tranquilidad.”

6.4. La formación del segundo Gobierno de Antonio Maura.

El 25 de enero de 1907, a las diez de la mañana, Maura entraba en Palacio. A la una de la tarde juraba el nuevo ministerio. En el término de seis horas estaba constituido el gabinete conservador, elegidos los altos funcionarios y designados los gobernadores de todas las provincias.¹¹⁸⁰ El político mallorquín anunciaba que su Gobierno estimaba como lo más perentorio atender a la reconstrucción económica y material de España; paralelamente con su cultura y, apenas se reúnan las nuevas Cortes, “*hará un presupuesto en el que resplandecerá la sinceridad, en el que sean convenientemente dotados todos los servicios y en que, además, se consagre la debida atención a la marina mercante y a la de guerra. En esto quedamos al dejar el poder en 1904 y a esto volvemos ahora.*”¹¹⁸¹

Disueltas las Cámaras el 30 de marzo, se convocaron elecciones para el 21 de abril de 1907. Fueron unos comicios en los que, por primera vez en la historia electoral de la Restauración, el comportamiento del Gobierno provocó la ruptura del tradicional pacto de asignación equilibrada de escaños entre el Partido Conservador, virtual vencedor de la “contienda electoral”, y el Partido Liberal en la oposición.¹¹⁸² El recuento de los sufragios emitidos se tradujo en 252 actas para los conservadores; 69 para los liberales; 41 para los regionalistas (incluida Solidaridad Catalana); 17 para los republicanos; 11 para carlistas integristas y otros y, por último, 9 para los liberales demócratas.¹¹⁸³ Los resultados habían, en opinión de Carnero Arbat, demostrado un aumento de la movilización política de sectores de la clase media y de los trabajadores en contra de los candidatos ministeriales que impide su elección en Barcelona y los margina una vez más en Valencia. La victoria electoral de los conservadores provocó una indignación y una extrema debilidad entre los liberales y los republicanos. Moret se declaraba apenadísimo por el resultado

¹¹⁸⁰ Romanones en sus memorias al hablar de esta inusitada rapidez apunta que “*la malicia supuso estaba de acuerdo con el Rey desde hacía tiempo.*” En ob. cit. p. 245.

¹¹⁸¹ Revista *Vida Marítima*, nº 188, 20 de marzo de 1907, p. 116.

¹¹⁸² Carnero Arbat, T.: “Sistema de partidos y Parlamento: ¿una democracia imposible?” en *Debates en torno al 98: Estado Sociedad y Política*, Juliá S. (coord.) Consejería de Educación y Cultura, Madrid, 1998, p. 107. Sobre estas elecciones, de la misma autora, se puede consultar: “Élite gobernante dinástica e igualdad política en España, 1898-1914” en *Revista de Historia Contemporánea* nº 8, 1991, pp. 52 a 59.

¹¹⁸³ Pérez Delgado (1974) p. 538.

de las elecciones que suponían la “*muerte para el sistema constitucional y para el sufragio universal.*”¹¹⁸⁴ La solución sería una alianza entre ambas fuerzas, denominada Bloque de Izquierdas, llamada a protagonizar hechos relevantes en la caída del segundo Gobierno de Maura en octubre de 1909.¹¹⁸⁵ La causa del abultado triunfo electoral de los conservadores, además de la escasa pulcritud el ministro de la Gobernación La Cierva, era la obsesión de Maura por conseguir un determinado número de actas que le garantizase al Gobierno conservador una mayoría compacta y disciplinada, garante de una estabilidad política casi sin precedentes.¹¹⁸⁶ El Gobierno no solamente fue estable sino que prácticamente no se modificó en absoluto, salvo por motivos derivados de enfermedad o de muerte.¹¹⁸⁷ El ministro de la Gobernación no había conseguido detener el avance electoral de Solidaridad en Cataluña ni liquidar políticamente al conde de Romanones.¹¹⁸⁸ Alfonso XIII se mostró preocupado por la composición del nuevo Congreso, hasta el punto de llegar a exclamar que “*a este Congreso ha traído usted (Maura) sus amigos y mis enemigos.*”¹¹⁸⁹

Las Cortes se abren el 21 de mayo bajo la presidencia de Dato, el Congreso, y de Azcárraga el Senado. Como ministro de Marina era nombrado el capitán de navío de Primera Clase José Ferrándiz y Niño.¹¹⁹⁰ Ahora apoyado sin condiciones tanto por el presidente del Gobierno, como por el propio Alfonso XIII, deseoso éste de ver a España ocupar un lugar relevante en el concierto internacional, lugar que no podría ser conseguido sin el necesario concurso de una poderosa marina, puede culminar su labor iniciada en 1904 al presentar la “Ley de reorganización de los servicios de la Armada y

¹¹⁸⁴ Soldevilla, *El año político. 1907*, p. 146. La actitud de Moret durante los primeros meses del nuevo gabinete, en Ferrera (2002) pp. 263 y 264.

¹¹⁸⁵ Suárez, M.: *El reformismo en España*, Madrid, Siglo XXI, 1986, p. 19.

¹¹⁸⁶ “Maestro de la falsificación electoral... las elecciones celebradas bajo su mandato fueron las más corrompidas del siglo.” Escribe Gerald Brenan p. 61. Falsificaciones en los comicios celebrados en Madrid, en Tusell (1969) p. 73. Actuación fraudulenta del Gobierno conservador, en Carnero (1991) p. 57.

¹¹⁸⁷ Tusell (1994) p. 86.

¹¹⁸⁸ “*El Gobierno Maura y sus representantes en Cataluña habían tenido el tino de respetar el sufragio, sin intentar estúpidas coacciones.*” En Cambo (1987) pp. 132 y 133. Romanones (1999) pp. 247 a 251.

¹¹⁸⁹ Soldevilla (1907) p. 147; Romanones (1999) p. 247. Carnero (1998) p. 107.

¹¹⁹⁰ Sobre este nombramiento escribe Guillermo Ferragut en el número 191 de la revista *Vida Marítima*: “*El Sr. Ministro de Marina no es un hombre que por casualidad desempeñe la cartera, con iguales méritos que hubiera desempeñado la de Agricultura, Instrucción pública, ... la que le hubiera tocado en el reparto ... por el contrario es un marino hartamente conocido en la Marina, y nadie ignora que es un hombre de criterio propio... Presidente y Ministro están decididos a poner mano en la reorganización naval militar.*”

Armamentos Navales”, popularmente conocida como “Ley del 8”, “Ley de Escuadra” o “Ley Ferrándiz”.

La gestación de esta importante ley puede ser estudiada a través del *Libro de actas de la Junta Consultiva*. Sus primeras reuniones mostraban continuismo con las celebradas durante el anterior Gobierno del Partido Liberal. En las sesiones de los días 15, 16, 17 y 18 del mes de enero se discutió y se examinó el proyecto de bases para la construcción de un buque escuela considerándose conveniente la introducción de varias modificaciones.¹¹⁹¹ Era lógico, habida cuenta de que se ha presentado en el Congreso, el 3 de noviembre, un proyecto en este sentido y que se ha designado una Junta, el 25 de diciembre, para la realización del estudio preliminar de las bases de concurso para la construcción de un buque escuela.¹¹⁹² En este mismo mes, la compañía italiana Fiat-Muggiano, propietaria del astillero de La Spezia, presentaba su oferta al Gobierno español sobre la posibilidad de adquirir submarinos de su modelo “Glauco”, que no sería tenida en cuenta.¹¹⁹³ En la sesión extraordinaria del 23 de febrero de 1907, se produjo una importante transformación. Ferrándiz procede a la lectura de un detallado informe del estado en el que se encuentra el Departamento marítimo de Cádiz; su arsenal y los buques “Pelayo”, “Princesa de Asturias” y “Río de la Plata”. El estado del arsenal no invita al optimismo: *“desde la iglesia para el oeste sólo se ven ruinas, escombros, basura, solo dos talleres en buen estado, uno de artillería, el Almacén General, apuntalado. Grandes dificultades para poder probar en tierra un cañón, así de gran calibre, como de mediano.”* Para solucionar esta grave situación de deterioro, adelantaba su proyecto: arrendar a las compañías privadas los arsenales de Ferrol y Cartagena conservando el estado el de La Carraca para *“dedicarlo a la construcción de artillería, así como a las pequeñas carenas de los buques.”* Respecto al plan naval presentado por su antecesor, es partidario de mantener la construcción de los tres cañoneros *“en un mismo*

¹¹⁹¹ A.G.M.A.B. *Libro de Actas del Centro Consultivo*, sesiones de los días 15, 16, 17 y 18 de enero de 1907 pp. 12 y 13; 14 a 17; 18 a 21 y 22; respectivamente. Texto íntegro de las “Bases para sacar a concurso la construcción en España de un buque para la Escuela de Marina”, en A.G.P. Caja 15.617, expediente 7. En las mismas se establece que *“solo podrán tomar parte en el concurso los nacionales y extranjeros que acrediten garantía técnica... por construcciones realizadas de buques modernos.”*

¹¹⁹² A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 427, carpeta 127. El buque propuesto será mixto, vapor y vela, contando con todos los elementos apropiados al servicio a que debe dedicarse.

¹¹⁹³ A.G.M.A.B. Indiferente. Legajo 4.776.

Astillero, una vez obtenida autorización de las Cortes para invertir el crédito para ellos.” No es partidario de construir el buque escuela mixto al optar porque se destine a ese cometido el crucero “Reina Regente” para abaratar costes.¹¹⁹⁴ El dinero presupuestado para el buque escuela, sería empleado en la adquisición de un buque de vapor mercante.¹¹⁹⁵ En la sesión extraordinaria de 2 de marzo de 1907, Ferrándiz informaba sobre su convicción de que *“le será fácil conseguir créditos para construcciones navales de una cifra de veinte a veinticinco millones aumentándose paulatinamente hasta treinta millones antes de transcurridos 8 años.”* Contando con presupuesto para nuevas obras, se pueden planificar las mismas. Al no existir un Estado Mayor, propone la constitución de una Junta Técnica para *“que formulen el programa del primer grupo de construcciones navales, así como las obras hidráulicas y civiles más perentorias.”* En esta sesión se escuchaba la palabra “Dreadnought” en la intervención de Torelló.¹¹⁹⁶

La primera reunión de la citada Junta Técnica tuvo lugar el 6 de marzo. La primera propuesta, de 18 de marzo, sobre unidades de combate quedaba formulada de la siguiente forma:

- Dos acorazados de 16.000 a 17.000 toneladas.
- Seis “destroyers” de 500 toneladas.
- Doce torpederos de 150 toneladas.
- Un sumergible de 120 toneladas.
- Tres cañoneros de 800 toneladas.
- Ocho guardacostas.

¹¹⁹⁴ Ricardo Ferrándiz, presidente del Centro Consultivo, desde las páginas de la *Revista General de Marina* correspondiente a noviembre de 1906, había sostenido idéntica idea. Arranca su argumentación escribiendo que *“pena grande nos causa el tener que manifestar nuestra humilde opinión de que el “Regente” vale poco y valdrá menos cuando salga a la mar como crucero.”* ¿Qué hacer con el barco? Dedicarlo a escuela de *“Guardia-marinas, Maquinistas, Condestables y Fogoneros sin nuevos gastos para el Estado, y llenando muchísimo mejor su cometido que el cacareado buque mixto que ya todas las naciones rechazan, por creer, fundamentalmente, que el aprendizaje ha de hacerse en el mismo medio en que luego se ha de practicar.”*

¹¹⁹⁵ A.G.M.A.B., *Libro de actas del Centro Consultivo*, sesión extraordinaria de 23 de febrero de 1907, pp. 59 a 63.

¹¹⁹⁶ A.G.M.A.B., *Libro de actas del Centro Consultivo*, sesión extraordinaria del 2 de marzo de 1907, p. 74.

En las discusiones se introdujeron importantes cambios. El sumergible y los ocho guardacostas fueron suprimidos. Los 3.000.000 de pesetas ahorrados se invertirán en los tres cañoneros cuyo coste se aumentaba desde los 2.000.000 millones inicialmente presupuestados, hasta los 4.500.000 millones finalmente aprobados. En lo que creemos una clara concesión a los criterios estratégicos del pasado, se suprimen la mitad de los “destroyers” y se reduce a 350 toneladas su desplazamiento; por el contrario el número de torpederos aumentaba de 12 unidades de 150 toneladas de desplazamiento a 25 de 180 toneladas de desplazamientos. Consecuentemente la partida presupuestaria dedicada a los “destroyers” se redujo desde los 15.000.000 millones hasta 6.300.000 pesetas. Por el contrario los torpederos se presupuestaban en 20.2500.000 pesetas más. Los debates sobre los acorazados fueron intensos. Se plantearon diferentes opciones sobre el calibre de su artillería principal: 305 milímetros o 280 milímetros; es decir, el modelo británico o el modelo alemán; la batería secundaria sería de 75 milímetros. En cuanto a su tonelaje, la mayoría de los componentes de la Junta Técnica apoyaron barcos de 16.000 a 17.000 toneladas, frente al criterio de imitar al italiano “Roma” de 13.000 toneladas. La velocidad debería ser al menos de 19 nudos. En cuanto al su número, se optó por construir dos del tonelaje antes citado, más un tercero a empezar en una segunda fase. En la sesión del 22 de abril, Ferrándiz impuso su criterio de tres acorazados pero rebajando a 15.000 toneladas su desplazamiento. Se elaboró un plan para reformar los astilleros estatales. Ferrol absorbería 10.610.000 pesetas de un total de 14.480.000 pesetas. Cartagena se convertía en “el pariente pobre” al solo proyectarse inversiones por una cuantía de 530.000 pesetas. El resto, 3.700.000 pesetas, para La Carraca. Por último, aprobadas las unidades navales que compondrán la futura escuadra de combate y las reformas necesarias en los arsenales, se discutió sobre otros aspectos de la reforma de la Armada, como la política de ascensos. El texto del proyecto de ley, recogiendo las propuestas de la Junta Técnica, fue publicado en la Gaceta de Madrid el día 8 de junio de 1907.

La nueva ley iba a encontrar obstáculos importantes. El primero, y sin embargo ya viejo, es señalado desde las páginas de la revista *Vida*

Marítima por uno de sus colaboradores al recordar que “en el ambiente nacional no palpita, al presente, ningún anhelo de resurrección marítima, ni siquiera de dotar a España de fuerza naval de modesta y decorosa representación en el concierto de las europeas cuyo crecimiento es de día en día más asombroso.”¹¹⁹⁷ Bastaba con leer la prensa para comprender la frialdad, incluso la hostilidad, hacia la Marina.¹¹⁹⁸ A los españoles, después de 1898, les aburre hablar de las cosas de la mar.¹¹⁹⁹ En cada ocasión en que se vuelve a discutir sobre la necesidad de rehacer la Armada, salen a relucir el estado precario de la Hacienda, el porvenir del agricultor, la instrucción abandonada, los caminos y canales que deben hacerse: “Por lo visto, siguen aún creyendo muchos españoles que emplear el dinero en construir buques de guerra, es cosa parecida a tirarlo al mar.”¹²⁰⁰ Hasta en la llamada “sesión memorable” el propio Antonio Maura reconoce el divorcio existente en el tema del rearme naval entre el Gobierno y la opinión pública. Al responder a la intervención de Moret, que había incidido en el mismo argumento, afirmaba que: “la opinión no está de acuerdo con nosotros en este punto; pero si mi país no consintiera la obra, yo no cedería en cumplimiento de mi deber.”¹²⁰¹ Las quejas sobre la insensibilidad española hacia las cosas relacionadas con la Armada y las graves consecuencias, tanto en el plano industrial como en el comercial, que ello acarrea son frecuentes. Leandro de Alesson, después de poner en relación directa el poder mundial de Gran Bretaña con Armada, se lamenta de que “España sigue sin querer apreciar lo que vale el mar y todas las industrias, ciencias, artes y aplicaciones que de él se derivan.”¹²⁰² Los publicistas navales sostienen que la construcción de modernos acorazados

¹¹⁹⁷ Andújar Solana, M.: “Crónica marítima”, en revista *Vida Marítima*, nº 185, 1907, p. 65. Firmando con el seudónimo Juan de Aragón, el periodista Rafael Suárez Rivas escribe en *La Correspondencia de España*, 22 de diciembre de 1908: “Mientras en España no vaya hacia el mar el alma nacional, no habrá ni constructores, ni barcos, ni marinos. Habrá negociantes de barcos; remachadores de pernos y ajustadores de piezas; militares de mar y navegantes por obligación; pero no habrá otra cosa, porque para haberla sería necesario cambiar radicalmente las tendencias sociales, y eso no se logra por arte de encantamiento”.

¹¹⁹⁸ Ferragut, G.: “¿Será patriotismo?”, en revista *Vida Marítima*, nº 243, 1908, p. 424.

¹¹⁹⁹ Matolete: “De espaldas al mar”, en revista *Vida Marítima*, nº 281, 1909, p. 456.

¹²⁰⁰ Revista *Vida Marítima*, nº 245, 20 de octubre de 1908, p. 455.

¹²⁰¹ *El imparcial*, 28 de noviembre de 1907.

¹²⁰² Alesson, Leandro de: “¿Aprendemos?”, en revista *Vida Marítima*, nº 186, 1907, p. 73.

propiciará el desarrollo tanto de la industria siderúrgica, como el de las industrias mecánicas.¹²⁰³

Sin oponerse a la reconstrucción de la Armada, la revista *La Ilustración Militar. Ejército y Marina* censuraba la lentitud del proceso de adjudicación del concurso: “Y en el año trescientos mil tendremos de barcos... *nihil*”;¹²⁰⁴ la escasez de recursos consignados: “*ni España es tan pobre que no pueda dar 500 millones para esta atención*”;¹²⁰⁵ la parquedad en las unidades proyectadas: “*construir por lo menos nueve acorazados.... Harán falta otros doce “destroyers” y por lo menos sesenta y cuatro torpederos... echamos de menos los cruceros grandes para proteger nuestro comercio allende los mares y cruceros chicos para avisos*”;¹²⁰⁶ y la no construcción de transportes, buques-hospitales, carboneros, cisternas para agua potable, cruceros exploradores, caza-torpederos y torpederos de alta mar. La ausencia de estos barcos hará, pronostica el articulista, que en el futuro: “*nuestros acorazados no puedan separarse de la tierra, o el día que tengan que hacerlo habrá que improvisar con mercantes estos servicios.*”¹²⁰⁷

La prensa republicana mostró su oposición frontal a los planes navales de Antonio Maura. Al conocerse el Proyecto de ley, *El País* publicaba, el 31 de mayo de 1907, un editorial con el título “Abordaje a la Hacienda.” En el mismo sostiene que “*militar y presupuestariamente la reforma del Sr. Ferrándiz es inútil.*” Al votarse favorablemente en el Congreso el Proyecto de

¹²⁰³ Bullón, R.: “Sobre la construcción de Escuadra en el país de pan y toros” en revista *Vida Marítima*, nº 245, 1908, pp. 455 y 456.

¹²⁰⁴ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 15 de marzo de 1909, p. 92.

¹²⁰⁵ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 15 de septiembre de 1909, p. 353.

¹²⁰⁶ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 30 de junio de 1907, p. 240. En el número correspondiente al 30 de octubre de 1907 se retorna a insistir en el tema: “*desearíamos que el proyecto del señor ministro de Marina se modificase en el sentido de estatuir como base de la escuadra ocho acorazados por lo menos, sin olvidar los cruceros que no figuran en su proyecto y elevando a un centenar el número de sumergibles (¿?)*”. En pleno conflicto del Rif, en el número correspondiente al 30 de septiembre de 1909, se pide la construcción, en el plazo de no más de tres años, de las siguientes unidades: “*18 acorazados, 12 exploradores de escuadra, 12 cazatorpederos de alta mar, 24 cruceros de todas clases, 24 cañoneros-cazatorpederos, 48 sumergibles, buques auxiliares, transportes, porta-minas, escuela, hidrográficos, aljibes, carboneros, talleres, hospitales, porta torpedos, etc.*” Escuadra que de haberse realizado hubiera colocado a España como una gran potencia naval plenamente equiparable al Reino Unido o Alemania. El ambicioso proyecto era irrealizable por sus costes económicos prohibitivos para la economía nacional. Su planteamiento demuestra, a nuestro juicio, que algunos sectores partidarios de los acorazados seguían sin ser conscientes de los muy limitados recursos de la Hacienda pública.

¹²⁰⁷ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 15 de abril de 1909, p. 112.

ley el 27 de noviembre, dos nuevos editoriales. Bajo el título “Los proyectos navales”, 29 de noviembre, el rotativo defiende que para España la mejor defensa es la diplomacia ya que la política de alianzas nos permite prescindir de “*enormes contingentes militares.*” Los gastos en la escuadra, “*estarían mejor colocados en escuelas, en ferrocarriles, en colonización interior y, sobre todo, en el bolsillo de los míseros contribuyentes.*” Al día siguiente insiste en la falta de idoneidad de lo proyectado ya que “*Maura quiere hacernos fuertes sólo en un órgano de vigor nacional, quiere fortalecer un músculo, y la nación ve que eso es absurdo, porque... a costa del resto del organismo nacional.*” Realizaba una recapitulación de todos los que se oponían al proyecto. Entre ellos se encontraban las Cámaras Agrícolas y de Comercio de Albacete, Valladolid y Córdoba. Esta última solicitaba, en la misma línea que los editoriales del rotativo, que los 200 millones se aplicaran a Instrucción y Obras Públicas. Desde las páginas del periódico *La Correspondencia Militar* los jefes del ejército censuraban, en 1907 y 1908, al Gobierno por su decisión de gastar más dinero en la Armada que en el Ejército.¹²⁰⁸

Como podemos presuponer, los apoyos más encendidos provienen de los círculos próximos a Antonio Maura y a José Ferrándiz. Conocido el proyecto, lo primero es apoyar la iniciativa gubernamental. El teniente de navío Pedro Cardona escribe: “*El año 1907 parece nacido trayendo a la vida nacional auras de resurrección que animan a levantar los espíritus.*” La causa de tal alborozo no es otra que el comienzo de la reconstrucción de la marina nacional. José Ricart opinaba que después de una larga espera de nueve años desde el desastre naval de 1898, lapso de tiempo durante el cual no se ha hecho otra cosa que hablar mucho y hacer poco, “*Ferrándiz, por fin, se ha atrevido a romper los moldes viejos para darnos lugar*

¹²⁰⁸ Oposición de la prensa republicana, en Harrison (1980) p. 119. Editoriales en contra del Proyecto de Escuadra, en *El País*, 31 de mayo, 29 y 30 de noviembre de 1907. Oposición de la Cámara Agraria y de Comercio de Córdoba, en Revista *Vida Marítima*, nº 240, 30 de agosto de 1908, p. 377 y *El País*, 1 de noviembre de 1908. Editorial “El desvarío de la Escuadra. Aún es tiempo.” Oposición de los oficiales del ejército, en Payne (1968) p. 86 y Seoane & Sáiz (1996) p. 135 (nota 255). Ejemplo de la opinión de *La Correspondencia Militar*, 15 de septiembre de 1908: “*Por el camino que vamos podremos tener unos cuantos buques de combate, que ya veremos cómo salen. Lo que no tendremos nunca es Marina de Guerra.*” La defensa de los intereses navales la realizaba Mario de Quijano: “*A mí me asombra este continuo hablar de los 200 millones de marina... y en cambio nadie habla de los casi 200 millones anuales que se invierte entre ejército y Guardia Civil.*” Revista *Vida Marítima* nº 240, p. 378.

a otros nuevos; valor cívico digno del mayor aplauso.”¹²⁰⁹ El segundo paso es apoyar el proyecto de ley tal y como lo formulaba el Gobierno. Es, no podía ser de otra forma, la Liga Marítima Española la que se vuelca entusiásticamente en esta tarea. Recordemos que hay una inequívoca vinculación entre los intereses de la Liga y el Consejo de Ministros presidido por Maura, dos de cuyos miembros, Ferrándiz y Rodríguez San Pedro, son vocales de la Junta Central de la Liga Marítima, por tanto “bien puede decirse que tenemos un Ministerio de la Liga.”¹²¹⁰ La revista *Vida Marítima*, en su número 199 correspondiente al mes de julio, publicaba un editorial firmado por su secretario.¹²¹¹ En el mismo se afirmaba que: “el proyecto de ley sobre Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales responde a una necesidad de satisfacción perentoria e inexcusable de la vida nacional,” como era la reconstrucción de la Marina. No hay improvisación; ha sido objeto de un largo estudio por parte del ministro de Marina cuyos orígenes, según el editorialista, se remontaban a las orientaciones emanadas del Congreso Marítimo Nacional de 1901 promovido, recuerda, por la Liga. Aprobada la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos y Armamentos Navales, su Junta Central, en la sesión del día 10 de enero de 1908, se congratulaba “de que con ella (la ley de 1908) se inicie la reconstrucción del poder naval de España.” Acordaba facilitar y estimular todas las iniciativas para agrupar las industrias nacionales para que, con auxilio tecnológico extranjero, “se realice con garantía de acierto la obra nacional iniciada.”¹²¹² El 5 de mayo se convocaba una reunión en la sede de la Liga

¹²⁰⁹ Cardona, P.: “Reflexiones sobre la perspectiva marítima nacional”, en *Vida Marítima*, nº 188, pp. 116 a 118. Revista *Vida Marítima*, nº 201, 30 de julio de 1907, p. 323.

¹²¹⁰ Ricart y Giralt, J.: “Última esperanza”, en revista *Vida Marítima*, nº 193, 10 de mayo de 1907, p. 196.

¹²¹¹ La estrecha relación existente entre la Liga Naval y la elaboración del proyecto de ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, queda documentada en la extensa misiva remitida por Adolfo Navarrete, el 29 de septiembre de 1907, a Antonio Maura “con los adjuntos estudios sobre construcciones navales militares”, especialmente en los referente a la contratación de los servicios industriales en los astilleros y arsenales. Según reconoce el remitente, los trece folios mecanografiados cuentan con el respaldo de Ferrándiz. En los mismos se plantea la necesidad de que “los establecimientos del Ferrol y Cartagena los trabajos por administración directa serán sustituidos, tan inmediatamente como posible sea, con trabajos contratados”. Cádiz se destinará a reparación de artillería, carenas y reparaciones de buques. Se insiste en los privilegios que deberán gozar las empresas contratantes: “quedarán exentos de los impuestos de timbre, derechos reales y pagos al Estado; así como del de contribución industrial sobre estos.” La industria nacional será, siempre que su desarrollo tecnológico lo permita, la encargada de la fabricación de las máquinas principales y auxiliares; todos los aceros modelados y forjados; anclas; cadenas y pertrechos. Con el objetivo de conseguir el fin antes propuesto, se “procurará estimular y favorecer la creación de aquellas industrias que sean indispensables para la construcción de barcos de guerra.” La ejecución de las obras entre seis y siete años. F.A.M. 314, carpeta

11

¹²¹² Revista *Vida Marítima*, nº 217, 10 de enero de 1908, pp. 9 y 10.

Marítima para discutir “*el modo de constituir una agrupación de fuerzas nacionales, económicas e industriales, suficientemente vigorosa para formar entidad nacional capaz de contribuir al éxito del concurso por el Gobierno convocado, previo consorcio con los más acreditados elementos extranjeros.*”¹²¹³ En 1908, desde las páginas de *Nuestro Tiempo*, Luis de Terán contrapone lo acontecido en 1898, rechazo y olvido de la Armada, con lo que en su opinión acontece, gracias a la labor de Maura-Ferrándiz: “*Sí: España debe ser una nación esencialmente marítima... ya se ha empezado a comprender todo esto... notase en nuestro país una resurrección o, por mejor decir, una nacimiento del sentido marítimo... Observase hoy, en toda España un interés y una adicción crecientes por el mar.*”¹²¹⁴ Por tanto, en opinión de este autor, han quedado superados los graves problemas del olvido a las cosas relacionadas con el mar y de la oposición al resurgimiento de nuestro poder naval.

Surgen disensiones sobre los tipos de barcos y el número de los mismos que se han de construir. Giménez Valdivieso alegaba desconocimiento para juzgar todo el proyecto de ley. No obstante, mostraba su disconformidad tanto con el tipo de barco proyectado como con su número: “*todo lo que no sea poner los arsenales en condiciones para que cada año se construyan en ellos un acorazado y un crucero, a fin de tener dentro de diez años veinte buenos buques, es no hacer nada.*”¹²¹⁵ Manuel Pasquín se opone, aludiendo a los escasos recursos existentes en España, a la realización de acorazados: “*lo que aquí he pretendido decir, es que a nosotros no nos convendría, dada la limitación de nuestros recursos, entregarnos a los delirios de los grandes desplazamientos.*”¹²¹⁶ Por su parte Leandro de Alesson se manifestaba en desacuerdo tanto con las unidades proyectadas, como con el sistema de construcción de las mismas a pesar de que: “*no puedo menos de reconocer que significa un gran paso en la reorganización de los servicios de nuestra Marina de Guerra.*”¹²¹⁷ Desde las páginas de la *Revista General de Marina*, el

¹²¹³ Revista *Vida Marítima*, nº 237, 30 de julio de 1908, pp. 331 y 332.

¹²¹⁴ *Nuestro Tiempo*, mayo de 1908, nº 113, pp. 205 y 206.

¹²¹⁵ Giménez Valdivieso (1989) p. 189.

¹²¹⁶ Pasquín, M.: “¿Sin acorazados?”, en revista *Vida Marítima*, nº 190, pp. 135 y 136.

¹²¹⁷ Revista *Vida Marítima*, nº 254, 20 de enero de 1909, p. 21.

Marqués de Magaz apoyaba el proyecto de Maura-Ferrándiz al considerar que “*nuestra futura flota quedaría constituida por un núcleo, forzosamente pequeño, de acorazados, un número proporcionado de torpederos.*” Introduce, no obstante, en su análisis una novedad no ejecutada, aunque sí recogida como posibilidad, en la Ley de 1908: “*y algunos sumergibles,*” que ya habían figurado en el proyecto presentado por Víctor Concas. En su opinión hay que descartar la construcción, ante la escasez de medios, de los cruceros de todo tipo. Es, precisamente, el crucero la unidad fundamental de la escuadra en 1907; con el agravante de ser todos ellos anticuados y de poca velocidad. Se hace necesario proyectar sobre cero, ya que “*no puede construirse sobre lo que hoy existe, el edificio elevado sobre tales cimientos se derrumbaría fatalmente.*” Es necesario, por tanto, concentrar las construcciones en los tipos de barcos que garantizan el poder naval, los acorazados, y buques auxiliares, como los “destroyer” y torpederos, que hacen posible la defensa de las bases navales y complementen adecuadamente a la escuadra de combate.¹²¹⁸ Frente a la opinión sostenida por el Marqués de Magaz, desde la *Ilustración Militar* se defiende reiteradamente la necesidad de dotar a la Marina de cruceros. Son considerados imprescindibles tanto para el mantenimiento de las comunicaciones con el exterior, como para servir de garantía al comercio y a los emigrantes.¹²¹⁹ Al diseño de los “destroyers” se les censura que: “*adolece del defecto de ser su tonelaje algo reducido conforme á los que se construyen en la marina inglesa en la actualidad.*”¹²²⁰ Utilizando como excusa la presencia en el norte de África, oficiales de la Armada criticaban, fundamentalmente, el número de unidades proyectadas. El alférez de navío Luis Cano realizaba un análisis de la política naval publicado en la *Revista General de Marina* de mayo de 1908. Dedicaba la primera parte del mismo al estudio de las flotas y de las políticas navales de las potencias marítimas más importantes. En la segunda parte se dan consejos sobre la política naval española. En su opinión “*el objetivo táctico que principalmente ha de alcanzar nuestra escuadra... comunicar la Península con sus Archipiélagos y Norte de África.*” No

¹²¹⁸ Magaz, Marqués de: “Una opinión sobre el acorazado que debemos construir”, en *Revista General de Marina*, Tomo LX, abril de 1907, pp. 735 a 753.

¹²¹⁹ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 30 de abril de 1907, p. 156.

¹²²⁰ Yturriaga Manzano, J. de: “España y su futura escuadra”, en *Gaceta Política. Revista Parlamentaria y Diplomática*, nº 13, 20 de noviembre de 1908, p. 4.

necesitamos, por tanto, el dominio del mar, sino únicamente el dominio de la extensión de mar comprendida entre Canarias y Cádiz. ¿Qué unidades compondrán la escuadra? Los acorazados. Sostiene que con 8 acorazados defenderemos eficazmente la integridad de la nación y aseguraríamos la expansión africana. ¿Qué tipo de acorazado debemos construir? Similar en todas sus características al “Dreadnought”, pero con una autonomía de 1.000 millas a toda velocidad.¹²²¹ El oficial Jaime Janer escribe en la misma publicación un artículo crítico respecto al número de unidades programadas. Sostiene que son insuficientes los cañoneros y guardapescas para las necesidades defensivas derivadas de los compromisos adquiridos en Marruecos. Opinaba que los primeros deberían ser doce, los segundos diez y habría que construir tres cruceros protegidos y otros tres, “*de más de dos mil toneladas.*”¹²²² Las responsabilidades españolas en las costas del norte de África sirven de excusa a Eguilaz para criticar el modelo de cañonero escogido: “*estos barquitos son malos y ridículos hoy día, porque así lo pide el contrato.*” Para colmo su escasa velocidad, 13 millas, permitirá que “*los cárabos de los moros con buen viento, se diviertan de nosotros.*” Propone cañoneros de “*1.200 toneladas y 15 a 18 millas de andar.*”¹²²³ El teniente de navío Juan Cervera Valderrama criticaba la parquedad en los equipamientos para los arsenales, apenas un remolcador y cuatro aljibes, y la insuficiencia en el número de acorazados proyectados para mantener una política exterior activa en las dos áreas de influencia fundamentales, Hispanoamérica y Marruecos. La necesidad de estar en Marruecos, nos obligaba a “*aparecer como potencia mediterránea asegurando, en todo tiempo, las comunicaciones con el Norte de África, por medio de una flota no inferior a seis grandes acorazados.*”¹²²⁴

¹²²¹ Cano, L.: “Política naval y acorazados”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXII, Mayo de 1908, pp. 919 a 942. La publicación *Nuestro Tiempo* lo tilda de “notable trabajo.” Junio de 1908, número 114, p. 392.

¹²²² Janer Robinson, J.: “Necesidades navales”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXIX, octubre de 1911, p. 1.570.

¹²²³ Eguilaz: “La nueva Ley sobre Arsenales”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXVII, agosto de 1910, pp. 250 y 251.

¹²²⁴ Cervera Valderrama, J.: “Sobre la habilitación de nuestros puertos militares y algo más”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXVIII, mayo de 1911, p. 701.

6.5. La tramitación parlamentaria de la Ley de Escuadra.

Al reabrirse las sesiones parlamentarias, el 7 de octubre, el Gobierno de Maura defiende sus dos grandes empeños: la Ley de Bases del Régimen Local y el proyecto de reforma de la marina de guerra. La discusión de ambos correrá en paralelo. Su suerte, sin embargo, será diferente. El primero no logrará su aprobación al caer su promotor en 1909. La aprobación del segundo hará posible que España cuente con “una squadra non di offesa, ma di adatta difusa per le coste iberiche” escribía en 1911 un articulista del periódico *Giornale de Italia*.¹²²⁵ Un año después, 24 de diciembre de 1912, un informe del Almirantazgo británico calificaba a la marina española de bastante moderna, aunque no completamente recuperada del desastre del 98. Se admite que esta renacida marina prestaría una contribución nada despreciable a la británica al mantener alejadas de las costas españolas a los “cruceros hostiles.” Se explicita la vinculación existente entre los acuerdos de Cartagena, que supusieron la alianza con el Reino Unido y el alejamiento consiguiente de Alemania, y el resurgimiento de la Armada española.¹²²⁶

El Proyecto de ley de *Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales militares* fue presentado a las Cortes por el ministro de Marina el 31 de mayo de 1907. El documento estaba compuesto por una larga exposición, cuatro artículos, dos notas y un artículo transitorio.

Las consideraciones estratégicas que se exponen en la justificación del Real Decreto parten de la idea de la necesaria combinación entre una fuerza de combate capaz de situarse por su movilidad en cualquier punto del litoral y la existencia de unos puertos militares que permitan el refugio de la flota nacional y que sean, en combinación con las defensas marítimas y terrestres, impenetrables para las escuadras enemigas. Los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, cada uno de ellos con sus peculiaridades geográficas y estratégicas, son los designados como bases de operaciones. En los tres

¹²²⁵ F.A.M. Legajo 443, carpeta 37.

¹²²⁶ “The Spanish Navy has never recovered altogether from its reverses in 1898, but it does contain six fairly modern cruisers” Reproducido en Torre (2003) p. 220.

existen arsenales; pero, reconoce el decreto, *“el material complejo y variado que sirve al aprovisionamiento de los buques, a su pertrechamiento, a su carena o su reparación, es deficiente en nuestros Arsenales.”* Hay que proceder, por tanto, a su reforma para que adquieran un valor militar. Los puertos deberán contar con defensas terrestres y marítimas. Con dicho objetivo, *“sin dejar de tener en cuenta los sumergibles”*, se construirán 25 torpederos de 180 toneladas que *“serán afectos a las defensas móviles... y a operaciones de campaña en las regiones de mar próximas.”*

La fuerza de combate que se proyecta es modesta, *“porque otra cosa no permite nuestro estado actual de riqueza.”* No se pretende un aumento sustancial en el número de barcos, tan solo el reemplazo de los más obsoletos por otros más eficientes. Se opta por un modelo de acorazado de 15.000 toneladas por ser *“el que responde más fielmente a nuestra necesidad y medios.”* Deben ser tres, no por considerarse suficientes para cubrir las necesidades defensivas, sino por tratarse del *“fundamento inicial del desarrollo futuro de nuestra flota.”* Los nuevos barcos deben construirse en España para que sean un factor de estímulo a la economía nacional.

En el artículo cuarto se establecen tanto los plazos para la realización de las nuevas construcciones, ocho años contando desde el 1º de Enero de 1908; como las diferentes cuantías presupuestarias para gastar en la habilitación de arsenales; en los buques de combate y en otras atenciones hasta un total de 198.680.000 pesetas.

En cuanto a las nuevas construcciones se programan las siguientes:

- Tres acorazados de 15.000 toneladas a 3.000 pesetas la tonelada, con armamento completo: 135.000.000 de pesetas.
- Tres “destroyers” de 350 toneladas y 28 millas a 6.000 pesetas, con armamento completo: 6.300.000 de pesetas.

- Veinticinco torpederos de 180 toneladas, con armamento completo y con la garantía de constructor especial de esta clase de buques: 29.250.000 de pesetas.
- Para terminar el crucero Reina Regente: 2.000.000 de pesetas.
- Para terminar la prueba y últimos trabajos del Cataluña: 250.000 pesetas.
- Para la construcción de tres cañoneros de 800 toneladas y trece millas a 1.875 pesetas toneladas con armamento: 4.500.000 de pesetas.

Se habilitaban cuatro millones de pesetas para poder hacer frente a las “*obras indispensables y urgentes*” que fuera necesario acometer durante los ocho años de duración del programa naval.

Al igual que en 1904, Ferrándiz prestaba gran atención al problema de los arsenales militares. En su primer programa naval sus mejoras representaban el 44,42 % del presupuesto. Su segundo Plan de Escuadra era mucho más ambicioso en el apartado de las nuevas construcciones navales. En consecuencia, siendo muy importantes las mejoras proyectadas, su cuantía total ascendía a un porcentaje del 8,44 % de los gastos totales proyectados. Para la dotación de defensas de los puertos, en 1907 solamente se aprobaba para los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, con una cuantía total de 3.120.000 pesetas. Tres años antes 786.000 pesetas deberían haber sido repartidas entre ocho puertos. Se imponía el realismo. El material para las defensas fijas de los puertos militares era caro. Además se hacía imprescindible incorporar los nuevos adelantos técnicos: la telegrafía sin hilos. Para solucionar los graves problemas de los arsenales militares, el proyecto de ley establecía las siguientes obras:

Cuadro nº 8: Inversiones previstas en los arsenales del Estado.

Habilitación del Arsenal de Ferrol	
Obras a realizar	Pesetas
Nuevo dique para grandes buques	6.000.000
Dragado de la dársena y antedársena	1.500.000
Para completar la instalación de la Central de energía eléctrica	200.000
Arreglo de los polvorines y sus muelles	200.000
Arreglo de vías y almacenes	200.000
Nueva grada para grandes buques con medios de transportes y materiales	410.000
Muelle para descarga de materiales y vías	300.000
Nuevo taller de herreros de Ribera con traslación de herramientas y adquisición de nuevas	400.000
Construcción de un muelle metálico de armamento con grúas para embarque de las máquinas y demás efectos de peso	500.000
Un taller para el montaje a flote con herramientas	210.000
Obras auxiliares y arreglo de los talleres actuales con adquisición de herramental y medios de transportes modernos	610.000
Habilitación del Arsenal de Cartagena	
Aljibe en tierra y cañería	180.000
Arreglo de polvorines	150.000
Arreglo de vías y almacenes	300.000
Habilitación del Arsenal de Carraca	
Dársena de entrada al nuevo dique	500.000
Dragado de los Caños	1.500.000
Aljibe en tierra	100.000
Para preparar los talleres de construcción de cañones y montajes	183.000
Para adquisición de maquinaria destinada a la construcción de los cañones y montajes	197.000
Para vías de comunicación entre la Avanzadilla y demás dependencias de artillería de San Fernando	120.000
Para instalar la fábrica de proyectiles para ejercicios de fuego y experiencias de la Junta facultativa de artillería	300.000
Para la construcción de polvorines para pólvoras modernas y altos explosivos	200.000
Habilitación y defensa de los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena	
Para la construcción de un remolcador de 300 toneladas	360.000
Para la construcción de cuatro aljibes de vapor a 240.000 pesetas uno	960.000
Para la construcción de barcazas para carbón y municiones	300.000
Material de torpedos y telegrafía sin hilos	1.500.000

Fuente: Revista *Vida Marítima*.¹²²⁷

El 13 de julio la Comisión elegida para dictaminar el Proyecto de ley remitido por el Gobierno hace público su primer dictamen.¹²²⁸ Se

¹²²⁷ Revista *Vida Marítima*, nº 200, 20 de julio de 1907, pp. 249 a 256. Texto completo del proyecto de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales militares.

¹²²⁸ Su presidente es el Marqués de Mochales, su secretario Adolfo Navarrete y sus vocales Eladio Mille, José Contreras, J. del Perojo, Joaquín de Montes y Jovellar y Manuel de Argüelles.

introdujeron algunas alteraciones “*conducentes a hacer más categóricos, claros y sencillos los preceptos de la ley.*” Los cambios referidos a las construcciones navales fueron los siguientes:

- El inicio de las construcciones navales no daría comienzo el 1º de Enero de 1908. Las actuaciones se emprenderán “*tan pronto como sea promulgada esta ley en la Gaceta*”. Además, se podrían realizar en un plazo de siete a ocho años.
- “*Tres destroyers de unas 350 toneladas, a 6.000 pesetas la tonelada, con armamento completo*”; se mantenía lo propuesto por el gabinete, pero se introduce la opción de realizar, de acuerdo con lo recogido en la exposición: “*o tres sumergibles o submarinos de 250 a 300 toneladas, a 7.000 pesetas la tonelada, con armamento completo y garantía especial de esta clase de buques.*”
- En el apartado de “Otras Atenciones”, además de mantener las cuantías para terminar los cruceros “Reina Regente” y “Cataluña” y para la construcción de tres cañoneros, se incluye el proyecto de realizar “*diez buques propios para el constante ejercicio de la vigilancia y jurisdicción en las aguas litorales, de unas 150 toneladas y 10 a 11 millas, a 1.400 pesetas la tonelada, con armamento completo por término medio,*” presupuestados en 2.100.000 pesetas. El dinero para su realización se obtendría de la venta del material inservible para la Marina y “*su construcción se verificará a medida que estén disponibles estos recursos.*”¹²²⁹

Cerradas las Cortes el 29 de julio, después del paréntesis vacacional, se reabrieron las sesiones parlamentarias en octubre. El dictamen

¹²²⁹ Al no obtenerse los beneficios previstos por la venta de material inservible, las diez unidades previstas quedaron reducidas a tres. Fueron construidas en el arsenal de Cartagena y se les bautizó con el nombre de “Dorado”, “Delfín” y “Gaviota”. Se incorporaron a la Armada en 1911 permaneciendo en servicio activo hasta 1929, 1926 y 1931 respectivamente.

definitivo de la comisión era publicado el 8 de noviembre. En el mismo aparecen las siguientes innovaciones:

- En el apartado de “Otras Atenciones”, los cañoneros, que tanto en el proyecto remitido por Ferrándiz, como en el primer dictamen de la comisión se mantuvieron en tres, son ahora aumentados en una unidad. Lo presupuestado se elevaba en un 33,33 %, hasta alcanzar los 6.000.0000 de pesetas.
- En contraste, el número de torpederos era reducido en una unidad. Su presupuesto se fijaba en 1.170.000 pesetas. El texto definitivo quedaba redactado de la siguiente forma: “*Veinticuatro torpederos de unas 180 toneladas, a 6.500 pesetas tonelada, con armamento completo y garantía de constructor especial para esta clase de buques: 28.080.000 pesetas.*”
- En el apartado referido a la habilitación del arsenal de Ferrol, se modificaba la cuantía presupuestada para la construcción de un dique en un millón de pesetas más, pasando a 7.000.000. Se disminuye, sin embargo, el presupuesto destinado al arreglo de vías y almacenes en un 40 %. El total destinado a la habilitación de este arsenal se eleva de 10.530.000 pesetas a 11.450.00.
- El arsenal de Cartagena es el que más drásticos recortes sufre en su presupuesto: un 41,26 %. El aljibe en tierra y cañería, proyectados en 180.000 pesetas, se aprobaba su ejecución en 90.000; los arreglos de vías y almacenes pasaban de tener un presupuesto de 300.000 pesetas, a 130.000 pesetas. Tan solo el arreglo de los polvorines se vio libre de la tijera.
- En el arsenal de La Carrara aumentaba la partida referida a la construcción de un aljibe en tierra en 84.000 pesetas.

- La cuantía para la terminación de las obras en el crucero “Cataluña”, quedaban fijadas en 150.000 pesetas, 100.000 menos de las inicialmente aprobadas por el Gobierno.
- El monto total de las obras en los arsenales y en la construcción de nuevos barcos se fijaba en 198.654.000 pesetas, 2.600 menos de las inicialmente previstas.

El 20 de noviembre quedaba recogido en el orden del día del Congreso de los Diputados el comienzo de su tramitación parlamentaria.¹²³⁰ El Proyecto de ley de *Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales militares* suscitó tanto interés su debate que se amplió de tres a seis los turnos preceptivos en contra de la totalidad.¹²³¹ A pesar de la casi unanimidad lograda en su aprobación, diputados liberales, republicanos y nacionalistas catalanes realizaron intervenciones en contra.

Entre las intervenciones opuestas al proyecto gubernamental, es destacable la de Francesc Maciá. Sus conocimientos militares, había sido teniente coronel de ingenieros hasta comienzos de 1907, llevaron al diputado de Solidaridad Catalana a pronunciar un discurso técnico, con extensos y actualizados conocimientos sobre artillería y material naval.¹²³² También a presentar un proyecto naval alternativo al gubernamental el 29 de noviembre, al debatirse el artículo sexto del dictamen de la comisión, junto con otros seis diputados. La futura escuadra española quedaría constituida por las siguientes unidades:

“50 Torpederos de 250 toneladas, término medio, 15 de 366 y 35 de 200 toneladas, pesetas 75.000.000.

¹²³⁰ *El Imparcial*, 20 de noviembre de 1907.

¹²³¹ En contra del proyecto gubernamental intervinieron Ventosa, Vega de Seoane, Gómez Acebo, Maciá, Miró y Alvarado. Defendieron el proyecto los miembros de la Comisión Contreras, Navarrete, Mille, Argüelles, Montes Jovellar y el Marqués de Mochales.

¹²³² Intervenciones de Maciá, en *DSC.*, días 21 y 22 de noviembre de 1907, pp. 2.800 a 2.807 y 2.824 a 2.829. Estudio de Maciá en su vertiente “navalista”, en Vega Blasco, A.: “Los conocimientos marítimos de Francesc Maciá” en *Revista de Historia Naval*, 1995, nº 50, pp. 57 a 70. Abandono del ejército de Maciá, en Soldevilla: *El año político. 1907*, p. 106: “En el Ejército se produjo tal descontento con la conducta del Sr. Maciá, especialmente entre varios de los compañeros, que dicho señor decidió pedir el retiro.”

2 Scouts de 1.800 toneladas y 35 nudos 21.000.000.

4 Cruceros sin defensa, de 3.000 toneladas 28.000.000.

8 Torpederos sumergibles, de 20 nudos navegando en la superficie y 15 nudos a ras de agua 14.000.000.

*12 Submarinos ofensivos, de 400 toneladas, con máquinas de explosión y 12 nudos 28.000.000.*¹²³³

La propuesta fue rechazada. Significaba un cambio importante respecto a lo propuesto por Ferrándiz. La misión encomendada a la Armada se limitaba a la protección de las costas, las comunicaciones con los archipiélagos y África. No se buscaba una hipotética intervención en el exterior, para lo cual eran imprescindibles los acorazados y su escolta de destructores. Consciente Maciá de las necesidades que para la Armada representaba la expansión en Marruecos, solicitaba *“que se construyan cuatro cruceros apropiados para el caso de un conflicto en África.”* Frente a la primacía concedida a los acorazados, defiende la existencia de torpederos como base de la flota apoyándose, erróneamente, en las enseñanzas de la batalla de Tsushima.¹²³⁴ No confiaba en los acorazados: *“los tres acorazados no servirán siquiera para defender las bases navales.”* Argumentaba que su construcción en España los encarecería en un 40 % más que si fuesen encargados a astilleros de otros países. Confiaba, en contra de lo proyectado, en el papel militar de los sumergibles. Demandaba, por último, dos medidas polémicas: la reunificación de los ministerios de Guerra y Marina en un Ministerio de Defensa Nacional y que los tipos de cañones costeros y los de los barcos de guerra sean idénticos encargándose del manejo de los primeros marineros.¹²³⁵ Para la realización de este proyecto demandaba 100 millones más.

Los diputados liberales Vega de Seoane y Miguel Villanueva tenían vinculaciones con la Armada. El primero, consume el segundo turno en contra del proyecto, era capitán de fragata, el segundo había sido ministro de

¹²³³ DSC., 29 de noviembre de 1907, p. 3.064.

¹²³⁴ *“Yo soy partidario de que se construyan torpederos sumergibles y defensas de costas... en la batalla naval de Tsushima, que en siete horas los torpederos japoneses echaron a pique a los acorazados rusos.”*

¹²³⁵ Oposición frontal a su idea de que los marinos se encarguen de la defensa de las costas españolas, en *La Correspondencia Militar*, 23 de noviembre de 1907. Con el título *“¡Alerta! Cuestión grave”*, se recordaba su divorcio con el ejército y se tachaba de amenaza la propuesta de Maciá.

Marina. Sus críticas fueron consideradas como un ejemplo de la división entre las filas de los diputados liberales.¹²³⁶ La intervención del segundo, a la que ya hemos hecho alusión en este trabajo, se centraba en oponerse a un aumento del gasto público y en censurar a la Comisión Parlamentaria encargada de informar el proyecto acusándola de no haber realizado un estudio riguroso de los aspectos económicos del mismo. Vega de Seoane criticaba cuatro aspectos. Primero, el ministerio de Marina no ha enviado los datos técnicos que han servido de base al proyecto de escuadra. Segundo, tanto en el número, demandaba doce, como en el desplazamiento de los acorazados, pedía que se elevase hasta las 18.000 toneladas, “*como hacen las demás naciones*”. Tercero, abogaba por la creación de defensas submarinas, en concreto por los sumergibles, cuyo coste no supera las 300.000 pesetas, según recoge el presupuesto francés. Por último, que no figurasen en el proyecto cruceros: “*dedicar acorazados a perseguir barcos de comercio o convoyes es lo mismo que montar cañones de cien toneladas para matar mosquitos o gorriones.*”¹²³⁷ Navarrete, en su réplica, negaba el precio de los sumergibles divulgado por Vega de Seoane, elevaba su importe hasta una cantidad que fluctúa entre 1.700.000 pesetas y 2.100.000 de pesetas.¹²³⁸ Insistiendo tanto en la necesidad de aclarar los datos técnicos, como en la necesidad de dotarnos tanto de mejores defensas costeras como de cruceros y de submarinos, ausentes en el proyecto, intervenía el exministro de Marina Eduardo Cobián.¹²³⁹

¹²³⁶ Esta interpretación es sostenida por el periódico conservador *La Época*, 27 de noviembre de 1907 y por Maura.

¹²³⁷ Intervención de Vega de Seoane, en *DSC.*, 20 de noviembre de 1907, pp. 2.759 a 2.763. Resumen, en *El Heraldo de Madrid*, 20 de noviembre de 1907 y *La Correspondencia de España*, 21 de noviembre de 1907.

¹²³⁸ Intervención de Navarrete en contestación a Vega de Seoane, en *DSC.*, 20 de noviembre de 1907, pp. 2.763 a 2.765. Resumen de las intervenciones parlamentarias, en *El Imparcial*, 21 de noviembre de 1907.

¹²³⁹ Intervención de Eduardo Cobián, en *DSC.*: “*la minoría liberal entiende que España necesita poder naval; pero también que es preciso saber cuál es el propósito que el Gobierno persigue y con qué requisitos se van a hacer esas construcciones y cuantos detalles sirvan para esclarecer el asunto.*” Censura que no se aclare definitivamente si la construcción de los barcos se hará por contrato o se encargarán los astilleros estatales. Ferrándiz, en su réplica a Eduardo Cobián, defendía los barcos proyectados y anunciaba la posibilidad de construir sumergibles: “*Tres acorazados de 15.000 toneladas prestan más servicios, y, sobre todo, para el objetivo, para la finalidad que nos proponemos, que dos de 20.000. Se construyen barcos de 15.000 toneladas, porque son los que nos convienen... Esos torpederos tienen un tonelaje muy suficiente. Por ahora son torpederos, en el transcurso de ocho años es posible que ya sea necesario que sean sumergibles.*”

Las críticas a los aspectos técnicos del proyecto gubernamental, realizadas por los diputados citados, fueron complementadas con otras que enlazaban con las corrientes regeneracionistas. No deseaban gastar en barcos, demandaban inversiones productivas mejorando sustancialmente la agricultura. El diputado liberal Gómez Acebo, recordando a Gasset,¹²⁴⁰ y el diputado republicano por Solidaridad Catalana Amadeo Hurtado Miró,¹²⁴¹ recordando a Joaquín Costa, son los protagonistas de este tipo de ataque.

Por último, antes de realizar un análisis más detenido de la llamada "sesión gloriosa", citar las críticas al proyecto de los diputados Juan Ventosa Calvell y Juan Alvarado. ¿Qué les une? La censura al calendario gubernamental al proyectar la construcción de una escuadra sin previamente haber reformado la administración naval. El primero, fundador junto con Maciá la Lliga Regionalista, sostiene que no debemos construir nuevos barcos, los tres proyectados son insuficientes para la defensa del litoral español, debemos aprovechar la posición estratégica de España para firmar alianzas con potencias navales al tiempo que reforzamos las bases navales. No confía en los astilleros nacionales¹²⁴² y demandaba tanto la potenciación de la marina mercante como la mejora de la administración naval.¹²⁴³ La misma petición realizaba, consumiendo el sexto turno en contra, el exministro de Marina Alvarado: reformar primero la administración y luego proyectar una escuadra de combate formada por barcos mayores que los proyectados.¹²⁴⁴

¹²⁴⁰ Intervenciones de Gómez Acebo, en *DSC.*, 21 de noviembre de 1909, pp. 2.790 a 2.795. Acebo encontraba inaceptable el proyecto "porque los 200 millones que se dedican no harán que salgamos de la apariencia de poder naval que tenemos." Defiende la realización de otros gastos, en la misma línea de Gasset, e interroga a la Cámara: "¿Por qué tanta premura para llevar adelante este proyecto que envuelve un tremendo sacrificio para el país?" Réplica de Millé, *DSC.*, 21 de noviembre de 1909, pp. 2.795 a 2.799. Resumen, en *El Imparcial*, 22 de noviembre de 1907.

¹²⁴¹ Intervención de Miró, en *DSC.*, 22 de noviembre de 1909, pp. 2.835 a 2.839: "España no tiene remedio. Rebaja el presupuesto de Instrucción pública y decreta una escuadra. Es inútil pelear ya: ha sonado Villalar. Ayer fue día de pelear como caballeros, y hoy es día de llorar como Boabdil". Miró argumentaba que, para crear una escuadra, primero era necesario crear riqueza mediante el desarrollo tanto de la marina mercante como del comercio. Se mostró partidario de hacer una escuadra de una sola vez y no poco a poco, como se pretendía. Argumentó que la finalidad de la Armada era el fomento del comercio internacional y abogó por la necesidad de firmar alianzas con otras potencias ofreciéndoles nosotros bases navales. Resumen, en Soldevilla, *El año político. 1907.* p. 496.

¹²⁴² Citando al propio Antonio Maura en defensa de sus tesis, afirmaba: "no existe ninguna garantía de éxito en la construcción de barcos por la industria nacional."

¹²⁴³ Intervención de Ventosa, en *DSC.*, 20 de noviembre de 1907, pp. 2.748 a 2.753

¹²⁴⁴ Intervenciones de Alvarado y réplica del Marqués de Mochales, en *DSC.*, 23 de noviembre de 1907, pp. 2.863 a 2.872. Sobre los acorazados, opinaba Alvarado: "de las declaraciones del Ministro de Marina

Mientras se debatía en el hemiciclo, en otras dependencias de la Cámara tenía lugar una entrevista entre el ahora senador por la jurisdicción de las islas Baleares, Víctor Concas, con Maura y Ferrándiz. Después de la misma, el primero, perteneciente al Partido Liberal, afirmaba que no entraba en sus proyectos combatir en el Senado la ley, *“sino discutirlo con alteza de miras... teniendo sólo en cuenta los intereses del país y de la marina.”*¹²⁴⁵ Maura no quería ningún obstáculo para la aprobación de su proyecto. Para lograr este fin, ¿qué mejor política que la de atraer a sus posturas a un prestigioso oficial de la Armada que había desempeñado el puesto de ministro de Marina?

Durante el debate hubo sesiones que han sido calificadas de históricas por los historiadores del parlamentarismo español.¹²⁴⁶ La llamada “sesión gloriosa” del 27 de noviembre. En la misma, “se borraron las lindes que separaban a los partidos políticos y el más sano e intenso patriotismo tuvo expresión adecuada en los discursos pronunciados por los señores Moret, Canalejas, Azcárate, Feliu y Clariac, en nombre de liberales, republicanos, carlistas e integristas.”¹²⁴⁷ Los grupos minoritarios se adhirieron al Gobierno ya que su propuesta se trataba de una solución factible y bien orientada a un problema genuinamente nacional. El mismo Antonio Maura había demandado esa unidad durante la sesión del 27 de noviembre:

“es el actual un asunto para el que yo pido a todos los señores Diputados que aquí hay mayoría y minoría... porque es asunto de tal magnitud y al interés público de tal manera atañe, que importaría nada, de puro importar poco, la vida de un Gobierno y la vida de un partido, ante el error que aquí se cometería estableciendo o no estableciendo el comienzo de una restauración del poder naval de España...¿Por qué no hemos de deliberar de esta manera, olvidando que estamos unos frente a otros, siquiera una vez para que descansemos de la rutina?”

parece resultar que más que grandes acorazados se van a construir guardacostas. Y aquí el problema importante es averiguar qué servicio pueden prestar en 1913 o 1914 estos buques de 15.000 toneladas.”

¹²⁴⁵ *El Imparcial*, 22 de noviembre de 1907.

¹²⁴⁶ *Heraldo de Madrid*, 28 de noviembre de 1907. Editorial “El 27 de noviembre”. Comparaba la sesión de noviembre con la aprobación de la Constitución de 1812 por las Cortes de Cádiz.

¹²⁴⁷ *El Imparcial*, 28 de noviembre de 1907.

No es hora de seguir con paños calientes, hay que tomar decisiones firmes “o hay que suprimir la sección de Marina en el presupuesto, acabar en absoluto con el presupuesto de Marina, abolir el Ministerio de Marina, y enviar a cargas de Justicia y a clases pasivas todo el personal o hay que iniciar inmediatamente el planteamiento y la organización de aquella fuerza naval que haya de tener la Nación española.” Una vez más, para explicar la necesidad de una Armada, se recurre a la Geografía: “España... está emplazada de tal manera en el encuentro de los intereses, de las aspiraciones y de las necesidades mercantiles y navales del Universo que no puede prometerse jamás permanecer indemne y respetada en los ajenos conflictos.” No es ajeno Maura a las críticas sobre la oportunidad de su plan naval, especialmente al dejar de lado la atención de otros aspectos necesarios de atención por parte del Gobierno, “significa la renuncia a inversiones que están reclamando de nosotros todas las potencias del alma y todos los clamores de la opinión, para la cultura, para el desenvolvimiento económico, para el florecimiento de la riqueza.” Tampoco desea ocultar que el Plan Naval propuesto no es otra cosa que una solución parcial, el comienzo de un largo camino que habrá que recorrer “porque después que hayamos hecho tantos sacrificios todavía seremos muy débiles... que el límite de esos doscientos millones mal contados que hay en el proyecto, no es tal límite... este gasto resultará continuado después, y probablemente agravado.”¹²⁴⁸ No se puede tener una fuerza naval que ella sola nos bastase contra cualquier otro país. Se aspira a “poseer la llave de las bases de operaciones que nos pertenecen y ser nosotros los que hayamos de dar la venia para el uso de estos formidables medios de acción militar.” No se busca ningún beneficio partidista ya que “nadie habrá advertido en ninguna de las inflexiones de esta oración parlamentaria que en un solo instante haya pensado yo en cosa que se refiera al Partido Conservador, ni al Gobierno conservador... estoy seguro de que no sonarán ya más en este recinto las voces del desaliento, así como también de que no oiremos insensatas y necias alegrías.”¹²⁴⁹

¹²⁴⁸ En 1915 Maura retoma la idea de considerar la Ley de 1908 como el inicio de un camino cuando afirma que “la segunda vez que fui Presidente del Consejo de Ministros pude poner la primera hilada del cimiento de una obra que tiene muchos pisos.”

¹²⁴⁹ Ruiz-Castillo (1953) pp. 134 a 143.

Moret, después de señalar que en *“1904 combatí el proyecto y concluí mi discurso negándome a dar un sí de aprobación”* por no disponerse nada en el mismo sobre la necesaria reconstrucción de la escuadra, anuncia que ahora apoyará el proyecto por ser uno de *“aquellos que no pueden vivir si nosotros no cooperamos a él.”* Alega, como causa para su cambio radical de opinión, *“que es indispensable reconstruir el poder naval de España”* para poder satisfacer los compromisos suscritos por España a causa de la implicación en Marruecos después de la Conferencia de Algeciras. Reconoce, no obstante, que *“la opinión no siente afición a esta obra, no quiere empresas navales. Este es un obstáculo al que hay que vencer.”*¹²⁵⁰ La flota debe ser construida en España ya que ello potenciará la industria nacional en tres de sus sectores: acero, motores y cañones. *“Es imprescindible que todo lo que gastemos quede aquí, en nuestra patria.”* Canalejas interviene en el debate señalando que la ley objeto de discusión señala el comienzo de una nueva época que, además, nos sacará del aislamiento internacional. Por ello, *“aun viendo desalientos por parte del Gobierno, votaremos en el sentido general de lo que se propone... nosotros os combatiremos; nosotros sostendremos toda clase de luchas; pero creemos que hay una política, una personalidad de España... a esa afirmación, a esa política se sumarán nuestros votos.”* Su sintonía con lo expresado en su intervención por Maura no puede ser mayor, *“ha hecho vibrar en mi alma las fibras más delicadas... porque realmente en estos momentos es cuando se siente uno un poco libre de las miserias de la política... la tarde de hoy puede marcar una época en nuestra Historia, porque creo que los que aquí decimos puede alcanzar a llegar al corazón de la masa indiferente o descreída de los españoles.”*¹²⁵¹

Contestó también al presidente del Gobierno Azcárate. Afirma, sobre el discurso de Antonio Maura, que es *“el más sentido, el más elocuente, el más trascendental de cuantos he oído.”* Analizando el articulado de la ley, sostiene que *“nada tengo que decir”* ya que España necesita una Escuadra para conservar la integridad de nuestro territorio. Sobre los arsenales opina que *“no puede continuar un día más lo que hasta aquí ha acaecido.”* Por último, en

¹²⁵⁰ *El Imparcial*, 28 de noviembre de 1907.

¹²⁵¹ Revista *Vida Marítima*, nº 213, 30 de noviembre de 1907, pp. 527 y 528.

plena sintonía con lo demandado por las tendencias nacionalistas imperantes en la época, cree que el estado tiene la obligación de proteger las industrias navales. Feliu, en nombre de los diputados carlistas, promete apoyo al proyecto gubernamental. Igual postura mantiene, en nombre de los integristas, Lamamie De Clairac.¹²⁵² Solamente Juan Ventosa Clavell, de la Lliga, se mostró disconforme con el proyecto presentado por Antonio Maura y José Ferrándiz.¹²⁵³

Carlos Seco Serrano califica la sesión del 27 de noviembre como “la culminación política de Maura: su salida del salón de sesiones, entre un coro entusiasta de aplausos procedentes de todos los sectores de la Cámara, tuvo caracteres de apoteosis.” Marcos Sanz, al describir la sesión del 27 de noviembre, lanza los siguientes elogios sobre Maura: “Nunca la voz de Maura tuvo acentos de sonora solemnidad, de emotividad y elegancia, de eficacia como en aquella; nunca, tampoco, caló tan hondo en su auditorio, le tuvo tan fascinado; nunca, en suma, tuvo un interlocutor tan atento y tan firme en su atención inteligente como aquel lluvioso día de noviembre.”¹²⁵⁴ Un historiador de la vida parlamentaria española se pregunta: “¿Quién ha visto una sesión parlamentaria de este calibre?”. El salón de conferencias ofrece un raro espectáculo de confraternidad política increíble, jamás visto. Al cruzar Maura entre los grupos para dirigirse al despacho de los ministros, sus diputados le rodean y aplauden. Maura se quita la chistera y, saludando a todos, grita, con voz potente: “¡Señores, viva España!” La ovación es formidable. Sombreros de copa y sombreros de paja, más algún que otro frégoli, se agitan en el aire, mientras todos aplauden con estrépito. También son objeto de aplausos y ovaciones Moret, Canalejas y Azcárate. El debate reafirmaría la imagen de Maura como un político con mayúsculas y sus biógrafos opinan que gracias a esta acción “estamos a punto de poseer una escuadra importante, presagio de futuras grandezas, causa de nuestro regocijo y de nuestro orgullo nacional.”¹²⁵⁵ El investigador naval Miguel Ángel Serrano Monteavaro, en medio de tanto

¹²⁵² *El Imparcial*, 28 de noviembre de 1907.

¹²⁵³ *La Correspondencia de España*, 28 de noviembre de 1907 y García Venero (1953) p. 143.

¹²⁵⁴ Seco Serrano (2005) p. 137. Sanz, M.: *Antonio Maura*, Madrid, Círculo de Amigos de la Historia, 1975, p. 121.

¹²⁵⁵ Sobre la sesión del 27 de noviembre, en Tapia (1961) p. 384, González Hernández (1997) p. 269 y Olmet & García (1913) p. 75.

entusiasmo suscitado por lo acontecido en la Carrera de San Jerónimo, puntualiza que aún no se habían aprobado los créditos extraordinarios necesarios tanto para llevar a cabo el Programa Naval como para el mantenimiento del material flotante, bases y arsenales.¹²⁵⁶

Cuando se discutía en el Senado los presupuestos para la Marina, el 14 de diciembre, Amós Salvador solicitaba que lo aprobado para aquélla se amplíe también al resto de las Fuerzas Armadas: “*Yo quiero la prosperidad de la Marina; pero es necesario que vayamos a la reconstrucción del Ejército de mar y tierra.*”¹²⁵⁷ El Ejército de Tierra reclamaba también su parte en el presupuesto. Esta reivindicación, que calificaremos de justa, la motiva su situación calamitosa que no había variado sustancialmente entre 1898 y 1909. Seguía aquejado, a pesar de los intentos de reforma, de un grave problema de macrocefalia. Sus presupuestos habían descendido sensiblemente a partir de 1901.¹²⁵⁸ Como en sede parlamentaria reconocería el exministro de Marina Cobián, en diciembre de 1907:

*“La verdad es que el ejército no tiene la instrucción militar necesaria; carece de vestuario, equipo, armamento, municiones y ganado. Los servicios militares están organizados de forma muy deficiente. No están fortificadas las costas, ni las rías, ni los puertos. No tenemos artillería de costa ni de sitio; la de campaña es muy escasa. Nuestras industrias militares están sumamente atrasadas. El soldado no se nutre bien. El personal de nuestro ejército se halla en una situación crítica y hasta cierto punto precaria.”*¹²⁵⁹

6.6. La Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales.

El Congreso de los Diputados sancionaba finalmente el proyecto el 2 de diciembre. Esa misma jornada era remitida, para su discusión, al Senado.¹²⁶⁰ El día 7 de enero de 1908 es aprobada por las Cortes la *Ley de Reorganización de servicios de la Armada y Armamentos navales*. Daba

¹²⁵⁶ Serrano Monteavaro, (1991) p. 80.

¹²⁵⁷ Reproducción casi íntegra del discurso de Amós, en *La Correspondencia Militar*, 19 de diciembre de 1907. Resumen, en Soldevilla: *El año político*. 1907, p. 514.

¹²⁵⁸ Cachinero (1988) p. 167.

¹²⁵⁹ Soldevilla: *El año político*, 1907, p. 511.

¹²⁶⁰ *DSC.*, 2 de diciembre de 1907, p. 3.135.

respuesta, por fin, a los tres interrogantes que desde la derrota de 1898 se formulaban en España los pensadores navales.

- Representaba un rotundo sí a la pregunta sobre si debía o no construirse una nueva escuadra.
- En plena consonancia con las tendencias nacionalistas imperantes en el mundo, se optaba por la construcción nacional: *“Los nuevos buques de la nuestra (Armada) deben construirse en España para que repercuta la construcción en su organismo económico promoviendo la circulación de la riqueza y estimulando el levantamiento industrial de la patria.”*
- También quedaba zanjado el debatido tema del tipo o tipos de barcos que convenían para dotar a la Armada. Con un presupuesto de 198.654.000 millones de pesetas y un plazo de ejecución de siete a ocho años, pretendía la construcción de las siguientes unidades:¹²⁶¹

¹²⁶¹ Colección Legislativa de la Armada, Tomo LXXXV pp. 8 a 68.

Cuadro nº 9: Unidades proyectadas en la Ley de Escuadra.

Tipos de Barcos	Valor en pesetas
Tres acorazados de unas 15.000 toneladas, a tres mil pesetas la tonelada con armamento completo	135.000.000
Tres "destroyers" de 350 toneladas, a seis mil pesetas la tonelada con armamento completo o tres sumergibles o submarinos de doscientas cincuenta a trescientas toneladas, a siete mil pesetas la tonelada con armamento completo y garantía de constructor especial para esta clase de buques	6.300.000
Veinticuatro torpederos de unas ciento ochenta toneladas, a seis mil quinientas pesetas tonelada con armamento completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques	28.080.000
Para construir cuatro cañoneros de ochocientas toneladas y trece millas, a mil ochocientas setenta y cinco pesetas tonelada con armamento	6.000.000
Para diez buques, propios para el constante ejercicio de la vigilancia y jurisdicción en las aguas litorales de unas ciento cincuenta toneladas y diez a once millas, a mil cuatrocientas pesetas la tonelada con armamento, por término medio	2.100.000
Para terminar el crucero Reina Regente	2.000.000
Para pertrechos del Cataluña	150.000

Fuente: *Colección Legislativa de la Armada.*

Se fijaba un plazo de ocho años para la realización de todo lo proyectado, tanto en lo relativo a las obras como en nuevas construcciones. Para las fechas de pruebas de mar y entregas, se tomaba como punto de partida el día en que la empresa adjudicataria se hiciera cargo de cada uno de los arsenales. Todos los buques proyectados estarían operativos en 1917.

Para las unidades estrella del proyecto de escuadra, esto es los acorazados, sus minuciosas especificaciones técnicas establecían lo siguiente:

"Tendrán 15.000 toneladas de desplazamiento normal, entendiéndose por tal, el que los buques tengan con los tanques de reserva vacíos, con los cargos y pertrechos reglamentarios y el carbón necesario para su radio de acción, que no será inferior á 5.000 millas, navegadas á velocidad económica. El casco será, en general, de acero dulce, con excepción de las partes ó consolidaciones que requieran acero especial. Tendrá tres cubiertas sobre la flotación, á saber; cubierta protectora, la de batería y la alta cubierta, sobre la que se apoyarán las torres barbetas de los cañones de grueso calibre; debajo de la flotación llevará dos cubiertas; estará dotado de los mamparos longitudinales y transversales necesarios para asegurar su flotabilidad y estabilidad aun en el caso de que dos de sus principales compartimientos estuviesen en comunicación con el mar, y

será capaz para la dotación que requiera el manejo en combate de todos sus aparatos y la atención de todos los servicios. La velocidad de estos buques no será menor de 19 millas á toda fuerza. El armamento ofensivo estará formado por ocho cañones de 30 centímetros próximamente, montados por pares en torres barbetas dispuestas en forma que puedan alcanzar los mayores campos de tiro, obtenidos con el mismo armamento en buques análogos, especialmente para los fuegos de través, y, además, de 20 cañones de 10 centímetros próximamente, instalados en gran parte sobre la cubierta de batería. El sistema y trazado de estos cañones, será el ya aceptado por alguna de las primeras naciones marítimas, con la garantía de estar ya empleados en los últimos buques de las naciones citadas de más reciente construcción. El fuego de estos cañones estará dirigido desde una estación especial, con la cual tendrá comunicaciones directas cada pieza, á fin de que las alzas en todos ellos estén constantemente graduadas á la distancia del fuego. Esta disposición del gobierno de la artillería, se ajustará al sistema adoptado también en alguna de las principales marinas. Los medios defensivos consistirán en una faja completa cerca de la flotación del mayor ancho dentro del desplazamiento señalado, cuyo grueso oscilará de 23 centímetros á 10, por lo menos en los extremos, y cuyo canto alto estará por lo menos 60 centímetros sobre la flotación correspondiente al desplazamiento normal; otro blindaje superior de 18 centímetros, que correrá hasta la roda del buque decreciendo igualmente en grueso; las barbetas de los cañones estarán blindadas con placas de 25 centímetros en los sitios directamente expuestos á los fuegos enemigos. Tendrán, además, dos torres blindadas: una, para el gobierno del buque, y otra, para la observación durante el combate, así como dos cubiertas blindadas: una, próxima á la flotación para defender la flotabilidad, y otra que coincidirá con la cubierta de la batería respectivamente. Han de llevar estos buques también redes para protegerlos contra el ataque de los torpederos, y que los cubrirán desde las amuras hasta la popa. Los aparatos de propulsión serán del sistema de turbinas con disposición semejante á la de los acorazados que actualmente tienen en construcción los Gobiernos de Inglaterra y Francia, y la disposición de dichas turbinas será la conveniente para producir la marcha avante, marcha atrás y de crucero. Serán de maniobra fácil, tendrán las últimas disposiciones para invertir rápidamente la marcha y estarán además provistas de todos los aparatos auxiliares necesarios para asegurar el vacío perfecto. Los pañoles de municiones se colocarán lo más cerca posible de las piezas que sirvan, estando aislados del resto del buque por mamparos estancos, evitando el paso por su interior de tuberías de vapor ó cables eléctricos, teniendo medios poderosos de inundación y demás sistemas de ventilación con regulación de temperaturas según los últimos y más perfectos sistemas, á fin de evitar el desprendimiento de gases de las pólvoras y los riesgos de su inflamación.”

Para los acorazados se establecía que las pruebas de mar del primero debían realizarse antes de cuatro años, y para los otros dos antes de los cinco y siete años, respectivamente. Las entregas se realizarán dos meses

después de las pruebas de mar.¹²⁶² El primero, “España”, realizó sus pruebas de mar el 1 de junio de 1913, dentro del plazo previsto en el proyecto.¹²⁶³ El último, “Jaime I”, sufrió un enorme retraso. Fue botado el 20 de septiembre de 1914 y entregado a la Armada el 20 de diciembre de 1921. Una demora de siete años. Para explicarla es necesario apuntar que el Gobierno británico retuvo su artillería en los talleres de Vickers, debido a la I Guerra Mundial, hasta 1919. Cuando fue alistado en la Marina el “Jaime I”, su diseño era obsoleto y su capacidad de combate reducida.

Las condiciones que deberían cumplir los tres “destroyers” proyectados eran:

“Serán de unas 350 toneladas de desplazamiento normal, cuya velocidad no será menor de 28 millas en pruebas en el desplazamiento que para dichos ensayos se estipule en el contrato; sus máquinas han de ser alternativas ó de turbinas, teniendo el Gobierno la facultad de elegir el sistema que tenga por conveniente una vez examinados los proyectos que fuesen presentados. El armamento militar de estos buques será de cinco cañones de 57 milímetros de tiro rápido, colocados en la cubierta alta y dos tubos giratorios para lanzar torpedos del sistema que fije el ministerio de Marina, también colocados sobre la alta cubierta; y por último, en cuanto á la resistencia del casco, considerándose como de la mayor importancia la solidez del mismo, los constructores tendrán que demostrar que las cargas por unidad de superficie en las partes que soportan mayor fatiga, están dentro de las condiciones aceptadas en las principales marinas.”

En los “destroyers” las pruebas de mar del primero en ser construido debían realizarse antes de cumplir los tres años y medio. Los otros dos debían realizar sus pruebas de mar en un período máximo de siete años. La entrega se fijaba para un mes después de la ejecución de las citadas pruebas.¹²⁶⁴

¹²⁶² Condiciones técnicas del acorazado, en F.A.M. Legajo 422, carpeta 5. Ministerio de Marina. *Bases generales de un concurso para el proyecto y ejecución por contrata de los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras Navales, Civiles e Hidráulicas, autorizados en la Ley de 7 de Enero de 1908*. Plazos para las obras de Acorazados, Artículo 26, p. 22.

¹²⁶³ A.G.A. Caja 54/7.033, legajo 235. El 11 de agosto de 1909, la embajada en Londres comunicaba al ministro de Estado “*la concesión del permiso para las pruebas de tanque*” de los tres acorazados en construcción en España. Se realizaron modelos de parafina de escala 1/30 que fueron sometidos al esfuerzo de alcanzar 19,5 millas de velocidad en el tanque experimental del Almirantazgo en Haslar. El 30 de diciembre se remitía el informe del Almirantazgo británico sobre el éxito de las referidas pruebas.

¹²⁶⁴ F.A.M. Legajo 422, carpeta 5. *Ibidem*. Artículo 26 p. 23.

Se proyectaban veinticuatro torpederos. Sus especificaciones técnicas eran menos minuciosas que para las otras unidades:

“La velocidad será superior á 25 millas en pruebas con el desplazamiento que para los ensayos se estipule en el contrato. El armamento estará constituido por tres cañones de 42 milímetros de tiro rápido, colocados sobre la cubierta y además tres tubos para lanzar torpedos del sistema que se determina por el ministerio de Marina. Esta clase de tubos lanza-torpedos serán giratorios é irán situados también sobre la cubierta.”

Tres de los torpederos deberían realizar sus pruebas antes de dieciocho meses. A partir de este momento, se entregarían en tandas de tres unidades a fin de los últimos empiecen sus pruebas antes de siete años. Los primeros tres torpederos se incorporaban en 1912. Los dos últimos en 1921.¹²⁶⁵

El proyecto de Escuadra fijaba las siguientes características para los cañoneros:

“Serán de unas 800 toneladas, quedando las dimensiones de los buques al arbitrio del autor del proyecto que tendrá que subordinarse esencialmente á que los buques tengan buenas condiciones marineras. El casco estará construido de acero dulce y dividido por medio de mamparos estancos en el mayor número posible de compartimientos, cada uno de los cuales podrá ser anegado sin peligro para la flotabilidad. Tendrá los alojamientos necesarios para su dotación que será de un jefe comandante, siete oficiales, ocho maquinistas, tres aprendices de maquinistas, ocho clases y 90 marineros. Cada buque llevará dos máquinas de triple expansión y hélices gemelas, así como filtros para despojar el agua de alimentación de grasas y demás substancias extrañas, y los destiladores y evaporadores necesarios para suministrar agua dulce para la dotación y para reparar las pérdidas de vapor. Las calderas serán de tubos de agua de gran diámetro; la velocidad media á toda fuerza, será superior á 13 millas, y el radio de acción con andar económico no será inferior á 2.500 millas. La artillería de cada uno de estos buques, consistirá en cuatro cañones de 75 milímetros y dos ametralladoras para los botes.”

Los cañoneros debían ser entregados en veintidós meses el primero de ellos y cuarenta el último, contando desde agosto de 1909. La casa encargada de sus planos fue la británica Brown. Los dos primeros cañoneros,

¹²⁶⁵ F.A.M. Legajo 422, carpeta 5. *Ibidem*. Artículo 26 p. 23.

“Recalde” y “Laya”, fueron dados de alta en 1911. Al año siguiente se incorporaron los dos restantes con los nombres de “Bonifaz” y “Lauria”.¹²⁶⁶

La Ley de 1908 posibilitaba optar por la construcción de destructores o de submarinos. Ferrándiz demandaba al Estado Mayor Central su opinión sobre tan importante aspecto de la futura Armada, el 16 de marzo de 1908. Cinco días después, Ramón Estrada, en su calidad de jefe del Negociado de Información, remitía el informe solicitado. Comenzaba argumentando la necesidad de que cada gran unidad de combate debe ir acompañada por un gran torpedero de altamar o un destructor que, gracias a su mayor velocidad, deberá realizar labores de vigilancia, exploración y rechazar los ataques de los torpederos enemigos. En el caso de la flota proyectada por la Ley de 1908, la carencia de cruceros hace *“imprescindible la construcción de los tres <destroyers>, como acompañantes de los tres acorazados en proyecto; y en la alternativa de elegir entre ellos o los submarinos, a los primeros debe darse la preferencia.”* Respondida la pregunta ministerial y, por tanto, decididas las unidades por las cuales se debe optar, se sugiere una modificación en el sentido de disminuir en dos el número de torpederos y, con los recursos liberados, *“adquirir uno o dos submarinos o sumergibles para ir enseñando y ejercitando al personal”* en el manejo de unas unidades que han de ser imprescindibles en el futuro de la flota española ante la importancia que este tipo de unidades de combate están adquiriendo en todas las marinas bélicas del mundo. Las carencias en el adiestramiento de los tripulantes harán que *“el fracaso sería seguramente muy lamentable, aún en tiempo de paz, por los accidentes a que pueda dar lugar... pero mucho más grave en tiempo de guerra”*¹²⁶⁷ No siguió este último consejo Ferrándiz.

Los establecimientos de Ferrol y Cartagena serán cedidos *“tan pronto como sea posible”* a un régimen de contrata *“con entidad o entidades industriales domiciliadas en España.”* El estado conservará La Carraca aunque dedicado a obras menores y sus trabajos se centrarán en los referidos a la artillería. Ante las graves carencias de los arsenales, su situación es calificada

¹²⁶⁶ F.A.M. Legajo 422, carpeta 5, *Ibidem*. Artículo 28 p. 23.

¹²⁶⁷ A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 428, carpeta 27.

de deficiente y anticuada en el preámbulo del proyecto de ley, es necesaria la inversión de importantes sumas de dinero en su puesta a punto y su modernización. Ambos aspectos pasaban por la realización de gradas; diques; polvorines; talleres; arreglo de almacenes; enlace de las vías de los arsenales con la red general de ferrocarriles y la construcción de un remolcador, cuatro aljibes de vapor y barcazas para el aprovisionamiento de carbón y municiones. En el arsenal de Ferrol se presupuestaban para sus reparaciones 11.450.000 pesetas. Se especificaba que se deberá instalar en el mismo una central eléctrica capaz de suministrar la energía suficiente para la realización de todos los trabajos requeridos tanto en el arsenal como en el astillero a máximo rendimiento. La obra fundamental que ha de acometerse es la construcción de un nuevo dique, con capacidad para barcos de 20.000 toneladas, precedido por un antedique que estarán ultimados en el plazo de tres años.¹²⁶⁸ Previamente habrá que rellenar los actuales diques primero y segundo y demoler los edificios que ocupan el futuro emplazamiento del dique. Se levantarán edificios para almacenes y carpintería. La dársena y la antedársena serán dragadas hasta una profundidad máxima de “*ocho metros y medio por debajo de las mareas vivas.*” El plazo de ejecución se establece en seis meses después de haberse concluido el dique.¹²⁶⁹ Se levantaría una grada para grandes buques con medio de transportes de materiales “*disponiéndose en plano inclinado un campo de gradas de 180 metros de longitud media, por 70 de ancho en el que se instalarán dos líneas de picaderos;*” lo que permitirá trabajar en dos acorazados al mismo tiempo.¹²⁷⁰ Como complemento se construirá un muelle de descarga, un depósito de materiales y un taller de herreros de ribera con traslación de herramientas y adquisición de nuevas. El plazo de ejecución de todas las obras será de dieciocho meses.¹²⁷¹

En Cartagena, donde solo se necesitaban los arreglos de algunos talleres para poner la factoría en estado operativo, solo se invierten 370.000 pesetas. En el arsenal mediterráneo se había entregado a la Armada, después de muchos problemas y retrasos en su ejecución, en agosto de 1904 un dique

¹²⁶⁸ SECN (1908) Artículo 11 pp. 29 a 33. Plazo Artículo 26 p. 51

¹²⁶⁹ *Ibíd.* Artículo 12 pp. 33 a 35. Plazo Artículo 26 p. 51.

¹²⁷⁰ *Ibíd.* Artículo 4 pp. 23 y 24.

¹²⁷¹ *Ibíd.* Artículo 26 p. 51.

con capacidad para carenar buques de 12.000 toneladas.¹²⁷² Por último, en el arsenal de La Carraca los gastos ascendían a 3.184.000 pesetas. La situación del mismo era pésima: era imprescindible el dragado de sus caños; era necesario la extracción de los barcos hundidos que dificultan el dragado; sus talleres de artillería no disponían de salidas aseguibles, ni por mar ni por tierra, para grandes piezas; su arrastre debe realizarse por malos caminos y con carretas de bueyes con enorme dispendio de coste y tiempo. “*La Carraca, tal como hoy se halla, no es astillero, ni arsenal, ni base naval: no es nada*”.¹²⁷³ Es imprescindible una solución. Para ello la Ley de 1908 proyectaba las siguientes actuaciones:

¹²⁷² Aprobación, construcción y problemas del dique de Cartagena, en Roda Alcantud, C.: “Renovación de la infraestructura naval del arsenal de Cartagena en la fase final de la crisis colonial española (1894-1902), en Sánchez Mantero, R. (coord.): *En torno al 98. España en el tránsito del XIX y XX. Tomo II. Actas del IV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*, 2000, pp. 234 a 238.

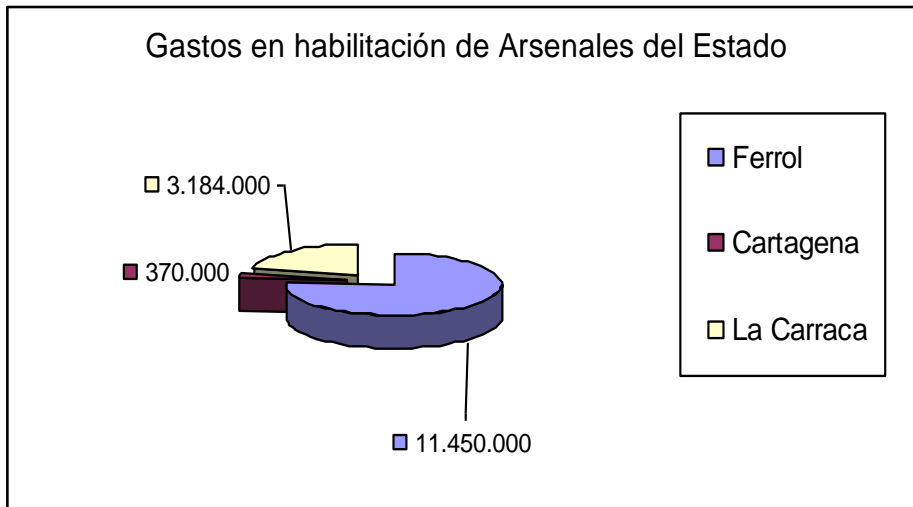
¹²⁷³ Situación de los arsenales militares, en Cervera Valderrama, J.: “Sobre la habilitación de nuestros puertos militares y algo más”, en *Revista General de Marina*. Tomo LXVIII, mayo de 1911, pp. 691 a 694. Quintana (1910) p. 310.

Cuadro nº 10: Inversiones aprobadas en los arsenales del Estado.

Habilitación del Arsenal de Ferrol	
Obras a realizar	Pesetas
Construcción de un dique para grandes buques	7.000.000
Dragado de la dársena y ante dársena	1.560.000
Completar la instalación de la central de energía eléctrica	200.000
Construcción de nuevos polvorines, arreglo de sus caminos y embarcaderos	200.000
Arreglo de vías y reparación de almacenes	120.000
Construcción de una grada para grandes buques con medios de transportes de materiales	410.000
Construcción de un muelle para descarga de materiales y vías	300.000
Construcción de un nuevo taller de herreros de ribera, con traslación de herramientas y adquisición de nuevas	400.000
Construcción de un muelle metálico de armamento, con grúas para embarque de las máquinas y demás efectos	500.000
Construcción de un taller para el montaje a flote con herramientas	210.000
Obras auxiliares y arreglo de los talleres actuales con adquisición de herramientas y medios modernos de transporte	610.000
Arsenal de Cartagena	
Construcción de un aljibe y reparación de su cañería	90.000
Construcción de nuevos polvorines y arreglo de sus caminos y embarcaderos	150.000
Arreglo de almacenes y enlace de la vía del arsenal con la red general de ferrocarriles	130.000
Arsenal de La Carraca	
Construcción de la dársena de entrada al nuevo dique	500.000
Dragado de los caños	1.500.000
Construcción de un aljibe en tierra	184.000
Para preparar los talleres de construcción de cañones y montajes	183.000
Para adquisición de maquinaria destinada a la construcción de cañones y montajes	197.000
Para vías de comunicación	120.000
Para instalar la fábrica de proyectiles de ejercicio de fuego y experiencias de la Junta de Artillería	300.000
Para la construcción de nuevos polvorines y arreglo de sus caminos y embarcaderos	200.000
Habilitación y defensa de los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena	
Construcción de un remolcador de 300 toneladas	360.000
Construcción de 4 aljibes de vapor	960.000
Construcción de barcazas para carbón y municiones	300.000
Material de torpedos y telegrafía sin hilos	1.500.000

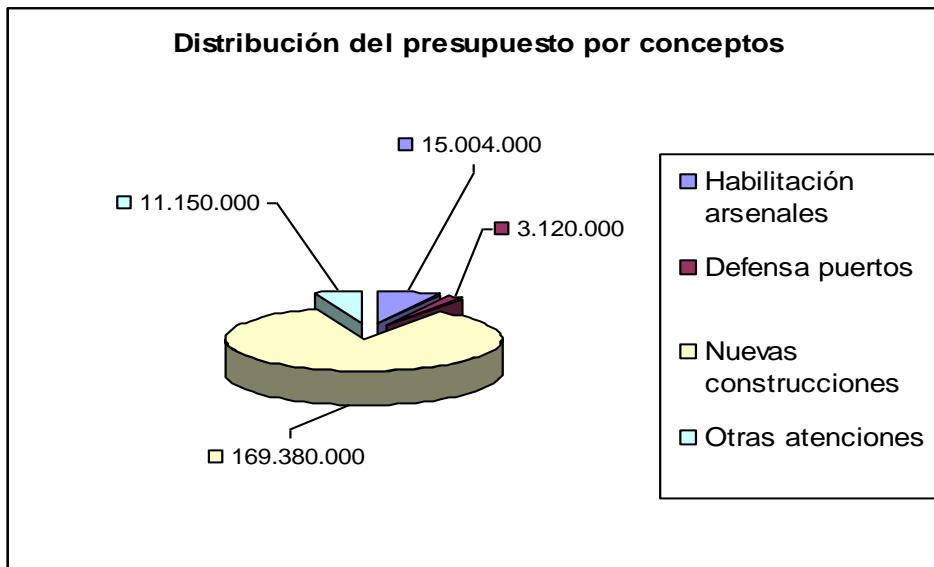
Fuente: Colección Legislativa de la Armada.

Gráfico nº 2: Gastos en habilitación de Arsenales del Estado.



Fuente: Colección Legislativa de la Armada (Elaboración propia)

Gráfico nº 3: Distribución del presupuesto por conceptos.



Fuente: Colección Legislativa de la Armada (Elaboración propia)

En el aspecto organizativo, el artículo segundo de la ley establece:¹²⁷⁴

Primero: la creación del Estado Mayor Central de la Armada. Era un “*organismo esencialmente militar*” dividido en dos secciones. La primera de ellas tendrá encomendada el estudio de la defensa y la guerra naval. La segunda sección entenderá de la organización y del régimen de todos los servicios genuinamente militares, tanto de material como de personal.

Segundo: la creación de una Jefatura de Construcciones navales civiles e hidráulicas, y otra de Artillería con el objetivo de “*realizar los estudios, proyectos y presupuestos de sus obras y de las grandes carenas y reformas; su preparación, inspección y ejecución técnica, y de los contratos que se otorguen para realizarlas, así como cuanto concierne a las adquisiciones de material para la Marina.*”

Tercero: la aparición de una Intendencia general de la Armada a la que corresponderán todos los servicios económicos y de contabilidad, haberes y pagos; la celebración y liquidación de contratos y la formación administrativa de presupuestos con todas sus incidencias.

Cuarto: La creación de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima con la misión de coordinar los diferentes servicios de la marina Mercante que hasta entonces se hallaban dispersos en varios ministerios.

Quinto: Creación de una Jurisdicción Central de la Armada. En la ley se establece el compromiso por parte del Gobierno de presentar a las Cortes, en el plazo de seis meses, un proyecto introduciendo en las leyes la organización y atribuciones de los Tribunales de la Armada y Enjuiciamiento de Marina.¹²⁷⁵

¹²⁷⁴ *El Diario Oficial y Gaceta* de 17 de enero de 1908, publicaba el Real Decreto del día anterior en el cual se desarrollaba en su articulado pormenorizadamente la organización del ministerio de Marina

¹²⁷⁵ De acuerdo con el compromiso suscrito, el 9 de julio de 1908 José Ferrándiz presentaba a las Cortes un Proyecto de Ley de Bases modificando la organización, competencia y atribuciones de los tribunales de la Armada.

Sexto: para completar los organismos de la Administración Central de la Marina se creaban:

- La Asesoría general del Ministerio.
- La Jefatura de servicios sanitarios.
- La jefatura de servicios auxiliares, que tendrá a su cargo todos aquellos asuntos que no resulten atribuidos a otros institutos.¹²⁷⁶

La ley dedicaba su artículo cuarto a la reorganización del personal de los distintos cuerpos de la Armada. Anunciaba medidas como la extinción de algunos cuerpos y escalas; regulaba los ascensos; el pase de la escala de servicios de mar a la de servicios de tierra; establece una nueva tabla de edades para pasar a la situación de reserva; se suspende el ingreso en todos los cuerpos de la Armada en espera de la publicación de nuevas plantillas; se realizaba una clasificación en dos escalas para los destinos y el personal del Cuerpo general de la Armada, *“una de servicios de la mar, a la cual quedarán afectos todos los de esta clase y aquellos que más directamente intervienen en la organización, alistamiento y utilización de las fuerzas navales, y otra de servicio de tierra en la cual figurarán todos los de las comandancias y ayudantías de Marina y la dirección de Navegación y pesca marítima;”* y adelantaba que en el año 1908 se presentará a las Cortes un proyecto de ley fijando las plantillas del personal ajustadas a la nueva organización de los servicios y de las fuerzas navales. De acuerdo con lo previsto, se acometería una importante reducción de plantillas plasmada en la Ley de 12 de junio de 1909. En la misma se declaraban a extinguir las escalas de reserva de Ingenieros, Artillería e Infantería de Marina; y los cuerpos de Astrónomos, Archiveros del Ministerio, Secciones de Archivos y Guardalmacenes. En los cuerpos subalternos se extinguen los de buzos y vigías de semáforos y la escala de arsenales en el Cuerpo de Contramaestres. Se fijaban las plantillas

¹²⁷⁶ En el Real Decreto de 16 de enero de 1908 se pormenorizaban sus competencias: *“reunirá los asuntos del personal correspondiente a los Cuerpos Eclesiástico, Archiveros, Secciones de archivo, Auxiliares de oficinas, porteros, mozos y otros, no atribuidos a ningún otro centro directamente; los de la Jefatura local del Ministerio de Marina; los de la Secretaría de la actual Subsecretaría, los de la Subdirección de servicios especiales; los relacionados con la Tabacalera y los incidentes de presas.”*

de los Cuerpos de la Armada con una importante reducción de las mismas: un 26 por 100 los empleos de generales, un 3 por cien los jefes y oficiales y un 27 por cien los cuerpos subalternos.¹²⁷⁷

Ferrándiz revolucionaba el mundo de la oficialidad naval. Lógicamente estas medidas suscitaron la oposición entre los perjudicados. Lo había anunciado Ramón Bullón: *“Habrá que herir intereses, habrá que sacrificar algo de lo personal”* ya que la situación en la que se encontraba nuestra marina hacía necesaria una radical reforma en la que *“es mucho lo que hay que destruir, llegándose hasta el punto de no dejar ni rastro.”*¹²⁷⁸ En mayo de 1907, al ser conocido el Proyecto de ley de organizaciones marítimas y armamentos navales, se reúnen en San Fernando (Cádiz) todos sus opositores. La mayor intranquilidad derivaba de lo recogido respecto al arsenal de La Carraca. Hubo inquietud también en Ferrol y Cartagena, pero menor. Ante el anuncio de drásticos recortes en las plantillas, el personal mostró su irritación.¹²⁷⁹ El contralmirante Ramón Auñón, capitán general de Cartagena, al recibir una copia del proyecto escribe:

*“más que un proyecto de reorganización, me ha parecido un proyecto de destrucción de la Marina, puesto que acaba con todos nuestros tradicionales organismos... prepara su absorción por el Ministerio de la Guerra... y todo esto para economizar 300.000 pesetas, con cuyo ahorro se amarga la vida a 300 compañeros y no se puede adquirir una lancha.”*¹²⁸⁰

El vicealmirante y senador Pascual Cervera y Topete hacía público, en 1907, un libro en Cádiz para manifestar sus ideas contrarias al proyecto. Se mostraba disconforme con la conveniencia de arrendar dos de los arsenales y mantener La Carraca bajo control estatal: *“esto es un grave mal, porque toda entidad particular cuenta con entera libertad para la organización del trabajo... mientras que la administración tiene sus formulismos.”* El organismo oficial competiría en inferioridad de condiciones frente al privado lo

¹²⁷⁷ Bordejé (1978) pp. 138 y 139. Cerezo Martínez (1983) pp. 112 a 114. Chocano (2008) p. 349.

¹²⁷⁸ Bullón, A.: “Patriotismo eficaz”, en *Revista General de Marina*, Tomo XL, marzo de 1907, p. 578.

¹²⁷⁹ *El País*, 30 de mayo de 1907 y *El Siglo Futuro*, 31 de mayo de 1907. Sobre la irritación entre los oficiales, *Heraldo de Madrid*, 30 de mayo de 1907, editorial “El conflicto del día.”

¹²⁸⁰ Carta de Ramón Auñón reproducida por Rodríguez González (2010) p. 171.

que acarrearía graves perjuicios a los destinados en el primero.¹²⁸¹ Se opone al sistema de ascensos y propone mejorar las retribuciones de los oficiales embarcados, “*de esta suerte, todo el mundo al estar en tierra se consideraría afortunado con embarcar y lo desearía vivamente como medio de hacer algunos ahorros.*”¹²⁸² No hay que hablar de recudir las plantillas, aunque reconoce que existe un exceso de personal, “*pero, tal vez, bastante menos de lo que muchos creen habida cuenta de que como apenas hay barcos y todo está moribundo, todos sobran bajo este punto de vista.*”¹²⁸³ La solución que aportaba es, como no podía ser de otra forma, el renacimiento de la Armada. Realizaba una velada crítica a las pretensiones descentralizadoras de Maura en materia regional a las que contraponen las excesivas tendencias centralizadoras de Ferrándiz para la marina. Los desacuerdos con el ministro, llevaron a Pascual Cervera a presentar su dimisión, alegando motivos de salud, como presidente de la Junta Superior en octubre de 1908.¹²⁸⁴ Oposición fuerte, rotunda de los altos oficiales a los intentos reformistas. ¿Por qué? No buscaban con su postura un beneficio para la Armada, querían simplemente mantener unos privilegios acrisolados y que valientemente Ferrándiz pretendía liquidar. El mismo Ferrándiz, dando un magnífico ejemplo de honradez, se aplicó su reforma al no ascender y amortizar la plaza que pudiera haberle correspondido.¹²⁸⁵ Ante las críticas a su política sobre el personal de la Armada, Ferrándiz se defiende: “*la resolución del problema de poseer un personal eficaz para su flota de combate, exige como condición precisa que el número de individuos de cada empleo de los que han de servir en esta flota, exceda en la menor cantidad posible del número de destinos que tengan en ellas estos individuos.*” No se ha seguido en España tradicionalmente esta política racional. Antes al contrario, se han convocado plazas innecesarias para ingresar en el cuerpo. Ferrándiz pone un claro ejemplo de ello: “*dándose en 1905 el caso extraordinario de que siendo 20 el número de plazas, el de alumnos admitidos fuera 54.*” La macrocefalia en la Armada, mal endémico en las Fuerzas Armadas españolas, se agravaba por la carencia de verdaderas

¹²⁸¹ Cervera y Topete, P.: *Observaciones al proyecto de Ley sobre Reformas de Marina*, Cádiz, 1907, pp. 24 a 26.

¹²⁸² *Ibíd.* p. 19.

¹²⁸³ *Ibíd.* p. 13.

¹²⁸⁴ *La Época*, 31 de octubre de 1908. Bordejé (1978) p. 182 y Chocano Higuera (2008) p. 357.

¹²⁸⁵ Bordejé (1978) p. 138. Rodríguez González (2009) p. 61.

unidades de combate. La mezcla de exceso de oficiales y pocos barcos provocaba que *“muchos oficiales podían llegar a Jefes y mandar unidades de combate sin haber servido antes en verdaderos buques de guerra o habiendo servido un espacio de tiempo insuficiente para adquirir la competencia necesaria para el mando de esta clase de buques.”*¹²⁸⁶

Como había afirmado Antonio Maura en su intervención parlamentaria del 27 de noviembre, la Ley del 7 de enero de 1908 no fijaba el límite de las aspiraciones nacionales en cuanto al desarrollo de su marina militar. Era lógico suponer y aun deducir de las manifestaciones hechas en la Cámara, que aquel modesto programa no fue sino el inicio de una nueva política naval más metódica y perseverante que la seguida en períodos anteriores.¹²⁸⁷ Desde las páginas de la revista *Vida Marítima* se demandaba la continuidad del programa naval, introduciendo un importante matiz: cuando la economía nacional pueda permitírselo. ¿Por qué era necesario construir más barcos? La respuesta estaba en la obsolescencia de muchas de las unidades navales lo que provocaría que *“cuando estén en disposición de prestar servicio los buques de la nueva ley de escuadra, quedarán solitos; pues los barcos actuales serán inútiles, los más y los menos serán buenos para comisiones muy pacíficas.”*¹²⁸⁸ Además de esta importante consideración sobre la fuerza naval existente, a favor de la continuidad de las construcciones navales, se argumentaban aspectos sociales y económicos relacionados con el trabajo en los arsenales, para que en ningún momento estén parados y sus gradas sin quillas. Es necesario, se insiste, no malgastar el esfuerzo realizado, dando continuidad a lo comenzado. Solamente así, España podrá defenderse de agresión. En caso contrario, abandono de los planes navales, las consecuencias serán funestas, se *“habrá malgastado el dinero que en la inteligencia de crear Marina (la nación) entregó”* y se reproducirá el problema de la pérdida de una mano de obra cualificada que ha costado tanto preparar.¹²⁸⁹ Debemos considerar que el paro de los arsenales es una pérdida muy grave; no solo provocaba la emigración de los trabajadores y de sus

¹²⁸⁶ F.A.M. Legajo 390, carpeta 6.

¹²⁸⁷ F.A.M. Legajo 355, carpeta 11.

¹²⁸⁸ Revista *Vida Marítima*, número 277, 10 de agosto de 1909, p. 388.

¹²⁸⁹ Revista *Vida Marítima*, número 350, 20 de septiembre de 1911, p. 410.

familias; también, en un efecto de cascada, el cierre y el consiguiente despido de los operarios de las fábricas suministradoras de material imprescindible para la elaboración de un moderno buque de guerra.

La Ley de Escuadra, ¿era un fenómeno aislado o se enmarcaba en un contexto económico más amplio? No podemos dejar de relacionar su aprobación, con el fenómeno de la intervención creciente de los estados europeos en la salvaguardia de su producción nacional, especialmente en el campo de la defensa nacional, cuyos pedidos se dirigían tradicionalmente hacia la industria autóctona que generaba unos importantes efectos de arrastre en la economía en general. La demanda del sector público permitía garantizar unos ingresos mínimos para afrontar los costes fijos de los proyectos de inversión en productos con mayor contenido tecnológico.¹²⁹⁰ Desde el último tercio del siglo XIX, se extendía una reacción proteccionista con aumentos progresivos de los derechos arancelarios. Demandantes de proteccionismo arancelario en España eran los cerealistas y los industriales textiles, metalúrgicos y del carbón. A comienzos del siglo XX la coyuntura les era favorable. A la pérdida de las colonias, se une una nueva guerra comercial en Europa. En España los industriales reclaman y obtienen una atención especial. La Ley de Bases Arancelarias de 1906 cerraba definitivamente la polémica librecambio o proteccionismo al imponer unos derechos de hasta el 50 por 100 sobre los productos extranjeros que ya se fabricaban en España.¹²⁹¹ Para satisfacción de los anhelos de entidades como el Fomento del Trabajo Nacional, la Liga Vizcaína de Productores, la Hullera Nacional, la Central Siderúrgica de Ventas o la Liga Marítima Española, se aprobaba La Ley de Protección de la Industria Nacional de 14 de febrero de 1907. Establece que en los contratos por cuenta del estado, la provincia o el municipio, para toda clase de servicios y obras públicas, sean admitidos únicamente artículos de producción nacional, salvo en determinados casos.¹²⁹² En opinión del profesor Ramón Tamames, la

¹²⁹⁰ Estudio de la relación entre proteccionismo a la industria nacional y desarrollo de la industria militar en los principales países de Europa Occidental, en Berdún Chéliz (2001) pp. 237 a 250. Fusi & Palafox (1997) p. 225.

¹²⁹¹ Serrano Sanz, J.M.: “El proteccionismo y el desarrollo económico en la Restauración. Reflexiones para un debate”, en *Revista de Historia Económica*, nº 1, 1989, p. 140.

¹²⁹² La vinculación con la citada ley queda explícitamente recogida en el artículo 2º de la Ley de Escuadra: “*La obtención y reparación del material para la Armada se efectuará a tenor de las siguientes*

publicación de ambas leyes hizo que la economía española quedara al abrigo de una protección integral, lo que contribuyó al crecimiento y renovación industrial españoles.¹²⁹³ En cuanto a la protección de las marinas nacionales, importantes grupos patronales, entre los que citaremos la Asociación General de Navieros de Bilbao, y de presión, la Liga Marítima Española,¹²⁹⁴ se habían manifestado a favor de una legislación proteccionista para ayudar a la industria naval nacional. Las primeras medidas se aprobaron en 1884 cuando se decretó la obligatoriedad de que los motores de los buques de la Armada fueran fabricados en España. La Ley de Construcción de la Escuadra, 12 de febrero de 1887, favoreció la sustitución de las compras de buques en el mercado internacional por los fabricados en España.¹²⁹⁵ La culminación de la actuación gubernamental a favor de la industria y de la marina española quedaba completada cuando, después de una larga gestación, el ministro de fomento, González Besada, presentaba la Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas Nacionales de 14 de julio de 1909. En su gestación había desempeñado un importantísimo papel la Liga Marítima Española autora de *Las Bases para un Proyecto de ley de protección a las industrias marítimas nacionales*.¹²⁹⁶ Para una marina que, en términos generales, tenía dificultades para mantener el ritmo de la modernización y que luchaba por continuar en la

reglas: 1ª. Las materias y efectos elaborados que corresponde proveer a la industria nacional con arreglo a la ley de 14 de Febrero de 1907 y las disposiciones complementarias de la misma, y pueda suministrar dicha industria, se adquirirán de ella con arreglo a lo que determinen los Reglamentos respectivos.”

¹²⁹³ Estudio de ambas leyes en un marco general de intervención estatal en la economía, en García Delgado, J. L. & Jiménez, J.C.: *Un siglo de España. La economía*, Madrid, Marcial Pons Historia, 1999, pp. 46 y 47. Palafox Gamir, J.: “Las luces y sombras del crecimiento económico. 1900-1930”, en *Ayer*, nº 28, 1997, pp. 82 y 83. González Hernández (1997) pp. 249 a 255. Cabrera & Rey (2002) p. 138. Tamames, R.: *Introducción a la economía española*, Madrid, Alianza Editorial, 1978, p. 272. Los efectos beneficiosos de la Ley de Protección a las Industrias, en Cubel, A.: “Gasto público y crecimiento económico en el Restauración (1874-1923)”, en *Revista de Historia Económica*, nº 1, 1993, p. 73. La sintonía entre lo legislado por el Gobierno de Maura y lo demandado por los industriales nacionales parece completa. Cuatro días después de la aprobación de la mencionada ley, José María Cornet Mas director de la Maquinista Terrestre y Marítima, la más importante de las industrias mecánicas, remite una carta de felicitación a Antonio Maura por “*aprobación ley 15 reserva a producción nacional*” El mismo directivo, en carta remitida el 3 de mayo, se quejaba de los encargos realizados por el Departamento de Guerra de máquinas y aparatos a la industria extranjera cuando la nacional podría haberlos suministrado. Recuerda al presidente del Gobierno que “*esto perjudica gravemente a la producción del país.*” F.A.M. Legajo 31, carpeta 15.

¹²⁹⁴ La labor de la A.G.N.B. es estudiada por Valdaliso (1990) pp. 69 a 103. La labor de la Liga Marítima como grupo de presión a favor de esta ley, en Rodrigo y Alharilla (2004) pp. 718 a 723.

¹²⁹⁵ Fusi & Palafox (1997) p. 226. Palafox (1997) p. 83.

¹²⁹⁶ Se proponían seis bases y unas bases complementarias referidas a Definiciones, Construcción de buques, Cabotaje nacional, Primas a la navegación y compensaciones de armamento, pesca, generalidades y bases complementarias.

lista de las grandes potencias mercantes, esta ley suponía una esperanza y un estímulo. La ley incentivaba el desarrollo de los astilleros nacionales mediante el establecimiento de un sistema de primas. Se reservaba el comercio de cabotaje para los buques de bandera y construcción nacionales, reservaba los servicios portuarios a las embarcaciones de construcción y bandera propia, se establecen subvenciones a las compañías navieras mediante primas directas a la navegación y se contrataban diversos servicios estatales con compañías privadas, siendo una de las más beneficiadas, como era ya habitual desde 1881, la Transatlántica. Se introducía la obligatoriedad, por primera vez, de consumir la hulla española para las empresas privadas que desearan acceder a las ayudas establecidas por la ley.¹²⁹⁷

6.7. La creación de la nueva Escuadra. El concurso de 1908 y La Sociedad Española de Construcción Naval.

6.7.1.- El concurso de 1908.

Aprobada la ley en el Congreso, se iniciaba la fase de su desarrollo. El primer paso es la publicación, el 21 de abril de 1908, en la Gaceta del Real Decreto con el pliego de las bases reguladoras para acudir al concurso de la construcción de la Escuadra. En su artículo 55 se especificaba que *“podrán tomar parte en este concurso las entidades industriales domiciliadas en España.”*¹²⁹⁸

Para tranquilizar a los posibles inversores e industriales extranjeros, imprescindibles para la realización del programa naval, el Ministerio de Hacienda, ante las dudas suscitadas sobre algunos aspectos de la financiación del proyecto, puntualizaba que en el mismo *“no se observa en ellas (las disposiciones legislativas) prescripción alguna contraria y que todas responden, seguramente a un plan completo y meditado cuyo fin es llevar a*

¹²⁹⁷ Fusi & Palafox (1997) p. 227. Palafox (1997) p. 83. Pan-Montojo (1998) p. 323.

¹²⁹⁸ Ministerio de Marina. *Bases generales de un concurso para el proyecto y ejecución por contrata de los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras Navales, Civiles e Hidráulicas, autorizados en la Ley de 7 de Enero de 1908.* p. 38.

efecto la construcción de una Escuadra y las demás obras civiles que la misma exigen, en las mejores condiciones posibles.” El Arancel de 1906 hace general la obligación de pagar en oro los derechos de aduanas, por tanto, el Ministerio de Hacienda:

“debe formular dos observaciones: una encaminada a aclarar un punto muy interesante por todos conceptos, el relativo al pago de los derechos de Aduanas, que importa mucho dejar bien determinado; y otro, a simplificar a favor de la contabilidad y aun de los intereses fiscales, lo que se refiere al pago de las obras cuando la adquisición de materiales procedente del extranjero sean pagados por el contratista en oro.”

La solución para ambos problemas era que el Estado fuese el encargado del abono de los derechos de aduana *“toda vez que constituye una parte del gasto autorizado para la construcción de la Escuadra”* Deberían, además, fijarse los puestos aduaneros por donde quedaban autorizadas las importaciones en función del arsenal de destino.¹²⁹⁹

Tan solo cuatro meses después, 21 de agosto de 1908, a las 11 de la mañana en medio de una gran expectación por parte de los representantes de las compañías licitadoras y de periodistas nacionales y extranjeros, se procedía a la apertura de plicas por la Junta Superior de la Armada.¹³⁰⁰ Había cuatro contendientes en liza:

- a) Presentado por D. Félix Rodríguez Marban en representación de la Sociedad “Groupe Industrial Francais” que estaba liderado por Schneider, incluía a Forges et Chantiers de la Méditerranée y a Chantiers et Ateliers de la Gironde. No contaba con socios españoles. El grupo francés se comprometía a la adquisición de suministros en el mercado nacional, reservando la fabricación de toda la artillería a la Fábrica de Trubia. La oferta económica planteaba 140.600.000 pesetas para el denominado Grupo A,

¹²⁹⁹ F.A.M. Legajo 355, carpeta 11: Resolución del Ministerio de Hacienda firmada por D. Cayetano Sánchez Bustillo el 15 de abril de 1908.

¹³⁰⁰ Narración del acto, en *El País*, 22 de agosto de 1908. F.A.M. Legajo 422, carpeta 5: Instrucciones dadas de R. O. al Presidente de la Junta Superior de la Armada sobre la apertura de plicas.

construcciones y obras a realizar en Ferrol, y 40.000.000 de pesetas para las construcciones a realizar en Cartagena.

- b) Presentaba D. Pío Perrone los pliegos de un grupo italiano liderado por Gio Ansaldo & Co., con la colaboración técnica de la casa artillera austriaca Skoda-Werks y la siderúrgica francesa Marrel Frères. Con ambas se comprometía a constituir la Compañía Metalúrgica Naval Española. Contaba con la ventaja inicial de las relaciones personales de Fernandino y Pío Perrone con políticos españoles como Antonio Maura, Segismundo Moret y Francisco Silvela y de la Ansaldo en general con la Armada, especialmente con Víctor Concas.¹³⁰¹ Incluía cuatro diseños distintos de acorazados entre las 16.100 y las 16.250 toneladas, con el objetivo de que el ministerio de Marina escogiera el más adecuado a sus intereses. Igualmente presentó varios diseños para los restantes buques a construir. La novedad era la propuesta de fabricación de blindajes y turbinas en España y del arrendamiento de La Carraca para la artillería. Mediante el concurso de pretendía dotar a España de una eficaz industria en el apartado de la industria naval-mecánica militar.¹³⁰²
- c) El presentado por el Sr. Conde de la Torre-Vélez a nombre y en representación legalmente acreditada de los señores D. José Tartier, presidente de la Unión Industrial de Asturias y sociedades; D. Inocencio Fernández propietario en Asturias y Consejero de la Sociedad de Ferrocarriles Vasco-Asturianos y otros; Gerald Talbot apoderado especial para representar en este caso a la razón social Palmers Shibuilin and Fron Company Limited; J.L. Tivaddell gerente de construcción naval de la misma casa y Edmund Shares director de la razón social Beardome and Company Limited suscrito por todos los expresados señores. Este grupo, que se autocalificaba como los únicos nacionalizadores, se comprometía a establecer en España fábricas de blindajes, turbinas, grandes piezas de forja y artillería

¹³⁰¹ Saba, F.A.: “La multinazionale Ansaldo in Turchia e in Spagna (1895-1914)”, en *Annali Di Storia dell'impresa*, nº 7, 1991, p. 391.

¹³⁰² *Ibidem.* p. 393.

diversa. Consiguieron movilizar en su apoyo gran parte de la sociedad asturiana como demostraba la reunión en el Teatro Campoamor de Gijón, el diez de agosto, de un grupo de obreros para protestar por la manera en que discurría el concurso. Como su problema era encontrar socios extranjeros solventes técnicamente, habían solicitado una prórroga de treinta días para el concurso. El presidente del Consejo de Ministros no había aceptado la misma. Ante esta actitud, habían solicitado una audiencia al monarca. Tampoco consiguen nada al estar éste de viaje en Inglaterra.¹³⁰³

- d) Por último, el suscrito por los señores Don Tomás de Zubiría e Ibarra, Don Enrique de Satrustegui y Barnie y Don Arístides Fernández y Fret en representación de un grupo británico-vizcaíno-catalán creadores de la Sociedad Española de Construcción Naval. Era aún un grupo inexistente, sus estatutos indicaban que la constitución tendría lugar en el momento en que recibiera el encargo de uno de los grupos de obras del Programa Naval.¹³⁰⁴ Ofrecían el compromiso de montar las turbinas Parsons en Ferrol, la adquisición de un alto porcentaje de suministros en la industria nacional,¹³⁰⁵ bajar los precios estipulados y *“aumentar la obra naval entregando un submarino de una 120 toneladas de desplazamiento sumergido, construido por la Casa que posea los secretos y patentes.”*¹³⁰⁶ Además de este regalo se comprometían a *“establecer instituciones de beneficencia para los obreros o a sostener alguna que esté establecida según el Gobierno lo estime preferible.”*¹³⁰⁷

¹³⁰³ Ceballos (1908) pp.115 y 116.

¹³⁰⁴ F.A.M. Legajo 422, carpeta 5: *“Se constituyen en Sociedad con el título de Sociedad Española de Construcción Naval con la condición suspensiva de que ha de proceder a la constitución definitiva la adjudicación total o parcial de las obras objeto del concurso.”*

¹³⁰⁵ F.A.M. Legajo 422, carpeta 6: *“Solo en el caso de que dichos artículos, así como los no incluidos en la relación que acompaña al Reglamento de 23 de Febrero de 1908, se comprobare ante el Ministerio de Marina que no podía obtenerlos satisfactoriamente de la industria nacional, ni esta nos lo ofrecería y garantizaría en el momento necesario de hacer los pedidos y las fechas cantidades y calidades que exijan nuestros contratos con el Gobierno, los adquiriríamos en el extranjero, previo el debido conocimiento y asenso del Ministerio de Marina.”*

¹³⁰⁶ El submarino no fue construido. Ceballos apunta como motivos que su diseño estaba muy superado y debió de parecer poco serio este regalo, procedente seguramente de un encargo frustrado. Ob. cit. p. 205.

¹³⁰⁷ F.A.M. Legajo 422, carpeta 6.

Resulta sorprendente que en la apertura de plicas no hubiera ninguna bajo patrocinio de la importante industria armamentística alemana. A este respecto hemos de señalar que la casa Krupp se retiraba cuatro días antes del concurso.¹³⁰⁸ Pérez Garzón lo achaca a la falta de protección por parte de Francisco Silvela.¹³⁰⁹ La opinión del citado historiador podemos matizarla. En la Fundación Antonio Maura se encuentra depositada una carta fechada el 17 de agosto de 1908 con el sello de Fried Krupp dirigida al ministro de Marina, José Ferrándiz, en la cual podemos leer: “... *a domé la plus vive des satisfactions en nous ovrant la perspective de pouvoir collaborer a la reorganisation materielle de la flotte espagnole.*” Esta colaboración se remontaba a más de 40 años. Comentaba, en su misiva, como sus ingenieros visitaron los arsenales durante el mandato de Francisco Silvela y recuerda a Maura que el 23 de noviembre de 1907, en las Cortes, mencionó la posibilidad de colaborar con la firma alemana. No obstante, a pesar de sus repetidos y múltiples esfuerzos, “*nous ne pouvons pas cacher a votre excellence le sentiment de quelque decepción que nous a inspiré l’invitation a la soumission publiée... Malgre a cette situation nous n’abandonons pas tout espoir de pouvoir mettre nos servicies a la disposition de la Marine Royale Espagnole.* » Esa decepción respecto a las condiciones del concurso, especialmente en lo concerniente a la nacionalización de la producción, puede explicar la ausencia de los fabricantes germanos que ofrecen sus servicios para construir buques submarinos y “*para facilitar proyectiles perforantes y cargados de altos explosivos.*” Terminaba la misiva recordando la magnífica calidad de sus blindajes y de sus grúas portuarias.¹³¹⁰ El Gobierno conservador responde amablemente que ya usará sus servicios en otra ocasión.¹³¹¹ Después de los acuerdos suscritos con los miembros de la Entente en Cartagena, es lógico el rechazo de la opción alemana. Hubiese sido, cuando menos extraño, que la

¹³⁰⁸ Según la narración de Ceballos: “*Esta casa siguió con su habitual perspicacia toda la tramitación de este asunto, y desde el primer momento creyó ver en el articulado del pliego para el concurso, algunas condiciones por cuya virtud resultaba ella prácticamente eliminada.*” Ob. cit. p. 93

¹³⁰⁹ Pérez Garzón, J. S.: *Luis Morote. La problemática de un republicano (1862-1913)*, Madrid, Castalia, 1976. p. 137.

¹³¹⁰ F.A.M. Legajo 355, carpeta 11.

¹³¹¹ *El Imparcial*, 4 de mayo de 1909: “*Es al mismo tiempo la voluntad de S. M. se manifieste a la firma Fried Krupp que su cortés ofrecimiento y la fama universal de los productos de su respetable casa, especialmente en lo referente a construcciones y armamentos navales, serán motivo de preferente atención por parte del Gobierno español en cuantas ocasiones lo permitan los servicios que se reserva el Estado...*”

necesaria transferencia de tecnología naval para la atrasada industria española, procediera del enemigo del Reino Unido, ahora aliado.

En el mismo acto de apertura de plicas, el presidente de la comisión plantaba el primer problema para la presentada por el Conde de Torre-Velez. Era un asunto burocrático: la proposición no estaba extendida en papel sellado de la clase 11ª que determina el artículo 56 de las bases del concurso.¹³¹² Se defendió el Conde alegando que *“usa el derecho que le concede la Ley del Timbre, sustituyendo con pólizas el papel de la clase 11ª.”*¹³¹³

Concluido este trámite legal, se abría el plazo para que se pronunciaran los peritos de la Armada sobre las ofertas presentadas. Se reunió la Junta Superior de la Armada, el 22 de agosto, para establecer el turno en que los distintos Centros Consultivos habrían de emitir sus informes.¹³¹⁴ El primer informe en ser emitido lo realizó la Junta de Artillería el 31 de octubre. Después de un minucioso análisis técnico sobre las características de los cañones diseñados en cada una de las propuestas presentadas, establece que: *“la única circunstancia que pudiera abogar por la Sociedad Española de Construcciones Navales, es la de haber sido motivo de buenos informes dados por los japoneses en ocasión de la última guerra.”* Queda completamente descartada la propuesta del Grupo Tartiere por *“no haber definido en ella el sistema de artillería, ni aportar las garantías técnicas que para su construcción exige el Concurso.”* Los artilleros, basándose en la experiencia, abogan por conceder el concurso a la casa Schneider, partícipe del “Groupe Industrial Francais”, ya que ha suministrado durante mucho tiempo el material artillero de las Fuerzas Armadas españolas con resultados satisfactorios. No obstante, reconocen que *“las tres proposiciones son aceptables en principio,”* aunque

¹³¹² Artículo 56: Las proposiciones se presentarán para cada grupo objeto del concurso, en pliego cerrado y simultáneamente el resguardo de haber constituido la fianza provisional establecida en estas bases. Se redactarán en castellano y en papel sellado de clase 11ª, sin sujeción a modelo, y contendrán los precios expresados en pesetas.

¹³¹³ F.A.M. Legajo 422, carpeta 5. Narración del incidente, en Ceballos (1908) pp. 105,106 y 116 y *La Correspondencia Militar*, 21 de agosto de 1908.

¹³¹⁴ F.A.M. Legajo 422, carpeta 5.

proponen numerosas mejoras de carácter técnico y organizativo en su largo y minucioso informe.¹³¹⁵

El 3 de noviembre de 1908 el Intendente General de la Armada, Joaquín Aranda, emite su preceptivo dictamen sobre los cuatro grupos presentados al concurso. Su opinión difiere completamente de lo expuesto por la Junta de Artillería al escribir que: “*Schneider presenta una proposición honorífica, esto es para que figure su nombre en el Concurso, porque no se adapta a los puntos esenciales de las bases*”. Insiste más adelante en que “*solo hay una vaga promesa de constitución de sociedad con industrias españolas con sujeción a las bases la personalidad jurídica como parte del concurso debe tener para ello carácter definitivo por un pacto previo, y esto no acontece en la propuesta de Shneider*”. Por todo lo anteriormente expuesto, el veredicto para esta propuesta no puede ser nada más que negativo. La empresa italiana Ansaldo había trabajado para la Armada española con anterioridad al desastre del 98.¹³¹⁶ La Marina no guardaba buen recuerdo de ella. Su Intendente informa: “*Ansaldo necesita un estudio puramente jurídico respecto a la documentación presentada para justificar la personalidad que ofrece contratar con el Gobierno. Es necesario que las entidades españolas que han de asociar a las extranjeras de la proposición Ansaldo hayan pactado ya con ellas un documento solemne, y tal pacto exigido por las bases ni existe ni puede existir tratándose de emitir acciones de adquisición voluntaria*” Tampoco convence la segunda opción. Igual suerte corre la tercera, aunque el motivo es menos convincente: “*Tartiere tiende a discutir las bases acompañando para ello documento que no se exige para el concurso*”. Su inclinación es por la opción apoyada por Antonio Maura. Sobre la misma todo son frases elogiosas: “*La cuarta proposición que denominaré Española por estar ya constituida por este epíteto, y con arreglo a las bases, la Sociedad que pueda contratar el Gobierno, desde el punto de vista económico no presenta dificultad alguna*” Frente a lo que ocurre con sus competidoras, desde el punto

¹³¹⁵ F.A.M. Legajo 422, carpeta 8.

¹³¹⁶ Después de una larga y penosa gestión del almirante Beranger, era adquirido a la citada casa italiana el crucero “Cristóbal Colón” votado el 16 de diciembre de 1896. Su construcción resultó demasiado apresurada y sus cañones de más calibre estaban aún sin montar cuando se incorporó a la escuadra del almirante Cercera que sería destruida en la batalla de Santiago de Cuba.

de vista formal, “se amolda completamente a las bases, cumpliendo sus requisitos” aunque reconoce un problema: “salvo la petición de intereses por demora en los pagos o rescisión del contrato en otro caso.” Por si lo anterior no fuese suficiente, la SECN “es la única en la que se rebajan los precios tipos, y en el orden económico, si los buques y las obras encajan en el orden técnico, tiene, para el que suscribe un carácter decisivo.”¹³¹⁷

Siete días después, el Asesor de la Armada, Juan Spottorno, emite un informe pidiendo más tiempo para estudiar las cuatro ofertas presentadas al concurso; especialmente esta demora le parece imprescindible para “conocer los informes técnicos que han de emitirse; pasando entonces a la adjudicación.”¹³¹⁸ Apunta una dificultad: “el proyecto de acorazado presentado no puede entrar en los diques secos de La Carraca y Cartagena.” La solución requiere de más estudios y, por tanto, de más tiempo. No fue atendida su recomendación.

La Junta de Ingenieros, también conocida como Junta de Construcciones Navales, reunida entre los días 16 y 19 de noviembre se muestra favorable a la propuesta hispano-británica. Tanto para los tres acorazados, previa introducción de las modificaciones que las ponencias indican en sus informes, como para los “destroyers”, torpederos y cañoneros, éstos también introduciendo modificaciones, “la Sociedad Española de Construcción Naval es la que ofrece mayor suma de ventajas para la ejecución de la totalidad de obras.” Proponen, además, toda una batería de mejoras en los temas de dragado, grada, taller de herramientas de ribera, muelle de armamento, taller de montaje a flote, central eléctrica y talleres de turbinas.¹³¹⁹

Concluidos los informes de los Centros Consultivos, era el turno de la Junta Superior de la Armada. Constituida por diez vocales.¹³²⁰ El 21 de

¹³¹⁷ Dictamen del Intendente, en F.A.M. Legajo 422, carpeta 10.

¹³¹⁸ Dictamen del Asesor, en F.A.M. Legajo 422, carpeta 11.

¹³¹⁹ F.A.M. Legajo 422, carpeta 7.

¹³²⁰ La Junta Superior de la Armada estaba compuesta por: su secretario era el capitán de navío Alberto Balseiro Casajus; el cuerpo general estaba representado por Sostoa, que hacía las funciones de presidente,

noviembre, su presidente dejaba los informes emitidos a disposición de los vocales de la Junta durante un plazo de ocho días, prorrogables en caso de que su examen lo requiriera. Durante la jornada del 30 de noviembre se procedió a la lectura del informe del señor Intendente. Quedó aprobado por mayoría con los votos en contra de los señores Estrañ y Spottorno. Después Sostoa propuso que se votase lo siguiente: “*Si a pesar del anterior acuerdo se deben seguir examinando todas las proposiciones para facilitar la ulterior resolución del Gobierno.*” Fue aprobada por unanimidad. La sesión vespertina fue dedicada al examen del informe de Spottorno, acordándose por unanimidad tener en cuenta sus observaciones al redactar el contrato correspondiente a la adjudicación. Nuevas sesiones matinales y vespertinas los días 1 y 2 de diciembre. Se comenzó analizando el informe de la Junta de Construcciones. Spottorno tomó la palabra para manifestar que, deduciéndose de dicho informe que sólo la proposición de Vickers está dentro de las condiciones del concurso, si la Junta acepta dichas conclusiones, deberán ser rechazadas las otras tres proposiciones. Respondió el señor presidente, que si el señor Spottorno insistía en su parecer, podría formular voto particular. Se empezó el estudio del informe de la Junta de artillería, que prosiguió en la sesión de la tarde. La jornada siguiente, en sesiones matutinas y vespertinas, fue íntegramente dedicada al estudio del informe de la Junta del Estado Mayor Central y al escrito del señor Estrañ, que se unió al de dichas actas, y al del señor Chacón. En la sesión del día 4 el general García de la Vega presentó y dio lectura de un escrito, en el que se hace notar las diferencias de opinión del señor Estrañ, jefe del Estado Mayor Central, y la de la ponencia de dicho Estado Mayor, aceptada por todos los demás vocales, ampliando los fundamentos que en dicha ponencia se exponen, cuyo escrito se acordó se uniese al del Estado Mayor, manifestando el señor Estrañ que, al ampliar su informe, se ocuparía de las informaciones presentadas por García de la Vega. Terminada la lectura, se puso a votación la siguiente pregunta: “*¿Qué número de preferencia debe ocupar cada uno de los proyectos de acorazados, expresando si deben ser con modificaciones o sin ellas?*” El resultado de la votación en el siguiente:

Estrañ y García de la Vega; los artilleros por Garcés y Redondo; los ingenieros navales por Angulo y Velez; la intendencia por Saralégui y, por último, el auditor Spottorno.

- Vickers, Schenider y Ansaldo por los señores Vélez, García de la Vega, Redondo, Saralegui, Garcés y Angulo, todos con modificaciones.
- Ansaldo, Schneider, Vickers por los señores Spottorno, Estrañ y Sostoa, también con modificaciones.

Aceptada la primacía de la casa británica, en las sesiones siguientes, entre los días 4 y 16 de diciembre, se procede a la discusión de las modificaciones propuestas por la Junta de Ingenieros, Junta de Artillería y Junta de Intendencia. En las bases publicadas por el ministerio de Marina se había previsto, en su artículo 58, tal contingencia.¹³²¹ La existencia de modificaciones comunes a todos los proyectos, hace sospechar que los pliegos de condiciones presentados no se ajustaban completamente a las bases convenidas.¹³²² Precisamente, la aceptación de estas modificaciones, es la causa de la presentación de tres votos particulares al dictamen de la Junta Superior de la Armada. Este hecho será la base que utilizará Macías del Real, como veremos más adelante, para acusar al Gobierno de prevaricación. Es conveniente, dada la trascendencia mediática que tuvo la anterior acusación, que nos detengamos en las propuestas de modificaciones aprobadas. Las mismas, después de haber sido discutidas, fueron remitidas al ministro de Marina.

a) Modificaciones propuestas respecto a los acorazados:

- *Modificaciones comunes a todos los proyectos:*

1ª. Reducir el radio de acción en desplazamiento normal a 2.250 millas a cambio de aumentar la velocidad a 19,5 millas.

¹³²¹ Art. 58: “También podrá acordar ocasionalmente la adjudicación, señalando las variantes, mediante las cuales una propuesta inadmisibile resultaría aceptable, y un plazo para concretar o no tales modificaciones el autor de la proposición.” Ministerio de Marina: *Bases generales de un concurso para el proyecto y ejecución por contrata de los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras Navales, Civiles e Hidráulicas, autorizados en la Ley de 7 de Enero de 1908.* pp. 44 y 45.

¹³²² Bordejé (1978) p. 164.

2ª. Emplear mamparos de explosión de 38 m/m.

3ª. Se estudiará la posibilidad de disponer en las torres para cubrir las cañoneras, de las piezas para-cascos movibles del espesor conveniente.

4ª. Las torres irán provistas de los aparatos de seguridad necesarios para evitar todas las falsas maniobras que pudieran ocasionar averías. La casa concesionaria facilitará planos de construcción tanto para los cañones de 100 m/m como para los de los calibres inferiores.

5ª. Antes de firmarse el contrato, la casa concesionario deberá presentar una colección de planos de los cañones de 30,5 c/m, sus montajes, torres, proyectiles, mecanismos de cierre, a fin de completar los datos que faltan en los documentos presentados a concurso, para poder formar de todo ello un juicio más completo y modificar si se creyera conveniente alguno de sus órganos.

- *Modificaciones al proyecto de la S.E. de C.N.*

1ª. Aumentar la altura de la obra muerta hasta dejar el cuerpo de proa y el armamento en él emplazado en las mismas condiciones que el acorazado "Mikasa", pero manteniendo la integridad de condiciones del proyecto.

2ª. Aumentar lo que se posible sobre la flotación la altura de los cañones de 100 m/m.

3ª. Se acepta de los dos sistemas de cañones de 30,5 propuestos el de zunchado ordinario y 50 calibres de longitud.

4ª. Se acepta el proyecto de torre hidráulica entre los dos presentados debiendo advertir a la casa constructora lo siguiente:

- *Los recuperadores de resorte no deberán trabajar, a ser posible, más allá de los 2/3 en carga de aplastamiento.*
- *Los caminos de rodamiento fijos deberán reposar sobre estructura protegida por el blindaje del pozo sin apoyarse en dicho blindaje.*
- *Se procurará en el proyecto definitivo que puedan hacerse a brazo las maniobras más importantes.*

5ª. Se estudiarán los pañoles de manera que en caso necesario puedan, sin entorpecer el servicio, alojar una dotación mayor que la prevista en la proposición presentada.

6ª. Se elige el cañón de 101,6 m/m zunchado por el procedimiento ordinario.

7ª. Se estudiará por la casa constructora la manera de garantizar en estas piezas que no puedan producirse accidentes debidos a la inflamación de los restos de saquetes y gases que quedan en la pieza después del tiro.

8ª. Tanto para estos cañones de 101,6 m/m como para los de 75 m/m se procurará aumentar la capacidad de los pañoles a fin de que puedan alojar mayor número de municiones que las asignadas en la proposición.

9ª. Además del servicio telegráfico previsto en las especificaciones irán dotadas las torres y la batería de aparatos telemétricos que podrán utilizar en el caso de quedar incomunicadas.

10ª. El Inspector de Artillería expuso que se notaba en las proposiciones de la Sociedad Española de Construcción Naval la omisión de las dos ametralladoras.

b) *Modificaciones propuestas respecto a los “destroyer”:*

1ª. Deben adoptarse las turbinas para asegurar a este motor el desarrollo de la máxima velocidad durante un mayor espacio de tiempo.

c) *Modificaciones propuestas respecto a los Torpederos:*

1ª. Se construirán con arreglo a los planos presentados por la Sociedad A. Normand.

2ª. Que deben adoptarse turbinas para un determinado número de torpederos, que por ahora podían limitarse a 10, sin perjuicio de aumentar este número si la experiencia que se adquiriera con los primeros construidos así lo aconsejara.

d) *Modificaciones propuestas respecto a los Cañoneros:*

1ª. Suprimir el tiro forzado que propone la Sociedad Española para la velocidad de 13 millas.

2ª. Fraccionar el aparato evaporatorio.

3ª. Aumentar el espesor hasta obtener el exceso de solidez que caracteriza a esta clase de barcos.”¹³²³

Además de estas mejoras respecto a las unidades navales proyectadas, se establecen condiciones con el claro propósito de beneficiar a la industria nacional:

1ª.- Al menos la mitad de los blindajes del segundo de los acorazados y la totalidad del tercero de ellos se compraría a talleres nacionales.

2ª.- La mitad de la artillería de mediano calibre que han de llevar los buques objeto del concurso, será construida en el establecimiento de La Carraca, siempre que en tiempo oportuno quede habilitado para dicha fabricación. Además de hacerse las oportunas obras para que en sus instalaciones se puedan cambiar los tubos de ánima de los cañones de 30,5 cm.

Los minuciosos informes técnicos emitidos, daban paso al momento más importante, el de la adjudicación de la obra al mejor postor. El día 18 de diciembre, la Junta Superior de la Armada procedió a la lectura de los votos particulares. Comenzando por el de García de la Vega que impugnaba cada una de sus objeciones presentadas por el jefe del Estado Mayor para, por último, concluir que:

“como se ha demostrado con toda evidencia que tres de los tipos están completamente fuera del concurso, es el Vickers el único que por reunir mayor número de ventajosas condiciones, por su magnífica superioridad sobre los demás, en la disposición de los fuegos de su artillería, en el sistema de sus torres y cañones, su situación más alejada de las extremidades, en la distribución y protección de los pañoles de

¹³²³ Modificaciones propuestas por la Junta Superior de la Armada, en F.A.M. Legajo 422, carpeta 13.

*municiones, en la mayor protección que da a su obra viva... Vickers es el único en el que encajan y caben las reformas propuestas.*¹³²⁴

Spottorno, Estrañ y Sostoa habían votado, aunque recomendando modificaciones, por el proyecto presentado por la casa Ansaldo.¹³²⁵ Las causas alegadas para su decisión eran las siguientes:

Primera: El acorazado proyectado por la casa Vickers no cumple con el requisito de autonomía, 5.000 millas, propuesto en las bases del concurso. Este requisito es satisfecho por el proyecto Ansaldo.

Segunda: El barco proyectado es inseguro y tendrá graves problemas para navegar con olas de 80 a 100 metros de longitud y 5 metros de altura. En este caso, tendrían que abrir los departamentos estancos y, si se encontrasen en medio de un combate, suspender el fuego y convertirse en un blanco fijo para el enemigo. El barco proyectado por la SECN podía volver a reproducir el accidente del “Reina Regente” perdido por sus malas condiciones marineras. El acorazado proyectado por el grupo italiano y el del grupo francés podrán navegar con soltura en estas condiciones marinas y conseguirán hacer uso de su artillería.

Tercera: Se hablaba de los planos del acorazado japonés “Mikasa” como prototipo para los españoles; aunque el Gobierno no disponía de dichos planos y tampoco quedaba suficientemente clarificado si se tomaba como modelo el anterior o posterior al accidente sufrido por el navío nipón.¹³²⁶

Cuarta: El coste de la operación de dragar el arsenal y el puerto de Ferrol había ascendido desde las 1.500.000 pesetas presupuestas a 3.075.000 pesetas. La casa ganadora del concurso, para evitar sobrepasar la barrera presupuestaria impuesta, había disminuido el coste de la tonelada construida en 240 pesetas.

¹³²⁴ F.A.M. Legajo 422, carpeta 9.

¹³²⁵ F.A.M. Legajo 422, carpeta 12. Texto completo de los votos particulares de Federico Estrañ, Enrique Sostoa y Ordóñez y Juan Spottorno.

¹³²⁶ Característica del acorazado “Mikasa”, en *Revista General de Marina*, Tomo XLVIII, marzo de 1901, pp. 433 a 439. El barco japonés había sido el buque insignia del almirante Helhachiro Togo en la batalla de Tushima el 27 de mayo de 1905. Fue construido en los astilleros británicos Vickers.

Quinta: Se consideraban muy lesivas para los intereses nacionales las condiciones para la rescisión del contrato naval. Asusta pensar la cantidad que habría que satisfacer a la casa Vickers si el contrato se rescindiera y apenas empezado a ejecutar. Las demás casas que han concurrido no hablan de la rescisión, sino del interés legal de los pagos.

La Sociedad Española de Construcción Naval, conocida popularmente como La Naval, sería la adjudicataria del concurso para la Escuadra, después de haber obtenido el informe favorable de la Junta de Proyectos del Ministerio de Marina, presidida por el vicealmirante Enrique Sostoa y Ordóñez, en reunión celebrada el 19 de diciembre de 1908. Hay tres votos particulares que opinaban que el mejor proyecto presentado es el de la casa Ansaldo. El resto, se habían pronunciado por el finalista. Los motivos aducidos son, básicamente, los siguientes:

- a) Es la única que ha proyectado barcos del tonelaje pedido.
- b) Es la única de todas las concursantes que ha presentado planos completos.
- c) Es la única que ha proporcionado esos barcos a una nación vencedora en una guerra marítima, Japón.

Para explicar esta unanimidad, escribe Bordejé, que la unión del importante capital disponible, las garantías técnicas que ofrecían los socios británicos y el beneplácito de ciertos sectores de la Armada, hizo pensar que se había efectuado una buena elección.¹³²⁷ También conviene recordar que la industria naval francesa había quedado obsoleta respecto a la británica. Apuntar, por último, que ni el grupo “español” ni el grupo “italiano” tenían experiencia previa en la construcción de los modernos acorazados monocalibre.

¹³²⁷ Bordejé (1978) p. 165.

El ministro de Marina, ante la magnitud de los cambios propuestos, enviaba un requerimiento a la Junta de Construcciones Navales con el siguiente texto:

“Si la elevación de las cubiertas y artillería que propone el Estado Mayor Central para mejorar las condiciones marineras de este buque (el de Vickers) exigieran que se modifique la situación del guardacalor y chimenea o la posición de las torres y depósitos de municiones u otras reformas que, en suma, modifiquen el proyecto en términos de que sea un nuevo proyecto de buque de cuyas condiciones sea imposible juzgar por ahora.”

La Junta tranquilizaba a Ferrándiz, no es necesario realizar tales reformas.

El propio Ferrándiz realizaba un informe resumen para presentarlo al Consejo de Ministros. Reconoce que todos los acorazados propuestos *“poseen en mayor o menor grado de eficiencia y desarrollo, los medios para la guerra y el combate que se han exigido.”* Por tanto, la labor de los expertos será evaluar el mejor de ellos para los fines propuestos para la marina española. El punto más controvertido era rebajar el radio de acción a 2.250 millas. Aceptada esta premisa, que insistía Ferrándiz era una demanda de la Junta Superior, los dos proyectos finalistas son Ansaldo y Vickers. El ministro de Marina se decantaba por el último: *“entre los dos proyectos, una vez modificados, debe darse la preferencia al de Vickers.”* La causa alegada es la eficacia de su artillería. Esa misma eficacia hacía también recomendable el presentado por la casa Schneider que, como en el caso británico, *“se han probado con buenos resultados en la última guerra.”* Su opinión era concluyente respecto a la firma italiana: su proyecto, completamente descartado. El del grupo industrial asturiano, al que calificaba de *“anteproyecto”*, es inferior en todos los aspectos al de sus otros dos competidores. En cuanto a los torpederos se inclinaba por atender al prestigio de las casas constructoras. Dos son las más famosas internacionalmente, la británica Thornycroft y la francesa Normand. Precisamente, la SECN *“da a escoger al Gobierno entre estas dos firmas cuyos proyectos... satisfacen las condiciones exigidas.”* Reconocía que los torpederos de Ansaldo son tan

buenos como los británicos y además tienen mayor desplazamiento. Pero, comparados los italianos con los franceses, los de la casa Normand resultaban mejores al desarrollar sus motores más potencia. La conclusión no puede ser otra que encargar el proyecto a la casa gala a través de la SECN. En el caso de los “destroyers”, hay una igualdad entre la propuesta británica y la italiana. ¿Por qué decantarse por la primera? *“Por las firmas que garantizan los proyectos.”* Por último, los cañoneros debían sufrir modificaciones en la solidez de su casco aumentando el espesor del forro exterior *“en razón al servicio que han de prestar.”* Adolecían, tanto el proyecto británico como el italiano, de no alcanzar la velocidad demandada en las bases para el concurso. Registraba, en este caso, Ferrándiz la superioridad del proyecto presentado por Ansaldo; pero *“la poca importancia de esta obra debe pesar débilmente en el juicio definitivo.”* En conclusión, el concurso deberá ser adjudicado a la Sociedad Española de Construcción Naval.¹³²⁸ El dictamen del ministro es plenamente coincidente con el de los organismos asesores de la Armada. Ante esta unanimidad, parece extraño no pensar en que la decisión de conceder el concurso a la opción SECN, fue plenamente correcta.

Atendiendo a todas estas casi unánimes recomendaciones, el 5 de febrero de 1909, la Gaceta insertaba la Real orden del Ministerio de Marina que reproducía el acuerdo del Consejo de Ministros respecto a la adjudicación de la escuadra: *“Vistos los informes emitidos sobre las proposiciones presentadas por el Estado Mayor Central de la Armada, las Jefaturas de Construcciones Navales y de Artillería, la Intendencia general, la Asesoría general de Ministerio y la Junta Superior de la Armada... la única proposición que está dentro de las bases de 21 de abril de 1908... es la presentada por la “Sociedad Española de Construcción Naval”, susceptible de mejora, a juicio del Consejo, introduciendo en ella modificaciones que, en la mayor parte, han sido propuestas por el Ministerio de Marina... Invitar a la “Sociedad Española de Construcción Naval” a que manifieste, dentro del plazo de cincuenta días, su conformidad con las modificaciones.”*¹³²⁹ Como era lógico suponer, la casa adjudicataria del concurso manifestaba su aceptación a las modificaciones

¹³²⁸ A.G.P. Caja 15.626, expediente 2.

¹³²⁹ *La Época*, 5 de febrero de 1909. Soldevilla, *El año político*. 1907, pp. 56 y 57.

propuestas. El camino para la reconstrucción de la escuadra quedaba, ¡por fin!, expedito.

Contra esta decisión gubernamental, iniciaron una campaña los promotores de la llamada “opción española,” a pesar de no haber obtenido ningún voto favorable.¹³³⁰ Acusaban al Gobierno de haber dejado el programa naval español en manos extranjeras. Sánchez de Toca, enfrentado con el líder del Partido Conservador, acudía en ayuda de la autoproclamada “opción española”. De su pluma saldría el prólogo, con el significativo título de “*Peligros de la Desnacionalización Económica en las Naciones Débiles*”, a la obra de José Ceballos Teresí. Después de advertir de las consecuencias nefastas que para un país débil tiene dejar sus suministros de armamento en manos de una potencia, denunciaba la situación generada como consecuencia de la decisión sobre la adjudicación del concurso de 1907: “*Nación, que a cambio de recibir socorro de capitales extranjeros, renuncia hoy a mantener nacionalizados los órganos económicos más esenciales para su existencia... entra en el vasallaje de la plutocracia de Cosmópolis por la puerta de las mayores humillaciones.*” Solamente hay una forma de romper este maleficio: “*confiar (las naciones) en sí mismas.*” No se había producido ningún cambio en la línea argumental de Sánchez de Toca. En 1903 había escrito algo muy similar cuando defendía su propio programa naval: “*la ejecución de los programas de escuadra es, por naturaleza, el género de empresa que menos se presta a que una nación se vivifique mediante asistencia de capital extranjero.*” En resumen, la flota de guerra debe ser construida por astilleros nacionales y con capital nacional.

Por su parte, el proyecto de Ansaldo, que recordemos había contado con tres votos favorables, movilizaba en su favor a los círculos católicos más conservadores, no dudando en agitar la amenaza de una imaginaria penetración protestante y masónica en España, cuyos representantes habrían sido los ingenieros y los técnicos especializados británicos trasladados a los arsenales.¹³³¹

¹³³⁰ Pérez Garzón, (1976) p. 136.

¹³³¹ Segreto, L.: “La industria de armamento y el desarrollo económico italiano (1861-1939)”, en *Revista de Historia Industrial*, 1993, nº 3, p. 74. Sobre la vinculación entre la casa Ansaldo y los intereses

Los Gobiernos de los países con importantes industrias militares presionaron al gabinete Maura a favor de sus intereses. Como escribe María Jesús González, “*el hecho de que se exigiera la asistencia de una compañía técnica extranjera complicó aún más el tema que puso en jaque a cónsules y embajadores.*”¹³³² Hubo, sin duda, intentos de conciliar los intereses rivales de las industrias francesas y británicas. Lo reconocen, tanto el embajador británico en Madrid, como el marqués de Villa-Urrutia, embajador español en Londres.¹³³³ Las presiones francesas fueron las más intensas. En este sentido podemos señalar, tanto las presiones del embajador francés al ministro de Estado español, como la misiva del presidente del Consejo de Ministros de Francia. Por su interés, para entender los entramados internacionales de las industrias armamentísticas, nos detendremos en el análisis de estas presiones. El embajador de Francia mostraba, según informaba el ministro de Estado a Maura el 2 de agosto de 1908, gran interés en conseguir “*que casas francesas se entendieran con un grupo español para formar parte de la contrata de construcción de nuestra escuadra, aunque fuese en unión de entidades francesas.*” Se quejaba de no haberse conseguido aún nada y prometía “*reserver á l’industrie nationale espagnole la part preponderante.*”¹³³⁴ Por su parte, el embajador español en Francia informaba, el 17 de noviembre de 1908, sobre la insistencia del presidente del Consejo de Ministros francés en dar cabida a la industria francesa en la construcción de la escuadra y transmitía la

eclesiásticos en España, en *El País*, 23 de junio de 1908, podemos leer: “*La casa inglesa está apadrinada por Maura y por los clericales. La casa italiana por Moret y los liberales. Esa lucha de empresas ejerce á su vez una verdadera influencia en la lucha política. Hay quien asegura que Maura no dejará el poder hasta fines de Agosto, es decir, hasta después que se haya adjudicado la contrata á la casa de Vickers.*” Muy similar el editorial de 19 de agosto de 1908: “El negocio de la Escuadra. Lucha de tiburones.”

¹³³² González Hernández (1997) p. 270.

¹³³³ El embajador británico en Madrid reconoce que su deber es observar el progreso de este proyecto y “*ayudar a la empresa británica en la medida en que me fuera posible.*” Informaba a su Gobierno sobre las conversaciones mantenidas con su homólogo francés para establecer una cierta cooperación entre los grandes grupos de construcción navales ingleses y franceses para atender el proyecto español. Estos mismos contactos son referidos por Villa-Urrutia al informar al ministro de Estado sobre su conversación con Edgard Grey, durante la cual se habla del concurso de la escuadra. El británico reconoce que “*se hubiera alegrado mucho de que hubiesen podido entenderse los grupos ingleses con el francés y que hubiese podido formarse una combinación anglo-franco-española.*” Pero sus deseos no se han visto hechos realidad. Villa-Urrutia coincide en señalar lo lamentable de la falta de acuerdo anglo francés “*lo cual hubiera facilitado la solución del problema a gusto de todos.*” Deduce que los franceses habían hablado con el Gobierno británico del asunto de la adjudicación de la construcción de la nueva escuadra, “*aunque no me dijo nada.*” Villa-Urrutia, carta de 2 de diciembre de 1908, en *Archivo Documental Español* pp. 212 y 213.

¹³³⁴ F.A.M. Legajo 152, carpeta 22.

velada amenaza: “una negativa produciría en Francia gran disgusto.”¹³³⁵ El presidente del Gobierno francés enviaba una misiva a la embajada española en París sobre la adjudicación de la Escuadra. Expresa que: “Se acerca el momento en que el Gobierno español tendrá que tomar una resolución definitiva sobre la adjudicación de los trabajos de recepción y construcciones navales... el Gobierno español tiene la última palabra,” pero se demandaba expresamente que se decante por la industria gala tanto por su capacidad productiva como por “nuestro acuerdo del Mediterráneo con España.” Como aliados del Reino Unido, no pretenden entrar en pugna, por lo cual pregona una colaboración entre las industrias militares de ambas potencias. Se reconoce que España mantuvo un interés por esta opción; pero, pese a ello, parece demasiado inclinada a favorecer a la industria británica. Por ello, amenaza veladamente, que si su industria quedara excluida “el efecto producido en Francia sería de los más enojoso.” Al mismo tiempo se recuerda que la falta de presiones por parte de la industria francesa, no debe confundirse con la falta de interés del Gobierno de la República.¹³³⁶ A principios de 1909, Allendesalazar explicaba a nuestro embajador en París, para que fuese transmitido a las autoridades francesas, la resolución del asunto en los siguientes términos:

“Hemos procedido como demandaban los intereses de nuestro país, proveyendo en primer término a las necesidades de nuestra Marina y nuestra industria y atendiendo enseguida al deseo de facilitar empleo de capitales franceses en la empresa de que se trate. Conviene hacer constar y que sepa ese Gobierno que el de España no ha tratado de que le hagan barcos en el extranjero ni los extranjeros; sino, por el contrario, ha partido de hacerlos en España y con sus propios recursos demandando sólo a los extranjeros el indispensable concurso técnico.”¹³³⁷

Precisamente la superioridad técnica de los diseños británicos había decantado la decisión en su favor. ¿Había conseguido algo la presión francesa? Sí, un premio de consolación: los torpederos serán diseñados por la casa francesa “Normand” pero con turbinas británicas “Parsons”. En su informe al gabinete, como se recordará, Ferrándiz dejaba en manos del

¹³³⁵ F.A.M. Legajo 152, carpeta 8. Telegrama del embajador español en París al ministro de Estado.

¹³³⁶ F.A.M. Legajo 421, carpeta 13.

¹³³⁷ Tusell (1986) p. 59.

mismo escoger entre las dos casas más acreditadas en el diseño y fabricación de este modelo de barco. A pesar del prestigio de la británica “Thornycroft”, la cual ya había construido para la marina española cinco torpederos,¹³³⁸ la elección recayó en la presentada por la industria francesa que había fabricado para la Armada española con anterioridad el torpedero “Barceló”. Parece razonable, descontadas las presiones gubernamentales galas, la elección. El astillero “Normand” tenía un acrisolado prestigio en la construcción de torpederos: “*Estos barcos (los torpederos) serán buenos en su clase por la garantía de la casa y sus condiciones.*”¹³³⁹

6.7.2.- La Sociedad Española de Construcción Naval.

Instrumento imprescindible en todos los planes de rearme naval durante el primer tercio del siglo XX fue la Sociedad Española de Construcción Naval. Antonio Maura había solicitado en 1907 al presidente de Altos Hornos de Vizcaya, Tomás Zubiría Ybarra, que constituyera una empresa de construcción naval para encargarse del ambicioso programa de renovación de la Armada española que iba a aprobarse en breve.¹³⁴⁰ Por tratarse de un sector potencialmente consumidor de sus productos siderúrgicos, la empresa vasca había mostrado interés en la reconstrucción del poder naval perdido.¹³⁴¹ El empresario echó mano de sus contactos para unir en un mismo proyecto a intereses de constructores navales ingleses y de importantes grupos empresariales catalanes y bilbaínos de tal forma que creó una entidad empresarial destinada a hacerse con la mayor parte de los pedidos

¹³³⁸ Se trataba de los torpederos “Julián Ordoñez”, “Acevedo”, “Habana”, “Ariete” y “Rayo”

¹³³⁹ La SECN en su proposición presentada al concurso de 21 de abril de 1908, reconocía implícitamente la calidad de la casa francesa: “*Se presentan dos juegos de proyectos para estos barcos. Uno ha sido estudiado por Mr. A. Normand, y el otro por los Sres. J. L. Thornycroft & Cº Limited. Ambos proyectos ofrecen una velocidad de 26 millas, o sea una milla más que la velocidad exigida en el Concurso. Por esta velocidad extra no se pide ninguna cantidad adicional.*” F.A.M. Legajo 422, carpeta 6. Opinión sobre los torpederos, en *Revista General de Marina*, Tomo LXVII, agosto de 1910, p. 252.

¹³⁴⁰ Díaz Morlán, P.: “La evolución de la oligarquía vizcaína, 1872-1936. Un intento de interpretación y síntesis”, en *Economía*, nº 54, 2003, p. 18.

¹³⁴¹ González Portilla, M.: “Mecanismos de producción y reproducción social de las élites económicas y del capitalismo en la Restauración”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 8, 1.991, p.163.

provenientes del estado y a pervivir en el tiempo.¹³⁴² Precisamente Tomás de Zubiría es el primer presidente de la SECN, al mismo tiempo que vocal de la Junta Central de la Liga Marítima. Además del grupo vasco, un grupo catalán articulado en torno a Claudio López Bru participará en su constitución y formarán parte de sus instancias directivas varios de los hombres del grupo Comillas.¹³⁴³ Por su parte, Maura no solamente propició la creación de la empresa naval, también comprará bonos de la misma que mantuvo en su poder entre 1918 y 1920.¹³⁴⁴

El origen de la SECN se remontaba al 18 de agosto de 1908 cuando un consorcio formado por empresarios industriales y financieros españoles¹³⁴⁵ y las empresas británicas Vickers, Armstrong y Brown aportaron un capital social de 20 millones de pesetas, distribuido en 40.000 acciones de 500 pesetas cada una. Las acciones se constituyeron en dos Series A y B de 20.000 acciones cada una. La serie A se emitirá al constituirse definitivamente la sociedad con el desembolso inmediato del 50 % del valor del capital de dicha serie. Los desembolsos sucesivos se harán cuando lo acuerde el Consejo de Administración. La Serie B se emitirá a la par, cuando a juicio del Consejo de Administración lo exijan las necesidades sociales. El 60 % del capital quedaría en manos españolas, el 40 % restante en poder de los británicos. Se tomaron medidas en los Estatutos para evitar que el porcentaje del capital en manos españolas fuera inferior al porcentaje antes citado. Se aceptaba que, con el paso del tiempo, éste se pudiera hacer con todo el accionariado. El grupo británico fue perdiendo peso como accionista, estabilizándose su participación

¹³⁴² Díaz Morlán, P.: “La Importancia de Llamarse Ibarra. Los nuevos negocios desde arriba y otros beneficios capitalistas”, en *Historia Empresarial ICE*, nº 812, enero 2004, p. 158.

¹³⁴³ Rodrigo Alharilla (2007) pp. 254 y 255. Se apuntan los nombres de Manuel Arnús como Vicepresidente Primero, Javier Gil Berra y el barón de Satrústegui que forman parte tanto del Consejo como de la Comisión Ejecutiva de la nueva firma. Señala Rodrigo Alharilla que Claudio López Bru era el segundo mayor accionista español y controlaba el 10 por ciento de la SECN.

¹³⁴⁴ Rueda Laffond, J. C.: “Antonio Maura: las pautas inversionistas de un miembro de la elite política de la Restauración”, en *Historia Social*, nº 11, otoño 1991, pp. 142 y 143.

¹³⁴⁵ Las empresas españolas que participaron en el proyecto estaban divididas en dos grupos uno bilbaíno y otro catalán. El primero lo forman las Sociedades de “Altos Hornos de Vizcaya”, “Duro Felguera”, “Vasconia”, “Tubos Forjados”, “Talleres de Deusto”, “Construcciones Metálicas”, Bancos de “Bilbao”, “Vizcaya”, “Hipotecario”, “Español de Crédito”, “Banco de Castilla”, y “ Banco de Crédito de la Unión Minera”. El grupo catalán estaba constituido por el Banco “Hispano Colonial”, “Banco de Comercio”, “Banco de Barcelona”, “Banco Urquijo”, “Maquinista Terrestre y Marítima”, “Compañía Trasatlántica”, “Sociedad de Crédito Mercantil”, “M. Arnús y Compañía”, “Aldama y Compañía” y “Ángel B. Pérez y Compañía”.

a partir de 1924 en un 24,5 %. En manos de Vickers estaba el 17,3 %; propiedad de Armstrong el 3,6 % e igual porcentaje poseía Brown.¹³⁴⁶ La inyección de 200 millones de pesetas significó una ayuda sustancial a la incipiente industria de bienes de equipo.¹³⁴⁷ Como ya había sucedido en 1888 con los Astilleros del Nervión, en 1909 los programas navales permitían el desarrollo de la SECN y, al igual que entonces, ahora la ayuda técnica británica se mostraba imprescindible.¹³⁴⁸

La compañía quedaba constituida mediante escritura pública firmada en Madrid el 18 de agosto de 1908. Tendrá su Oficina Central en la capital de España, en la calle Sagasta número 27, y otra en Londres ocupada de la garantía técnica. Se expresaba que:

*“la Sociedad tendrá como objeto especial la realización de los trabajos y obras navales, civiles e hidráulicas objeto del concurso a que se refiere el Real Decreto de veintiuno de Abril de mil novecientos ocho, y en general, las construcciones navales militares para el Estado Español, los mercantes y de puertos de todas clases y para cualquier destino, y al ejercicio de las demás industrias auxiliares o similares de la construcción naval.”*¹³⁴⁹

Obtuvo la concesión de los astilleros militares de Ferrol y Cartagena y de los talleres de artillería de La Carraca en Cádiz. Las grandes construcciones serían llevadas a Ferrol. Firmada la escritura de cesión el 16 de junio de 1909, seis días después la Armada entregó el astillero y la zona industrial de Ferrol a la SECN. El día 26 de julio Alfonso XIII, acompañado de Ferrándiz, inauguraba las obras del nuevo astillero. Al acontecimiento se le otorgó una importante trascendencia como prueba que fueran testigos una escuadra alemana, compuesta por seis acorazados y un crucero; una escuadra española y un crucero portugués.¹³⁵⁰ Las pequeñas obras se encomendaban a

¹³⁴⁶ Cuando se constituyó la SECN ambas disponían del 13,2 % y Vickers del 13,6 % del capital social.

¹³⁴⁷ Nadal (1997) p. 184.

¹³⁴⁸ Lozano Courtier (1997) p. 290. Cabrera & Rey (2002) p. 146.

¹³⁴⁹ F.A.M. Legajo 422, carpeta 6: Acta notarial de la constitución de la SECN.

¹³⁵⁰ Componían la escuadra española los barcos: “Carlos V”, “Princesa de Asturias”, “Marqués de Molins”, “Osado”, “Audaz”, “Proserpina” y “Terror”, en revista *Vida Marítima*, nº 272, 20 de julio de 1909, p. 329. Amplio reportaje sobre el acontecimiento, en revista *Vida Marítima*, nº 274, 10 de agosto de 1909, pp. 342 y 343.

Cartagena, cuyas instalaciones fueron transferidas el 25 de Agosto.¹³⁵¹ Las carenas y reparaciones se efectuarían en Cádiz, cuyos talleres de artillería fueron entregados por el estado el 15 de julio de 1915.¹³⁵²

La aparición de la SECN en los arsenales militares españoles “es la transformación más radical y el paso más serio en el sentido de reorganización.”¹³⁵³ La compañía privada suprimió la subordinación de su organización industrial a la cadena de mando militar; la situación de su mano de obra se modificó radicalmente al despedir, rompiendo la tradición secular, a los obreros que no tuvieran ocupación efectiva y, por último, la infraestructura material de los establecimientos se vio notablemente mejorada con el arriendo a la SECN. Las medidas suscitaron una lógica oposición, tanto entre los mandos militares, “ha venido a destruir los intereses creados por generaciones y generaciones,”¹³⁵⁴ como entre los obreros que paralizaron los trabajos en Ferrol con frecuentes huelgas.¹³⁵⁵ En Ferrol, después de un largo tiempo de abandono de las instalaciones, la Naval imprimía un nuevo ritmo a las mejoras. En 1911 estaban terminadas sus gradas; se había montado una grúa eléctrica

¹³⁵¹ *Heraldo de Madrid*, 26 de agosto de 1909: “El Comandante general de Cartagena participa que quedó hecha la entrega del Arsenal a la Sociedad Española de Construcción Naval.”

¹³⁵² Las condiciones que fijó la SECN para hacerse cargo del astillero de La Carraca son las siguientes: “1ª. Se construirán en los talleres todos los cañones, importando del extranjero : para los cañones los elementos forjados (torneados y barrenados en desbaste, templados y recocidos) y el alambre; para los montajes los manteletes, muelles recuperadores, pequeños detalles de fabricación especial como resortes y bolas y aquellas piezas forjadas ó fundidas (en estado bruto de fundición ó forja) que no siendo posible fabricar en los talleres, no pueden obtenerse de la industria nacional en las debidas condiciones, sujetándose siempre a lo prevenido en la Ley de 14 de febrero de 1907 y reglamentos vigentes para la aplicación de la misma.

2ª. Las alzas y mecanismos de cierre serán construidos en la fábrica de la Compañía Anónima de Placencia de las Armas.

3ª. La construcción, tanto en los talleres de La Carraca como en los de la Compañía Anónima de Placencia de las Armas, se hará con la garantía de los Sres. Vickers Ltd. y Sir W.G. Armstrong Whitwort & Cº Ltd, los cuales facilitarán, además de los planos necesarios para la construcción, el plantillaje y herramental necesario o los planos del mismo para fabricarlo en los talleres y en Placencia.”

¹³⁵³ Eguiliaz: “La nueva ley sobre los Arsenales y las construcciones de Cartagena”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXVII, agosto de 1910, p. 233.

¹³⁵⁴ *Ibidem*. p. 237.

¹³⁵⁵ La prensa se hizo eco de las consecuencias laborales que la cesión tuvo para la comarca de Ferrol. Los rotativos *El Imparcial* y *El Día* informaban, el 8 de junio, sobre: “Comienzan a venir de las aldeas mujeres que demandan trabajo en las excavaciones que se harán en el arsenal. Se las empleará a todas.” Actitud proclive parte de los obreros, en *El País*, 1 de julio de 1909: “Los obreros al cambio por particulares descontentos en un principio parece que ahora se muestran más satisfechos ante la esperanza de que la nueva empresa ha de aumentarles el jornal.” Noticias de primeras discrepancias entre trabajadores y empresa en Ferrol, en *El Globo*, 31 de julio de 1909. Lozano Courtier, A.: “De empresa pública a empresa privada: La Gestión de los Arsenales del Estado, 1870-1936”, comunicación presentada al seminario: *Empresas y empresarios en la historia de España*. Universidad Internacional Menéndez Pelayo. Santander 1-5 de agosto de 1994, p. 15.

en el muelle de descarga de materiales y vías; se había terminado el taller de herreros de ribera y se habían concluido la central eléctrica del arsenal y se estaba procediendo a la construcción de una nueva, con objeto de atender y mejorar los trabajos, en el astillero.¹³⁵⁶

La excesiva dependencia de las zonas industriales cedidas por el estado, obligó a la Naval a iniciar una política de diversificación introduciéndose en el ámbito de la construcción naval civil. El fracaso relativo de los astilleros de Matagorda, propiciaron unas negociaciones, iniciadas en julio de 1912, fruto de las cuales fue su cesión a la SECN en marzo de 1914 con el objetivo de dedicarla a la construcción de buques mercantes, carenas y material ferroviario. Abonó 6.500.000 pesetas a la Compañía Trasatlántica. Debemos recordar que la Compañía Trasatlántica participaba con el 2 por ciento del capital de la SECN. El 12 de enero compra unos terrenos en Sestao (Vizcaya) para establecer en ellos un nuevo astillero. Cinco años más tarde arrendó a Altos Hornos de Vizcaya los Astilleros del Nervión, que acabó comprando el 5 de enero de 1924.¹³⁵⁷ Una vez que estuvo segura de que la demanda estatal continuaría siendo lo suficientemente importante para garantizar la viabilidad de la nueva instalación, en 1917 emprendió la construcción de una nueva planta siderúrgica en Reinosa (Santander), para paliar las dificultades derivadas de la escasez de suministros durante la Primera Guerra Mundial. La producción del taller de fundición de acero se inició en el verano de 1920 orientada a la construcción de las piezas fundidas y forjadas con destino a buques en

¹³⁵⁶ Para el análisis de las transformaciones introducidas por la SECN, tanto en el astillero como en la zona industrial del arsenal, y la rapidez en la ejecución de las mismas, es ilustrativa la comparación entre Cornejo, H.: “Memoria del estado de la inspección en 31 de diciembre de 1910, de las obras del primer grupo contratadas con la Sociedad Española de la Construcción Naval, en virtud de la Ley de 7 de enero de 1908”, en *Revista General de Marina*, Tomos LXVIII pp. 700 a 727; “Memoria del estado de la inspección en 15 de julio de 1911, de las obras del primer grupo contratadas con la Sociedad Española de la Construcción Naval, en virtud de la Ley de 7 de enero de 1908”, en *Revista General de Marina*, Tomo LXIX, diciembre de 1911, pp. 1.929 a 1.945 y *Resumen de las obras realizadas en los Arsenal de Ferrol y Cartagena hasta fines del año 1911*, Sociedad Española de Construcción Naval.

¹³⁵⁷ Negociaciones para la adquisición de Astilleros del Nervión, en Díaz Morlán, P.: “Capitalismo rentista y decadencia empresarial: la desaparición de la casa de Martínez Rivas (1913-1921)”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 29, 2005, pp. 128 a 131. El profesor Díaz Morlán pone en relación la adquisición de los astilleros con la supresión de la competencia en el ámbito de la construcción naval.

construcción en Ferrol y Cartagena, así como componentes de cañones a la fábrica de La Carraca (Cádiz).¹³⁵⁸

De la importancia que en el tejido industrial español adquirió la SECN, nos habla el dato de que, tomando como referencia sus activos, no solamente era la primera empresa en el capítulo de las dedicadas a la construcción y reparación de buques y embarcaciones, también ocupaba el puesto dieciocho entre las doscientas mayores empresas de España en 1917, apenas ocho años después de su creación.¹³⁵⁹ En los treinta años que van de 1908 a 1938 se construyeron por la SECN, en las instalaciones puestas en marcha como consecuencia del Plan de Escuadra, como buques principales:

- 3 acorazados, con un total de 47.100 toneladas.
- 8 cruceros, dos de ellos pesados, con un total de 58.965 toneladas.
- 20 destructores, con 27.702 toneladas; más otros dos vendidos a Argentina.
- 12 submarinos, con 8.886 toneladas.
- 11 cañoneros y minadores, con 15.649 toneladas.
- 22 torpederos, con 3.960 toneladas.

De las 177.490 toneladas incorporadas a la Armada con posterioridad a 1908, 158.302 fueron construidas por la Naval.¹³⁶⁰ El 89,19 % del tonelaje de los nuevos barcos militares salía de los astilleros de la empresa hispano-británica. El dato es, creemos, suficientemente elocuente para hablar

¹³⁵⁸ Comín, F. & Martín P.: *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, Espasa Calpe, 1991, p. 234. Compra de Matagorda como un buen negocio para la Trasatlántica, en Rodrigo y Alharilla (2000) p. 255. Proceso de adquisición y transformación de Matargorda, en Romero González (1999) pp. 317 a 325. Adquisición astilleros Nervión, en Valdaliso Gago, J.M^a: “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c.1889-1979)”, en *Itsas Memoria*, nº 2, 1998, p. 313. A.G.P. Caja 15.618, expediente 9: Incorporación de Reinosa a la SECN. Importancia de Reinosa, en Lozano Courtier (1997) p. 294 y Pérez, J. L. & Ramos, J. C.: “La Naval de Reinosa: 80 años forjando historia”, en *Cuadernos de Campoo*, nº 14, diciembre 1998 pp. 2 y 3.

¹³⁵⁹ Carreras, A. & Tafunell, X.: “La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 3, 1993, p. 149.

¹³⁶⁰ Álvarez Laita, F. J.: “Implicaciones industriales del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 57, 2009, p. 83-84 y “Retornos industriales de las inversiones de los planes de Escuadra”, en *Revista de Historia Naval*, nº 122, enero de 2013, pp. 18-21.

de una situación de monopolio en las construcciones navales militares españolas. La SECN intentó luchar contra este “monocultivo” mediante la apertura de nuevos mercados. En 1927 fueron vendidos a la República Argentina dos destructores de 1.500 toneladas y en 1931 se firmó un contrato con la Marina mejicana para construir tres cañoneros de la clase “Guanajato”.¹³⁶¹ La expansión internacional coincide cronológicamente con la seria amenaza que a su posición hegemónica representaba los proyectos del empresario vasco Horacio Echevarrieta. Invirtió parte de los beneficios obtenidos durante la Primera Guerra Mundial en adquirir y remodelar los Astilleros de Cádiz. La crisis en las construcciones navales civiles, le llevó a intentar hacerse con una parte de los pedidos de la Armada española, asociándose con casas alemanas. Pretendió convencer al Gobierno español de que, en cuestiones de tecnología militar, la opción alemana superaba a la SECN. Fracasó en su empeño debido a las mayores influencias políticas de la empresa británica.¹³⁶²

Para disponer unas Fuerzas Armadas modernas se podía recurrir a tres caminos: continuar realizando compras en el extranjero; una puesta al día mediante cuantiosas inversiones en el diseño de prototipos nacionales y una opción mixta con la compra de patentes extranjeras para su montaje en fábricas nacionales.¹³⁶³ El Gobierno español, consciente de nuestro retraso tecnológico en materia militar, optó por la última de las propuestas y exigió a las empresas nacionales que se aliaran con las empresas extranjeras que ocuparan el primer puesto en avances militares. Entre ellas estaba la británica Vickers, la cual había iniciado, por su parte, una estrategia de expansión fuera

¹³⁶¹ Cubel (1994) 102. Álvarez Laita (2013) p. 21 Señala el ingeniero naval que se negoció también la construcción, en 1933, de dos cañoneros de la clase “Durango” y 10 guardacostas con México.

¹³⁶² Biografía de Horacio Echevarrieta, en Díaz Morlán, P: *Horacio Echevarrieta 1870-1963. El capitalista republicano*, Madrid, LID, 1999. Los negocios navales de Echevarrieta son analizados en las páginas 179 a 208. Ver también Díaz Morlán (2007) pp. 66 y 67. La conexión entre los intereses navales de Alemania, incumplir el Tratado de Versalles, y sus inversiones en la industria naval española, en Viñas, A.: *La Alemania nazi y el 18 de julio*, Madrid, Alianza Universidad, 1977, pp. 22-78. Defensa de los intereses británicos en España, en Lozano Courtier (1999) pp. 84 y 85.

¹³⁶³ Gómez Mendoza, A. & López García, S.: “Los comienzos de la industria Aeronáutica en España y la Ley de Wolff (1916-1929)”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 1, 1992, p. 170.

de sus fronteras participando en empresas de capital mixto en varios países: Estados Unidos, Canadá, Italia, Japón, Rusia y Turquía.¹³⁶⁴

El origen de la presencia de la empresa Vickers en España se remontaba a 1897 cuando, como consecuencia de la adquisición de Maxim-Nordenfeld Co., la firma pasó a ser propietaria plena de The Placencia de las Armas Company. Esta compañía había sido creada en Londres en 1887. Su objetivo era fabricar armamento y artillería para el mercado español en la ciudad guipuzcoana. Era la primera inversión directa de Vickers fuera del Reino Unido.¹³⁶⁵ En el campo de la construcción naval, la empresa británica participó en la fundación de la Constructora Naval Española mediante la aportación de proyectos, tecnología y armamento, pero sin aportar capital.¹³⁶⁶ En 1908 se convertía en socio mayoritario de la SECN. Los británicos aportaban capital, patentes, diseños y guía técnica, tanto en relación con los productos como con los procesos de producción. Prueba del reconocimiento de la inferioridad técnica española es que, en las bases generales, artículo 19, se fijaba en tres cuartas partes del total el número de extranjeros entre el personal directivo y los maestros, aunque transcurridos los dos primeros años se establecía que no podrá exceder de la mitad de dicha clase de empleados. Archibald J. Campbell y H. J. Spiers serían designados director de trabajos y jefe de maquinaria en los arsenales. Junto a los directivos, llegaron también trabajadores de la Vickers que no podían exceder el 10 % de la plantilla.¹³⁶⁷ El número de extranjeros fue descendiendo desde 1910, fecha en que Ferrol acogía a 114 y Cartagena a 32¹³⁶⁸, hasta 1916, en que quedaron 36 y 6 respectivamente.¹³⁶⁹ Actuaban como instructores de los españoles¹³⁷⁰. Pese a las dificultades,

¹³⁶⁴ Lozano Courtier, A.: « A Source of Modest Comfort »: Las inversiones de Vikers en España, 1897-1936”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 16, 1999, p. 71.

¹³⁶⁵ Lozano (1999) p. 71.

¹³⁶⁶ Houpt & Ortiz (1998) p. 52.

¹³⁶⁷ Ministerio de Marina. *Bases generales de un concurso para el proyecto y ejecución por contrata de los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras Navales, Civiles e Hidráulicas, autorizados en la Ley de 7 de Enero de 1908*, Artículo 19, p. 18.

¹³⁶⁸ En la revista ferroviaria *¡Adelante!...* correspondiente al 5 de febrero se 1912 se publica el siguiente dato: “En Cartagena trabajaban un total de 1.167 operarios, de los que el 2,74 por 100 son extranjeros, es decir 32.”

¹³⁶⁹ Houpt & Ortíz (1998) p. 99. Cuadro sobre la presencia británica en los arsenales de Ferrol y Cartagena entre 1910 y 1915, en Romero González (1999) p. 305.

¹³⁷⁰ Sobre el papel desempeñado por los operarios extranjeros en el astillero de Ferrol existe un debate. El británico Harrison escribe: “*En el Ferrol, donde iban a ser construidos los acorazados, se observó*

gracias a la Naval y a la Ley de Ferrándiz, surgió una nueva ingeniería para construir barcos, o la patente para montar en España turbinas navales del sistema Parsons.¹³⁷¹ Por su parte, Vickers obtuvo de sus inversiones en la Naval la percepción de dividendos sobre los beneficios y el cobro de la asistencia técnica prestada para la realización de los proyectos navales, aunque no superaban el 1 % del total de los beneficios de la empresa británica.¹³⁷²

6.8. La denuncia de Juan Macías contra la adjudicación de la escuadra.

El 17 de abril de 1909 Juan Macías y del Real, teniente Auditor de primera clase de la Armada, jefe del Negociado de Personal del Cuerpo Jurídico y Auxiliar General del Ministerio de Marina, redactaba una acusación sobre las prácticas poco claras en la adjudicación del contrato de la Escuadra a la SECN. Su denuncia la intentaba entregar a los secretarios de la mesa presidencial del Congreso de los Diputados. Estos no se hacen cargo de la misma alegando que deberá ser presentada en el juzgado de guardia. El lunes 19 de abril la entregaba personalmente a Eduardo Dato, presidente de la Cámara.¹³⁷³ Dato, en un primer momento, opinaba que debía ser entregada al juzgado de guardia para que la hiciera llegar al Tribunal Supremo de Justicia.

que los trabajadores de la Vickers no transmitían sus conocimientos técnicos a los obreros españoles. Habiéndose negado a aprender español, los ingleses fueron acusados de dar las instrucciones a los nativos en los mismos términos que si fuesen perros". Por su parte José María Cardesín apunta un influjo benéfico en la población gallega de los técnicos y trabajadores británicos: *"Era la edad de oro de una próspera burguesía local, que influenciada como estaba por las nuevas ideas y hábitos de sociabilidad que traían consigo los técnicos extranjeros recién llegados a la ciudad, parecía capaz de sacudirse la tutela de la Marina y liderar un proyecto de convivencia basado en el juego de los partidos políticos, organizaciones patronales y sindicatos."* Sobre la gran influencia de la SECN en Ferrol, el capitán de navío Franco Castañón escribe: *"la presencia inglesa va a introducir expresiones y vocablos que son hoy reliquias de un pasado reciente y que han engrosado el patrimonio lingüístico ferrolano."*

¹³⁷¹ En el pliego de condiciones presentado por la Sociedad Española de Construcción Naval consta explícitamente: *"Hemos celebrado contrato, según hemos hecho constar en la proposición, con la "Parsons Turbina Company", y adquirido el derecho exclusivo de fabricar sus turbinas en España para los buques del programa naval objeto del concurso, así como de cuantas otras turbinas modelo Parsons nos sean pedidas. La fabricación de esas turbinas nos proponemos implantarla en el arsenal de Ferrol, modificando y transformando sus talleres y elementos de trabajo de acuerdo con el Gobierno, a fin de dotar a este Arsenal de todos los recursos necesarios para la construcción y reparación de máquinas de todas clases."* F.A.M. Legajo 422, carpeta 6.

¹³⁷² Cuadro con las cantidades abonadas por la Naval a la empresa británica en concepto de dividendos y asistencia técnica, en Romero González (1999) p. 351 y Lozano Courtier (1999) p.76.

¹³⁷³ *El País*, 20 de abril de 1909.

Sin embargo, la legislación impide esta solución ya que los ministros únicamente pueden ser juzgados por el Senado por actos ejecutados en el desempeño de las funciones de su cargo.¹³⁷⁴

En su escrito, Macías justificaba su denuncia, no por afán de medro personal, antes por evitar “*el escandaloso empleo de los caudales públicos*” y, como buen marino, por evitar que la nueva Escuadra se convirtiera en un conjunto de “*barcos inútiles y peligrosos, que no han de servir para los fines de la defensa nacional.*” Pretende “*que exista un número suficiente de señores Diputados que estimen como inexcusable deber presentar la proposición acusatoria*” tanto contra el ministro de Marina como contra los componentes del Consejo de Ministros.¹³⁷⁵ En declaraciones realizadas al director del periódico *El Imparcial*, el marino denunciante justificaba su acción por la terminante obligación que la ley impone a todo español y especialmente a los que desempeñan cargos públicos, “*de denunciar todos aquellos delitos de que tuvieran conocimiento.*”¹³⁷⁶ Macías aclaraba que no hacía a las Cortes petición alguna, se lo impedía su pertenencia a las Fuerzas Armadas, se limitaba a denunciar un hecho.

Soldevilla incide en el carácter ambivalente de la interpretación de la denuncia ya que “*al Sr. Macías le felicitó mucha gente, y otros, en cambio, le consideraron desequilibrado.*”¹³⁷⁷ Algunos de los biógrafos de Antonio Maura hablan de un mal paso e incluso insinúan que detrás de esta actitud se escondía su deseo de un importante nombramiento cuando adviniese la república.¹³⁷⁸ Tanto Tusell como González Hernández y Seco Serrano enmarcan los hechos en una nueva maniobra de ataque contra Maura: el descrédito mediante el escándalo. Rodríguez González alude, para explicar la

¹³⁷⁴ *El siglo futuro*, 21 de abril de 1909.

¹³⁷⁵ El texto de la denuncia mecanografiado con fecha del 17 de abril de 1909. F.A.M. Legajo 374, carpeta 14. Reproducido íntegramente en *El Imparcial*, *El País*, 22 de abril de 1909 y Soldevilla, *El año político. 1909*, pp. 157 y 158.

¹³⁷⁶ *El Imparcial*, 20 de abril de 1909.

¹³⁷⁷ Soldevilla (1909) p. 152

¹³⁷⁸ Olmet & García (1913) p. 300.

denuncia, a poderosos intereses como inductores del papel desempeñado por el oficial del cuerpo jurídico de la Armada.¹³⁷⁹

Fuesen cuales fuesen las auténticas intenciones de Macías del Real, la acusación de prevaricación fue amplificada por la prensa del bloque republicano-liberal.¹³⁸⁰ El oficial denunciante es proclamado el “Zola español” y elevado a la categoría de héroe y de mártir por los republicanos, dos de cuyos diputados, Benito Pérez Galdós y Luis Morote, le visitaron en prisión.¹³⁸¹ También lo hará el antiguo ministro de Marina Víctor María Concas y Palau.¹³⁸² Encarcelado el 21 de abril;¹³⁸³ el 26 un Tribunal de Honor lo expulsaba del cuerpo. Fue juzgado por un Consejo de Guerra, que solicitaba dos años de prisión en diciembre de 1909. Era condenado, el 2 de marzo de 1910 por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, por insulto a superior constituido en autoridad y con ocasión del servicio, a cuatro años y un día de prisión militar menor; y por insultos a ministros de la Corona, a cuatro meses de arresto mayor.¹³⁸⁴ Es indultado el 24 de mayo de 1910 por el Gobierno de Canalejas.¹³⁸⁵ Consciente de que su carrera militar estaba arruinada, solicitaba su rehabilitación en 1920.¹³⁸⁶

Desde el momento en que la presentación de la denuncia, 19 de abril, estuvo confirmada, suscitó un gran interés entre los parlamentarios. El

¹³⁷⁹ Tusell (1994) p. 109. González Hernández (1997) pp. 270 a 272. Seco Serrano (2005) p. 146. Rodríguez González (2010) p. 171.

¹³⁸⁰ Sánchez Illán, J.C.: *Prensa y política en la España de la Restauración. Rafael Gasset y El Imparcial*, Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, 1999, p. 234.

¹³⁸¹ *El País*, 22 de abril de 1909. Opiniones de los republicanos sobre Macías, en Harrison (1980) p. 120 y Romanones (1999) p. 258.

¹³⁸² Sobre la extrañeza y oposición que suscitó en la opinión militar esta visita, en *La Época*, 24 de abril de 1909.

¹³⁸³ Narración pormenorizada de su detención, en *El Imparcial*, 22 de abril de 1909, *El País*, titula en su primera plana: “Macías, preso. El pueblo se echa a la calle”, 22 de abril de 1909 y Soldevilla, *El año político. 1909*, pág. 158.

¹³⁸⁴ Juicios y condena de Macías del Real, en *La Época*, 27 de abril de 1909. Soldevilla, *El año político. 1909*, pp. 473 a 475 y *El año político. 1910*, pp. 74 a 76. García Venero, M.: *Antonio Maura 1907-1909*, Madrid, Ediciones del Movimiento, 1953, p. 145. Bordejé, (1978) p. 183. Seco Serrano (2005) p. 148. Rodríguez González, (2010) p. 171. Transcripción completa de su defensa, en *El País*, 26 de febrero de 1910. Comunicación de excedencia forzosa en A.G.M.A.B. Legajo 3.310/61, carpeta 12.

¹³⁸⁵ Petición de indulto de Macías del Real, con fecha 15 de abril de 1909, en A.G.M.A.B. Legajo 3.310/61, carpeta 144. Soldevilla, *El año político. 1910*, pág. 193. Critica duramente el silencio de los republicanos cuando escribe: “los republicanos, que tanto explotaron la denuncia del Sr. Macías... no tuvieron una palabra de reconocimiento para el Gobierno, por haberle indultado.”

¹³⁸⁶ A.G.P. Caja 12.424, expediente 4.

diputado republicano por Valencia Rodrigo Soriano, cuando se iba a terminar el tiempo destinado a preguntas e interpelaciones ajenas al orden del día, pidió la palabra; no le fue concedida, pero, en medio de una gran agitación, pudo decir que se había presentado una denuncia contra el Gobierno.¹³⁸⁷ No consistió Dato su discusión produciéndose un gran alboroto entre las filas de los diputados republicanos.¹³⁸⁸ Uno de los cuales, el catalán Julián Nougués, presentó una proposición incidental encaminada a que se discutiera la denuncia en sede parlamentaria. El 20 de abril pasó a la Comisión de peticiones.¹³⁸⁹ Nougués procedió a retirar la proposición presentada la jornada anterior, presentando una nueva solicitando que el escrito de Juan Macías fuera dado a conocer a la Cámara.¹³⁹⁰ Su presidente adelantó que, durante la sesión parlamentaria, la Comisión de peticiones elaborará su dictamen y el mismo podrá ser discutido en la jornada siguiente ya que “*se antepondrá en el orden del día a los demás asuntos.*”¹³⁹¹ Vega de Seoane demanda el envío de documentos no remitidos aún en el expediente de la adjudicación de la escuadra, especialmente “*las relaciones exactas y completas de planos y especificaciones que acompañan al proyecto aceptado.*” Ferrándiz se niega a remitir tanto los documentos demandados, como los planos de los acorazados alegando que pertenecían a los secretos de la defensa nacional y, por tanto, no pueden ser conocidos por el público. En el debate interviene Canalejas para insistir en el derecho que asiste a los diputados de conocer todos los datos que han servido al Gobierno para tomar su resolución: “*Hemos de conocerlo todo, de estudiarlo todo tal cual es... si no podemos conocer las proposiciones ¿cómo vamos a decidir si á eso irrisoriamente lo habéis llamado concurso?*” Muestra su sorpresa ante la, en su opinión, incongruencia que significaba que todos los datos del concurso fueran conocidos por la casa Vickers y no por el Congreso e insiste en el tema de las alteraciones realizadas por el gobierno en las condiciones establecidas en el primer pliego del concurso. Replicó Maura: “*no temáis que no podamos discutirlo todo con amplitud, porque aquí vendrá todo lo que deba venir, pues nosotros estamos deseando que se discuta todo,*

¹³⁸⁷ *El Imparcial*, 20 de abril de 1909.

¹³⁸⁸ Soldevilla, *El año político. 1909*, p. 152.

¹³⁸⁹ *DSC.*, 20 de abril de 1909, p. 3.716.

¹³⁹⁰ *Ibidem.* p. 3.718.

¹³⁹¹ *Ibidem.* p. 3.719.

*porque estamos orgullosos de nuestra obra y de haber cumplido con nuestro deber.*¹³⁹² Intervino Luis Morote para demandar, como Vega de Seoane, la remisión de la totalidad del expediente.¹³⁹³ La Comisión de Peticiones emitió su dictamen en el sentido de remitir la denuncia a la presidencia del Consejo de Ministros, para que éste lo enviase al fiscal de su majestad. A liberales y republicanos no gustó el dictamen; creían que era el Congreso el encargado de examinar la denuncia de Macías, a cuyo efecto debía ser llevado a la Cámara el expediente íntegro del concurso.

La sesión parlamentaria del día 21 comenzaba con una gran expectación popular: *“desde las tres de la tarde el público formaba larga cola alrededor del Palacio esperando que se abrieran las puertas del edificio”*¹³⁹⁴ La presencia popular iba acompañada de una nutrida fuerza pública que vigilaba los alrededores. Comenzado el debate, Nogués defiende una enmienda al dictamen de la Comisión de Peticiones en los siguientes términos: *“Los diputados que suscriben proponen a la Cámara... que pase a una comisión especial la denuncia de D. Juan Macías, ya que no hay ninguna permanente encargada de dictaminar acerca de asuntos de dicha índole.”* Respondió a su intervención Antonio Maura afirmando que todo el asunto no podía concluir más que con una acusación completa o una declaración terminante de la inocencia del Gobierno. Niega, además, las acusaciones de querer ocultar datos sobre el concurso de la Escuadra ya que todos ellos se encuentran a disposición de los diputados en la documentación que les ha sido remitida. Mientras estos acontecimientos tenían lugar, en la Carrera de San Jerónimo, según el informe del embajador británico, *“multitudes se han aglomerado diariamente frente a la Cámara de Diputados para pitar o vitorear a los oradores... Al despejar la calle para el libre paso de los diputados se realizaron numerosos arrestos, lo que fue asunto de diarias y enfurecidas*

¹³⁹² Intervención de Antonio Maura, en *D.S.C.*, 20 de abril de 1909, pp. 3.724, 3.725 y 3.726 y Soldevilla. *El año político. 1909*, p. 154.

¹³⁹³ *D.S.C.*, 20 de abril de 1909, pp. 3.728 y 3.729. Soldevilla, *El año político, 1909*, p. 156. Pérez Garzón (1976) p. 135.

¹³⁹⁴ *El Imparcial*, 22 de abril de 1909.

interpelaciones.” La prensa se hizo eco de las manifestaciones y de la represión ejercida por las fuerzas de orden público.¹³⁹⁵

El 22 de abril el Gobierno hace un guiño a la oposición al anunciar su ministro de Marina que todos los documentos que faltaban en el expediente de la Escuadra serán remitidos al Congreso.¹³⁹⁶ No obstante, no cesa la confrontación, en la línea apuntada por el embajador británico en su informe, con los republicanos. Luis Morote preguntaba al Gobierno sobre la represión de la jornada anterior.¹³⁹⁷ Nougués retiraba su enmienda para darle paso a una hecha por Moret¹³⁹⁸ que propone que Macías fuera llamado al Congreso: “*si no oímos al señor Macías, la acusación quedará en el aire y nosotros como encubridores.*”¹³⁹⁹ El denunciador debía justificar todas sus acusaciones y contestar a todas las preguntas que se le formularan. El presidente del Gobierno no presentó objeción: “*Ahora se nos dice que es necesario oír al señor Macías. No veo ninguna dificultad. La divergencia está en el procedimiento que se siga.*”¹⁴⁰⁰ El jefe del ejecutivo no es partidario de una comisión: “*Se trata de que, sin necesidad de esa Comisión, todos y cada uno de los Diputados puedan ponerse en contacto con el Sr. Macías, trayéndolo a la Cámara cuantas veces sea necesario, para que se satisfaga por parte de todos los Diputados su afán indagatorio y de aclaración*”. Aunque prefería la comisión, Moret aceptó. Pese al clima de consenso parlamentario, en las

¹³⁹⁵ *El Imparcial*, 22 y 23 de abril de 1909. En su editorial del día 25 de abril se puede leer: “*Esta probado, asimismo, que los encargados de mantener el orden cometieron atropellos y detuvieron inocentes, imponiéndoles vejaciones intolerables.*” El día 24 de abril, *El Globo* opinaba: “*Lo hecho por la Policía, obedeciendo las instrucciones emanadas del Ministerio de la Gobernación, constituye un verdadero escándalo y debería ser un motivo de sonrojo y de vergüenza para nuestros actuales gobernantes.*” Sobre las detenciones: “*Se hicieron muchas detenciones.*” “*Fue opinión general, no creencia de partido, que el Ministro de la Gobernación, traspasó los límites de la moderación y de la prudencia.*” “*Es de advertir que, como los detenidos eran tan numerosos, no había calabozos donde encerrarlos.*” Podemos leer en las páginas del *Año político. 1909*, p. 161, 165 y 168. “*Y luego a los detenidos se les hacinaba en la prevención... Hay entre ellos algunos chiquillos, y hasta un pobre ciego.*” En *El Globo* 24 de abril. El promaurista *La Época* editorializa: “*Se habrá cometido algún exceso; es posible y lo lamentamos; pero la personas imparciales comprenden que la actitud enérgica de las autoridades ha evitado más desagradables incidentes.*” 24 de abril de 1909.

¹³⁹⁶ *DSC.*, 22 de abril de 1909, p. 3.772.

¹³⁹⁷ *El Imparcial*, 23 de abril de 1909. Soldevilla, *El año político, 1909*, p. 162.

¹³⁹⁸ “*Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva de acordar que una Comisión de su seno, directamente nombrada, después de oír al señor Macías cuanto tenga que manifestar, exponga a la comisión respectiva el resultado de su información.*”

¹³⁹⁹ *El Imparcial*, 23 de abril de 1909.

¹⁴⁰⁰ *El Imparcial*, 23 de abril de 1909. Soldevilla, *El año político. 1909*, p. 164.

calles madrileñas prosiguen los incidentes que se saldaron con ochenta y un detenidos.

Macías, el día 23 de abril, es trasladado desde la prisión militar donde se encuentra hasta el Congreso para que pueda probar sus acusaciones. Entrevistado en el despacho de Dato, se negó a colaborar mientras continuase en prisión. Solamente si era puesto en libertad, declararía absolutamente todo. Se levanta acta de sus declaraciones y es devuelto a la prisión de San Francisco.¹⁴⁰¹

El diputado republicano Melquíades Álvarez presenta otra proposición incidental solicitando, al igual que el dirigente del Partido Liberal, la constitución de una comisión parlamentaria formada por veintiún diputados de todos los grupos y partidos para que examine y aclare “*todos los antecedentes que constituyen el expediente completo relativo al concurso.*” En su opinión no se podía averiguar si la denuncia del Sr. Macías es un acto de pasión, o de ligereza execrable o la base de una acusación justa, mientras no se practique una información parlamentaria. “*Si confirma la denuncia, podrá merecer bien de la Patria. Si no la confirma, se le pondrá el estigma de impostor.* Si yo hubiera sido Gobierno, hubiera tenido buen cuidado de no complicar al señor Macías en un proceso, sin aclarar antes la denuncia.” Recuerda que la opinión pública no solamente se muestra reacia a las construcciones navales proyectadas, también cree en la adjudicación ilegal del concurso.¹⁴⁰² Antonio Maura replica con un discurso, largo y ardoroso, en opinión de *El imparcial*. Niega la última de las afirmaciones del diputado de la oposición. Pide que cumplan con su deber de juzgar a los ministros, si han cometido un delito, los parlamentarios: “que el Congreso... tiene derecho y deber, más deber que derecho, de ser acusador si cree que merecemos ser acusados, y si lo cree y no nos acusa, la Cámara se desautoriza y se denigra.”¹⁴⁰³

¹⁴⁰¹ *El Globo*, 24 de abril de 1909.

¹⁴⁰² *La Época*, 24 de abril de 1909. *El Imparcial* y *El País*, 25 de abril de 1909. Soldevilla, *El año político.1909*, p. 169.

¹⁴⁰³ *DSC.*, 24 de abril de 1909, p. 3.846.

En la jornada parlamentaria del día 26, el diputado republicano por Barcelona Giner de los Ríos presentaba una proposición solicitando la suspensión de toda consideración adicional sobre la cuestión de la adjudicación de la Escuadra hasta el 3 de mayo, para cuya fecha la Cámara habría tenido tiempo de familiarizarse con los contenidos del volumen impreso sobre los contratos navales y de los documentos sin publicar que el Gobierno ha puesto a disposición de la Cámara para su inspección confidencial por cualquier diputado que deseara conocerlos. Maura se opone a esta propuesta. Es rechazada, argumentando que la cuestión de los contratos navales está en el Congreso desde hacía seis meses y que no son, en consecuencia, necesarios los siete días de prórroga que demandaba Giner de los Ríos.

Las firmas descartadas del concurso ven con intensa satisfacción la discusión parlamentaria pensando en la revocación del fallo que podía derivarse de una crisis gubernamental.¹⁴⁰⁴ Pero todas sus esperanzas se convierten en nada después de la intervención de Luis Morote. El diputado republicano examina con gran atención el expediente.¹⁴⁰⁵ Tuvo la sinceridad de proclamar ante el Congreso, en la sesión del 26 de abril,¹⁴⁰⁶ no haber encontrado en él nada punible: *“en las bases del concurso se confiere al Gobierno la facultad de variar las condiciones de los buques... Catorce Oficiales de la Armada, todos técnicos, artilleros, ingenieros de la Junta de Construcciones navales, de construcciones civiles hidráulicas dicen que el proyecto de Wickers es el primero y hay tres señores Generales dicen que es muy malo; el mejor Ansaldo.”* Ante la enorme complejidad de los datos técnicos referidos a las nuevas construcciones, Morote reconoce que *“carece de toda autoridad para juzgar quien tiene razón.”* Establece una división entre los partidarios de la casa británica, juventud, conocimientos, viajes al extranjero, y

¹⁴⁰⁴ Actitud del representante de la casa Ansaldo, Perrone, en Saba, F.: “La multinazionale Ansaldo in Turchi e in Spagna (1895-1914)”, en *Annali di storia dell'impresa*, n° 7, pp. 403 a 405.

¹⁴⁰⁵ Morote ha contestado a la pregunta de Azorín sobre su conocimiento del expediente: *“Lo he estudiado tres ó cuatro días; casi me lo sé de memoria. No lo ha estudiado nadie más que yo; los otros no han hecho más que hojearlo.”* Azorín, A.: “Un héroe de Ibsen”, en *ABC*, 27 de abril de 1909.

¹⁴⁰⁶ *“El discurso de nuestro muy querido compañero Luis Morote, fue escuchado con atención profunda... El discurso del elocuente diputado constituye el alegado más documental, más complicado y más caluroso, pronunciado en la Cámara popular a favor de la solución dada por el Gobierno al asunto de la concesión de la Escuadra.”* *El Imparcial*, 27 de abril de 1909. Soldevilla, *El año político*, 1909 pp. 173 y 174.

los tres votantes de la Ansaldo que solamente cuentan a su favor su mayor edad. Prosigue su intervención señalando que “*en el informe de los señores Andújar y Cardona detallándose todos los particulares de los proyectos y de las casas; ocho razones aducen en pro de la casa Wickers, de las cuales la más poderosa es la garantía técnica que la casa ofrece. Las modificaciones que proponen tienden, como dicen, a mejorar las condiciones de los buques, aunque alegando que son oficiales inexperimentados y que, por consiguiente, al saber de la superioridad dejamos el juzgar.*” Estudia también los otros proyectos presentados. El realizado por la Cía. Asturiana, en la que participan Sánchez de Toca y Pidal, no resulta defendido por nadie; probablemente porque no ha sido aún capaz de construir ningún gran barco de guerra. Informa sobre los intereses personales de uno de los defensores de la opción Ansaldo al haberle prometido la casa italiana la recolocación de todos los marinos excedentes.¹⁴⁰⁷ Solamente censura al gabinete no haber presentado íntegro el expediente de la adjudicación desde el primer momento.¹⁴⁰⁸ Enfrentado a la postura de su propio partido y a la de gran parte de los liberales, en un acto de dignidad,¹⁴⁰⁹ renunció a su acta de diputado republicano¹⁴¹⁰ y a la dirección de *Heraldo de Madrid*, periódico que participaba en la campaña antimaurista que con ese motivo llevaban a cabo los diarios del trust.¹⁴¹¹ En opinión de su biógrafo, Luis Morote “*individualista no se somete a la disciplina del partido. Formalista, no profundiza en el trasfondo económico del expediente naval... los intereses económicos en juego son evidentes. No se detiene en ellos.*”¹⁴¹²

¹⁴⁰⁷ En el pliego remitido por la casa Ansaldo y conservado en la Fundación Antonio Maura, se puede leer lo siguiente:

“*Personal de la Armada: Además, y con el propósito de dar colocación digna y útil a los Oficiales excedentes, el firmante ofrece dar colocación en las tres fábricas de corazas, turbinas y cañones y Arsenales al mayor número de Oficiales de la Armada, que disfrutando del sueldo de excedencia reúnan a su juicio, condiciones de suficiencia para las diferentes operaciones industriales que en ellos han de realizarse.*

También ofrecen dar colocación, en términos análogos a la Maestranza permanente y clases subalternas de la Armada.”

¹⁴⁰⁸ *La Época*, 27 de abril de 1909.

¹⁴⁰⁹ *El País*, 28 de abril de 1909. González Hernández (1997) p. 272. Sánchez Illán (1999) p. 234.

¹⁴¹⁰ *El Imparcial*, 28 de abril de 1909.

¹⁴¹¹ Los periódicos *El Imparcial*, *El Liberal* y *Heraldo de Madrid* se habían asociado en mayo de 1906 para constituir la Sociedad Editorial de España Estudio sobre esta fusión, en Seoane & Sáiz (1996) pp. 76 a 80 y Sánchez Illán (1999) pp. 189 a 195.

¹⁴¹² Pérez Garzón (1976) p. 137.

El informe de Morote fue aprobado por el Congreso al día siguiente por el holgado margen de 8 votos en contra y 149 a favor.¹⁴¹³ Morote lograba, con su gesto, una gran repercusión. Los rotativos *El País* y *El Liberal* del 27 de abril censuraban su discurso. Los diarios conservadores *La Correspondencia de España* y *ABC* lo elogiaban, e incluso el director de este último rotativo, Luca de Tena, organizaba un banquete en su honor, al que declinaba su presencia el diputado republicano.¹⁴¹⁴ Unamuno lo calificaba de “profesor de energía nacional.” Azcárate, mediante una misiva publicada en *El Globo*, lo elogiaba y de da ánimos para soportar la nueva situación: “Se ha quedado usted sin Congreso y sin periódico, sus dos amores.”¹⁴¹⁵

A pesar de esta resonante victoria parlamentaria, aún coleará unos días más el tema de la adjudicación poco clara del concurso de la Escuadra. En la sesión parlamentaria del día 3 de mayo, el diputado Urzaiz pregunta al Gobierno sobre las conexiones entre las empresas vinculadas a la SECN, y algunos ministros (Rodríguez San Pedro), subsecretario de Gobernación (Conde del Moral de Calatrava), y diputados (Ibarra) a través de empresas societarias de la constructora naval que le hacen “sospechar sobre la forma que el Gobierno ha tenido de preparar y realizar la adjudicación de la escuadra.”¹⁴¹⁶ Al día siguiente el rotativo *El Imparcial* publica un extracto comentado del expediente de adjudicación de la Escuadra. Se le había adelantado *El Globo*.¹⁴¹⁷ Insiste en el tema el primero de los rotativos citados cuando, bajo el título de “Risa general”, publica el día 28 una nueva reclamación demandando la discusión del expediente: “van a cerrarse las Cámaras sin que se discuta en ellas el expediente de adjudicación de la escuadra. Este expediente fue pedido por varios representantes en Cortes, y, hasta la hora presente, no se ha entablado debate sobre tan esencial asunto.” La culpa de, a su juicio, esta criticable actitud está en que los dirigentes de los grandes partidos; han examinado el expediente de adjudicación, pero no

¹⁴¹³ *El Imparcial*, 28 de abril de 1909. En la votación del dictamen el Gobierno se abstuvo abandonando el banco azul. Solamente votaron en contra del Gobierno los diputados Galdós, Urzáiz, Nougés, Romero, Caballé, Iturralde, Cervera y Llorente.

¹⁴¹⁴ *El Imparcial*, 4 de mayo de 1909. Pérez Garzón (1976) p. 138.

¹⁴¹⁵ *El Globo*, 2 de mayo de 1909.

¹⁴¹⁶ *DSC.*, 8 de mayo de 1909, pp. 4.007 y 4.008. *El Imparcial*, 4 de mayo de 1909.

¹⁴¹⁷ Bajo el título “El concurso de la Escuadra” entre los días 28 de abril y 4 de mayo de 1909.

conceden al asunto ninguna importancia. Se interpreta como un castigo, por el sentido de su voto en el asunto de la Escuadra, las destituciones de Juan Spottorno de su cargo de asesor general del ministerio de Marina y de Federico Estrañ del de jefe del Estado Mayor Central en mayo de 1909.¹⁴¹⁸ Azorín recoge las declaraciones favorables a la decisión gubernamental formuladas por Azcárate: “*La prevaricación existiría si en vez de adjudicarse la escuadra á la casa Vickers se hubiera adjudicado a Ansaldo.*”¹⁴¹⁹ En los primeros días de junio se cierran las sesiones parlamentarias. *El País* ejerce el, llamémosle, derecho al pataleo cuando en sus páginas podemos leer: “*No hay remedio ya; pero no hay que sucumbir silenciosamente. Por lo menos protestemos, gritemos contra la escuadra a la que se puso quilla en la maldita sesión memorable.*”¹⁴²⁰ Como colofón podemos citar las críticas del senador conservador y oficial de la Marina Ramón de Carranza a la entrega de los arsenales a la SECN Fueron, el 2 de julio, publicadas en el diario *La Dinastía* de Cádiz. El acto lo calificaba de “*imperdonable falta.*” El interés británico por Ferrol y Cartagena se justifican por ser bases importantísimas para el Almirantazgo. Es la presencia de Gibraltar en sus proximidades lo que explicaba el abandono de La Carraca. No podemos olvidar, para explicar una crítica salida de las filas del partido de Maura, la vinculación entre el oficial y la ciudad de Cádiz; así como la de ésta con el arsenal. No eran nuevas sus preocupaciones por la suerte de La Carraca. Su actividad parlamentaria entre 1907 y 1910 estaría centrada en este asunto.¹⁴²¹

Los partidos políticos de la oposición parlamentaria saben aprovechar muy bien la denuncia presentada contra el gabinete para ejercer una labor de acoso y derribo. En esta pretensión son acompañados por la prensa no afecta a Maura y por una opinión pública movilizadada en manifestaciones realizadas en los alrededores del Congreso de los Diputados. Sin embargo, podemos afirmar, que el desenlace del envite resultaba favorable al presidente del Gobierno. “*Maura y Ferrándiz estuvieron admirables en*

¹⁴¹⁸ Interpretación de sustituciones como castigo, en *El Liberal*, 8 de junio de 1909. *El País*, 16 de junio de 1909. Soldevilla, *El año político.1909*, p. 208. Harrison (1980) p. 121.

¹⁴¹⁹ Azorín, A.: “Epílogo”, en *ABC*, 5 de junio de 1909.

¹⁴²⁰ *El País*, 7 de junio de 1909.

¹⁴²¹ *El Imparcial*, 4 de julio de 1909. Defensa de La Carraca desde el Senado, en Piñeiro Blanca (1995) pp. 19 a 25.

*aquellas borrascosas sesiones,*¹⁴²² escribe Juan de La Cierva. José María Cornet Mas, director de la Maquinista Terrestre y Marítima, enviaba una misiva al presidente del Gobierno el 27 de abril felicitándole por el resultado del debate: *“El resultado de este último asunto es el que todos esperábamos; el triunfo de la razón y de la justicia tan elocuentemente defendida por Vd. y que vivamente anhelaba la honrada opinión del país.”*¹⁴²³ El 30 de mayo, el periódico británico *The Times* interpretaba como un éxito de Maura la solución del enfrentamiento: *“el Gobierno se ha visto libre de la difícil situación determinada por violentos ataques personales contra la integridad de varios Ministros, en ambas Cámaras; el contrato de la Escuadra ha sido aprobado, y las elecciones municipales, tuvieron lugar el dos de mayo con manifiesta tranquilidad”*.¹⁴²⁴ El embajador británico, por su parte, informaba a su Gobierno que *“el terreno estaba totalmente cortado por debajo de los pies de la oposición... El Gobierno del señor Maura triunfó en toda la línea.”* El diario católico *El Siglo Futuro* comentaba, con cierta ironía, la derrota de los enemigos de la Escuadra: *“Los adversarios del Sr. Maura parece se hayan propuesto eternizarlo en el poder. Nos sugiere esta reflexión la forma en que se plantean y desarrollan las campañas de oposición contra el actual gabinete... ahora el caballo de batalla es la adjudicación de la futura escuadra.”*¹⁴²⁵ De todo este embrollo político, hubo, a nuestro entender, una cosa altamente positiva: la “opinión pública” prestaba atención a los asuntos de la Armada y a su reconstrucción con mucha más intensidad que en ocasiones anteriores.

¿Qué había de auténtico en la denuncia de Macías del Real? Hay algunos hechos que hacen sospechar que el concurso para la adjudicación de la Escuadra no fue todo lo imparcial que debiera. Es llamativa la vinculación entre la Liga Marítima y la Comisión parlamentaria encargada de emitir un dictamen sobre la ley, especialmente si tenemos en cuenta que el representante de la casa Vickers en España acudía asiduamente al domicilio social de la misma. Beardmore, director de la empresa británica, ha recalado con su yate, durante la primavera, los principales puertos españoles que tienen

¹⁴²² Cierva (1955) p. 98.

¹⁴²³ F.A.M. Legajo 31, carpeta 15.

¹⁴²⁴ F.A.M. Legajo 374, carpeta 15.

¹⁴²⁵ *El Siglo Futuro*, 17 de mayo de 1909.

astilleros. También estuvo en Madrid entrevistándose con el ministro de Marina. El propio embajador del Reino Unido, Maurice de Bunsen, en su informe reconoce que *“sin duda, la información de esta manera obtenida por el Sr. Beardmore en cuanto a la capacidad de trabajo de los astilleros españoles, y en cuanto a las intenciones del Ministerio de Marina en materia de construcciones navales, puede que algún día demuestre su uso.”*¹⁴²⁶ También resulta cuando menos “extraño” que en el mes de marzo, en la City de Londres y en las empresas británicas dedicadas a la construcción naval, se afirmaba que el Plan de Escuadra de España estaba concertado con la casa Vickers, de lo cual se informaba a su junta general de accionistas de 21 de abril. Por último, desde el mes de febrero, agentes de la casa británica estaban levantando un mapa geológico del terreno de la dársena y ante dársena de Ferrol. El pliego de bases para el concurso fijaba como condición esencial el levantamiento de un plano geológico. Podemos, por tanto, preguntarnos: ¿por qué antes de publicarse en la Gaceta, 21 de abril, las condiciones del concurso los británicos estaban intentando cumplir unas cláusulas que se suponían secretas?¹⁴²⁷ Trebilcok se muestra partidario explicar la adjudicación a Vickers del contrato gracias a los sobornos empleando como fuente documental la correspondencia de Basil Zaharoff, comisionado de la casa británica en España, que en los meses previos a la adjudicación escribe: *“estoy administrando dosis de Vickers a nuestros amigos españoles.”* No habría sido la primera ocasión en la consecución de contratos mediante sobornos. Rusia, Portugal y Japón eran claros precedentes.¹⁴²⁸

Por su parte el Gobierno de Antonio Maura ha actuado con cierto secretismo. Los documentos más esenciales no han sido leídos en el acto público del concurso. *“Y en estas condiciones ¿qué garantía puede quedarle a cada concursante de que, a la vista de su pliego, y de los demás documentos, no puedan introducirse modificaciones y sustituciones en el pliego y*

¹⁴²⁶ The National Archives. Carta del embajador británico, Sir Maurice de Bunsen, de 27 de abril de 1909. Folios 31 a 37.

¹⁴²⁷ Ceballos (1908) pp. 108 a 112.

¹⁴²⁸ Trebilcok C.: “Legends of the british armaments industry, 1890-1940”, en *Journal of Contemporary History*, nº 5. Citado por Viaña (1992) p. 310. Zaharoff se había convertido en un importante financiero proveedor de armas a nivel mundial. Había establecido una red de contactos en España. Se le achaca, gracias a sus maniobras poco claras, ser el responsable del fracaso de la venta de sumergible de Isaac Peral a la Armada.

*documentación de cualquier concursante privilegiado?*¹⁴²⁹ Para evitar este tipo de sospechas, el Conde de Torre-Vélez eleva una petición el 25 de agosto de 1908 suplicando “*se le facilite copia autorizada con relación al expediente general del referido concurso.*” Federico Estrañ, General jefe del Estado Mayor de la Armada, es el encargado de tranquilizarle: “*que la Junta reunida para la celebración del concurso ha cumplido todo lo preceptuado, admitiéndose, abriéndose y leyéndose las proposiciones presentadas y los documentos que las acompañan.*”¹⁴³⁰ Despejadas las dudas sobre la objetividad en el análisis de los pliegos de los concursantes, surge la sospecha sobre la causa de la alteración de la autonomía proyectada para los acorazados en un cincuenta por ciento. El portavoz de las críticas es, en esta ocasión, Vega de Seoane. Acusaba al ejecutivo de regalar tres millones de pesetas al contratista y de manipular descaradamente las condiciones del concurso para favorecer a la SECN: “*¿No comprende S.S. que no es lícito abrir un concurso para barcos, exigirles como condición imprescindible un radio de acción de 5.000 millas y luego rebajarle a 2.250 al amigo que estaba en el secreto?*” Demandaba el envío de todo el expediente de la adjudicación de la Escuadra. Responde Ferrándiz justificando la decisión sobre la transformación en el radio de acción de los barcos en motivos técnicos y promete que “*todos esos documentos han de venir al Parlamento.*”¹⁴³¹ Aunque parece lógica la respuesta del ministro de Marina y estaba avalada por la experiencia internacional, al tratar todos los Gobiernos como tema reservado las características técnicas de sus barcos de guerra, no se mostró satisfecho con la respuesta gubernamental Vega de Seoane. Retoma sus argumentos el 31 de marzo.¹⁴³² Hasta el 17 de abril no estuvo a disposición de todos los parlamentarios el expediente de adjudicación de la escuadra.¹⁴³³ Ese mismo día denunciaba por prevaricación al Gobierno Macías del Real. El debate parlamentario adquirirá un nuevo sesgo, del cual ya hemos hablado.

¹⁴²⁹ Ceballos (1908) p. 210.

¹⁴³⁰ *Ibíd.* p. 213.

¹⁴³¹ Intervenciones de Vega de Seoane y de Ferrándiz en *DSC.*, 8 de febrero de 1909, pp. 2.333 a 2.337.

¹⁴³² *DSC.*, 31 de marzo de 1909, pp. 3.450 y 3.451.

¹⁴³³ *DSC.*, 17 de abril de 1909, p. 3.636.

6.9. El final del Gobierno de Antonio Maura.

Nada en el horizonte presagiaba la tormenta de octubre. Ocupados en el debate sobre la Escuadra, los diputados no habían prestado suficiente atención a un estallido de violencia anticlerical que, en opinión de la historiadora Ullman, anunciaba acontecimientos aún más graves. Nos estamos refiriendo a los hechos acaecidos en el pueblo orensano de Osera. Se saldaron con la muerte de diez personas, con el ataque a la residencia de los hermanos maristas y al convento de la Congregación de las Siervas Adoratrices del Santísimo Sacramento y de la Caridad.¹⁴³⁴

Aunque Antonio Maura no salió gravemente perjudicado de las campañas orquestadas en contra de la adjudicación de la Escuadra, es indudable, como reconoce Seco Serrano, que forzosamente debían haber dejado huella. Fueron los acontecimientos derivados del ataque, el 9 de julio, a los obreros del ferrocarril de la Compañía Norteafricana en las proximidades de Melilla y la intervención del ejército español, el primer factor desencadenante de la caída del gabinete.¹⁴³⁵ Cerradas las Cortes desde el 4 de junio, el Consejo de Estado, compuesto por un grupo específico de ex ministros, tiene que ser el que apruebe, el 19 de julio, un crédito extraordinario de 3.281.408,38 pesetas para reforzar la guarnición de Melilla, adquirir los pertrechos necesarios y tener debidamente preparadas tres brigadas mixtas.¹⁴³⁶ Se liquidaba la política del equilibrio presupuestario.

Pero la medida más impopular se tomaba el 12 de julio cuando un Real Decreto autorizaba al ministro de la Guerra para llamar a los reservistas que fueran precisos. Éstos, pertenecientes a los reemplazos de 1903 a 1905,

¹⁴³⁴ Número de fallecidos, en Ballbé (1985) p. 281. Ullman, J. C.: *La Semana Trágica*, Barcelona, 2009, Editorial Ariel S.A. pp. 113 y 114.

¹⁴³⁵ F.A.M. Legajo 152, carpeta 1. Telegrama del Gobernador Militar de Melilla al ministro de Estado: “Ocho mañana grupos moros acuchillaron varios trabajadores vías férreas. Inmediatamente salí con fuerzas cañoneando enemigo y desalojando... Combate terminó áeso (sic) de las trece, quedándome en posiciones conquistadas.”

¹⁴³⁶ A la reunión del día 19 de julio asistieron: Marqués de Pidal, Canalejas, Dato, Sánchez de Toca, Sánchez Román, Gasset, Polavieja, Salvador Amós, García Alix, Aguilera, Santos Guzmán y Domínguez Pascual. La discusión fue amplia y detenida. Se opusieron a la concesión del crédito los consejeros liberales.

eran hombres casados y con hijos. Para agravar aún más las cosas Arsenio Linares, ministro de la Guerra desde el primero de marzo, que había reorganizado las unidades de su jurisdicción cuando era capitán general de Cataluña, pensó naturalmente en éstas. Además, para la facilidad de la concentración y el embarque, Barcelona era, o parecía, ideal. El domingo 18 de julio embarcaban los soldados del Batallón de Cazadores de Reus en medio de graves incidentes en el puerto de Barcelona. Una semana después, el lunes 26, empezaba una huelga general en la Ciudad Condal que degenerará en graves incidentes de orden público conocidos con el nombre de La Semana Trágica. Para aplacar la oposición de las clases populares a la guerra del Norte de África, el 4 de agosto se suprimía la redención en metálico.¹⁴³⁷

El ejército que guerreaba en el norte de África necesitaba del apoyo de la Armada para evitar su aislamiento. A pesar de que su labor era considerada de *"importancia suma"*,¹⁴³⁸ la marina de guerra no estaba, una vez más, a la altura de las circunstancias. Contaba con unos buques en su mayoría necesitados de obras, anticuados y en el último tercio de su vida los unos, e impropios los otros, para los servicios que se les encomendaban. Era el caso de los cazatorpederos, a los que se les encargaban viajes y comisiones exponiéndolos a graves contingencias.¹⁴³⁹ Sobre la penuria de la Armada, nada mejor que la siguiente instrucción de Ferrándiz: *"Recomendará V.E. a los Comandantes de los buques en operaciones militares el uso prudente del fuego de los cañones... por que hemos de hallar dificultades para el reemplazo de las municiones que se consuman."*¹⁴⁴⁰ El 9 de julio navegando por las costas marroquíes se encontraban la vieja fragata "Numancia", que estaba siendo utilizada como escuela de cabos de artillería, y el cañonero "General Concha"; los cañoneros "Marqués de la Victoria" y "María de Molina", estaban fondeados en Tánger y en Melilla. El ministro de Marina ordenaba el traslado de la Escuadra de Instrucción desde San Sebastián a Ferrol el 20 de julio. Disponía asimismo que en Cádiz *"permanecerá uno de sus cazatorpederos para*

¹⁴³⁷ "El Rey (Q. D. G.) se ha servido disponer quede en suspenso toda redención en metálico del servicio militar hasta nueva orden." Gaceta de Madrid, 4 de agosto de 1909.

¹⁴³⁸ *El Globo*, 7 de agosto de 1909.

¹⁴³⁹ Quintana (1910) pp. 130 y 217.

¹⁴⁴⁰ F.A.M. Legajo 164, carpeta 3. Instrucciones del ministro de Marina al Comandante General de la Escuadra, sin fecha.

*contribuir a la persecución del contrabando de armas en unión de tres torpederos de aquel apostadero.*¹⁴⁴¹ El 29 zarpaba rumbo Barcelona, en Cádiz quedaban los cazatorpederos “Terror” y “Audaz”. La Escuadra de Instrucción permanecerá en la Ciudad Condal entre los días 2 y 14 de agosto.¹⁴⁴²

A finales de julio de 1909 se creaba la Agrupación de Fuerzas Navales de Operaciones del Norte de África al mando del contralmirante José Morgado y Pita da Veiga. Compuesta por los cruceros “Princesa de Asturias”, “Extremadura”, “Carlos V”; el destructor “Osado”; y los cañoneros “Martín Alonso Pinzón”, “General Concha”, “Doña María de Molina”, “Marqués de la Victoria” y “Don Álvaro de Bazán”; el guardacostas acorazado “Numancia” y el buque de transporte “Almirante Lobo.” La Escuadra de Instrucción quedaba reducida al viejo acorazado “Pelayo”; crucero protegido de primera clase “Cataluña” y crucero protegido de tercera clase “Río de la Plata”¹⁴⁴³ El ministro de la Guerra informaba a Alfonso XIII: *“la Marina fue a Melilla para cooperar y auxiliar eficazmente desembarco tropas y caso preciso para otras eventualidades bien justificadas que V.E. apreciará siempre.”*¹⁴⁴⁴ El Consejo de Ministros dictaminaba, el 15 de agosto, que la flota se pusiera a disposición del Gobernador Militar de Melilla a cuyo puerto atracaría al día siguiente.¹⁴⁴⁵ Morgado participa en las reuniones de coordinación y trabajo que el general José Marina organiza para planificar y ultimar los detalles de las operaciones terrestres que necesitan contar con el apoyo naval.

La ausencia tanto de Armada como de unas buenas y eficaces defensas costeras por parte de Marruecos, permite a los barcos españoles realizar inestimables labores de apoyo a las fuerzas terrestres a pesar de la

¹⁴⁴¹ F.A.M. Legajo 164, carpeta 3. Telegrama del ministro de Marina al presidente del Consejo de Ministros el 27 de julio de 1909.

¹⁴⁴² Quintana (1910) p. 224.

¹⁴⁴³ Cerezo Martínez (1983) p. 102.

¹⁴⁴⁴ A.G.P. Caja 15.599, expediente 8. Carta manuscrita del ministro de la Guerra a Alfonso XIII con fecha 18 de julio de 1909.

¹⁴⁴⁵ Llegada de la flota a Melilla, en *El Globo*, 16 de agosto de 1909 y *El País*, 19 de agosto de 1909. Este último rotativo informaba sobre la posibilidad de que algunos de los barcos “vayan a aguas de Ceuta y Tetuán atendiendo así a las reiteradas y justas pretensiones de nuestros compatriotas.”

inhospitalaria y accidentada costa de Marruecos que pone a prueba tanto el material como a las tripulaciones.¹⁴⁴⁶ Son cuatro los cometidos encomendados:

Primero: Transportar material, hombres y correspondencia a Melilla, Alhucemas, el Peñón de Vélez, Chafarinas, Cabo del Agua y Punta Restinga. Los cañoneros “General Concha”, “Don Álvaro de Bazán”, “Ponce de León” y “Martín Alonso Pinzón” destacaron en las labores de aprovisionamiento tanto de víveres como de correspondencia.¹⁴⁴⁷ Como escoltas del vapor correo “Sevilla”, encargado de transportar suministros, participaron el “Numancia,”¹⁴⁴⁸ el “Extremadura” y el “Alonso Pinzón”. Los ataques a los barcos españoles desde la costa para dificultar las labores de aprovisionamiento son una constante repetida monótonamente tanto en los informes oficiales como en la prensa diaria: el “Alonso Pinzón” es tiroteado, el 12 de agosto, tanto frente a Alhucemas como frente al Peñón Vélez;¹⁴⁴⁹ el “Numancia” cuando participaba, el 4 de septiembre, en labores de escolta del vapor “Sevilla” que estaba aprovisionamiento del Peñón de Alhucemas, se vio implicado en un fuerte tiroteo con el objetivo, fallido, de evitar el cumplimiento de su misión de abastecimiento.¹⁴⁵⁰ Para solucionar el problema del abastecimiento de agua a las columnas de soldados en sus movimientos ofensivos por el norte de Marruecos, también fueron utilizadas unidades navales, como el crucero “Carlos V” que abastecerá de doscientas toneladas de agua a la columna del general Aguilera en un momento crítico al carecer de la misma y verse obligada a abandonar sus operaciones en Muley-Alí-Xarif, a comienzos del mes de septiembre.¹⁴⁵¹

Segundo: Sus unidades intentaron impedir el contrabando de armas desde el cabo de Tres Forcas a Tánger. Con este propósito, bajo el mando de contralmirante Enrique Santaló jefe del apostadero de Cádiz, se creaba una agrupación naval, complementaria de la Agrupación de Fuerzas Navales del

¹⁴⁴⁶ Revista *Vida Marítima*, nº 242, 20 de septiembre de 1908.

¹⁴⁴⁷ Narración de las labores de reparto de correspondencia y de las dificultades que entrañaba, en *El Siglo Futuro*, 2 de octubre de 1909.

¹⁴⁴⁸ F.A.M. Legajo 162, carpeta 3. *El Siglo Futuro*, 19 de agosto de 1909.

¹⁴⁴⁹ F.A.M. Legajo 164, carpeta 6. Quintana (1910) pp. 377 y 378.

¹⁴⁵⁰ A.G.P. Caja 15.599, expediente 9. Diario de operaciones del ejército de Melilla del 11 de agosto al 31 de octubre, p. 23.

¹⁴⁵¹ *Ibidem*. p. 12. Quintana (1910) p. 226.

Norte de África, integrada por los cazatorpederos “Terror” y “Audaz” y cañoneros “Marqués de la Victoria”, “Don Álvaro de Bazán”, “Doña María de Molina”, “General Concha”, “Hernán Cortés” y “Ponce de León”.¹⁴⁵² Acciones destacadas, hasta el extremo de reproducir algunos rotativos íntegramente el telegrama remitido por su comandante al ministerio de Marina, fueron los apresamientos por el cañonero “General Concha” de un falucho, el 30 de julio, en las proximidades de las islas Iris cargado de ciento cincuenta marroquíes presumiblemente con la intención de desembarcar para cooperar en el ataque a las posiciones españolas y de un carabo, entre la ensenada de Mater y Sidi Altar, cargado de pólvora y otros materiales, el 9 de agosto.¹⁴⁵³

Tercero: Sus piezas de artillería ayudaron a la destrucción de las posiciones rifeñas y a la defensa de las posiciones costeras españolas sin necesidad de enviar nuevos refuerzos.¹⁴⁵⁴ Conviene reseñar en este punto que el tiro naval es eficaz solamente cuando se emplea contra objetivos materiales visibles y contra grupos de hombres algo numerosos y compactos. Por tanto, no hay certezas sobre su eficacia. El 21 de julio, la artillería emplazada en Melilla y los cañones del “Pinzón” cooperaban en la acción de rechazar un ataque, calificado de “muy duro”, de una numerosa harka.¹⁴⁵⁵ Ocho días después, el “Numancia” bombardeaba el campo que rodea Alhucemas destruyendo, en pocos minutos, “la mezquita y el cementerio.”¹⁴⁵⁶ El crucero “Extremadura”, situado frente a la playa de Bufadis, apoyaba con su artillería la progresión de la columna del coronel Larrea, que partiendo del campamento de Cabo de Agua, el 3 de septiembre, permitiría a las tropas españolas quedar dueños de Quebdana lo que “*aseguraba la comunicación de la llanura de Seluán y todo el territorio hasta la orilla izquierda del Mulaya.*”¹⁴⁵⁷ Poco después, el 24 de septiembre, el crucero bombardeará los poblados desde Punta Negri hasta punta Abdun, “*siendo hostilizado por el enemigo sin que el buque tuviera*

¹⁴⁵² *El Liberal*, 20 de agosto de 1909.

¹⁴⁵³ Apresamientos, en *El globo*, 30 de julio de 1909 y *El Imparcial*, 12 de agosto de 1909.

¹⁴⁵⁴ *Revista Vida Marítima*, nº 277, 10 de septiembre de 1909, p. 390.

¹⁴⁵⁵ A.G.P. Caja 15.599, expediente 8. Telegrama del Gobernador Militar de Melilla al ministro de la Guerra.

¹⁴⁵⁶ F.A M. Legajo 164, carpeta 6. Telegrama del Gobernador Militar de Melilla al ministro de la Guerra.

¹⁴⁵⁷ Quintana (1910) p. 154.

novedad alguna.”¹⁴⁵⁸ El 27 de agosto el cañonero “Álvaro de Bazán” participaba, junto con la artillería emplazada en Alhucemas, en la respuesta al bombardeo efectuado por los moros desde el monte Adrar-Sidum “*logrando cesara pronto el fuego enemigo.*”¹⁴⁵⁹ Similares actividades de hostigamiento realizan el crucero “Princesa de Asturias” y el cañonero “Alonso Pinzón”. El primero bombardeaba el poblado de Nador el 17 de agosto “*con buen resultado según confidencias*” y el 8 de octubre cañoneaba, en unión del “General Concha”, los poblados y aduares de Beni-Said y Beni-bu-gafar, próximos a la costa y desde los cuales se les había hecho fuego.¹⁴⁶⁰ La prensa nacional reflejaba la contribución de la Armada a la defensa de las posiciones españolas en las proximidades de Melilla. Quedan recogidas, por ejemplo, las noticias de como el crucero “Extremadura” bombardeaba las posiciones enemigas el día 8 de agosto siendo apoyado por la artillería emplazada en Alhucemas; o como el cañonero “General Concha” contribuyó con el fuego de sus cañones a la defensa del Peñón de Velez los días 11 y 12 de agosto.¹⁴⁶¹ El 28 el Heraldo de Madrid publica en su portada una fotografía del cañonero “Pinzón” haciendo fuego sobre las posiciones de los moros en Alhucemas mientras protegían la descarga del vapor “Sevilla”. *El Globo* reproduce los partes de campaña del “Numancia” y del “Don Álvaro de Bazán”, en donde da cuenta de los ataques sufridos desde la costa y de la respuesta a los mismos entre los días 13 y 19 de septiembre.¹⁴⁶² Soldevilla se hace eco de la intervención de la Armada en la campaña reproduciendo el telegrama remitido por el comandante del crucero “Carlos V” narrando las operaciones del día 22 de septiembre: “*Cumpliendo las órdenes del General en Jefe, volví a salir hoy con el Carlos V, al amanecer, para costa O. de Tres Forcas, y después de comunicar con el Pinzón, Concha y Vasco, que recaló para entregar municiones, recorrí y bombardeé la costa, castigando los caseríos, huertas y algunos grupos de moros, que seguramente,*

¹⁴⁵⁸ *El Globo*, 25 de septiembre de 1909.

¹⁴⁵⁹ A.G.P. Caja 15.599, expediente 9. Diario de operaciones del ejército de Melilla del 11 de agosto al 31 de octubre, p. 21. Soldevilla, *El año político. 1909*. p. 298.

¹⁴⁶⁰ A.G.P. Caja 15.599, expediente 9. Diario de operaciones del ejército de Melilla del 11 de agosto al 31 de octubre p. 2 y p. 9.

¹⁴⁶¹ *El Imparcial*, 12 de agosto de 1909. *El País*, 18 y 19 de agosto de 1909.

¹⁴⁶² *El Globo*, 25 de septiembre de 1909.

tuvieron bajas, aunque no puedo precisar el número, por la mucha distancia.”¹⁴⁶³

Cuarto: La vigilancia y control de la Mar Chica en Melilla. Se trataba ésta de una extensa porción de mar, convertida en inmensa albufera, separada del mar Mediterráneo por un largo y estrecho istmo de tierra. Este estratégico punto era, como en otros muchos de los alrededores de Melilla, cartográficamente desconocido.¹⁴⁶⁴ Se carecía de los sondeos previos que permitieran conocer su profundidad, a pesar de que el 6 de abril el Ministro de la Guerra, Arsenio Linares, había solicitado al ministro de Fomento que se procediera a los estudios para abrir un canal para comunicar la albufera con el Mediterráneo. Ferrándiz ordenaba que una de las lanchas del “Numancia”, armada con un cañón de tiro rápido, fuera botada en la laguna, en la que se efectuarán intensos trabajos de drenaje. También se transformará un gánguil de acero, almacenado en el arsenal de la Carrara, en una batería flotante.¹⁴⁶⁵ El 12 de septiembre se creaba una fuerza naval en la Mar Chica. Estaba compuesta por dos botes lancha; la lancha del “Numancia” y la “Cartagenera”, que aún estaba por botar.¹⁴⁶⁶ Las fuerzas de la Mar Chica demostraron su eficacia cuando evitaron que fuera atacada por su flanco derecho la posición de Arkemán, contribuyendo al avance de la columna de Aguilera hasta las posiciones de Mayen-Mohn-Ibrahin¹⁴⁶⁷ y al avance de la columna del general Orozco, el 20 de septiembre, hacia los pozos de Uglad y las localidades de Nador y Zeluán.

El conflicto del Rif de 1909 pondría de manifiesto dos graves carencias de la Armada:

¹⁴⁶³ Soldevilla, *El año político, 1909*, pp. 328 y 329.

¹⁴⁶⁴ Sobre la falta de mapas y sus repercusiones, en Payne (1968) pp. 95 y 96.

¹⁴⁶⁵ Botadura de la lancha, en *La Época*, 12 de julio de 1909 y Revista *Vida Marítima*, nº 277, 10 de septiembre de 1909, p. 390. Ordenes de Ferrándiz para la defensa de la Mar Chica, en *El Imparcial*, 12 de agosto, *El País*, 19 de agosto y *El Liberal*, 20 de agosto de 1909.

¹⁴⁶⁶ Los dos botes lancha tenían 13 metros de eslora por tres y medio de manga, armados de cañones Vickers de 75 milímetros y con una dotación de 31 hombres. Composición de la “flotilla de la Mar Chica”, en *El Imparcial*, 6 de septiembre de 1909 y *La correspondencia Militar*, 12 de septiembre de 1909.

¹⁴⁶⁷ Soldevilla, *El año político. 1909*, p. 311.

Primera: No contar con los barcos apropiados para las peculiares características del conflicto bélico. Se utilizaba el material existente dándole un uso impropio de su categoría “y exponiéndonos a inutilizar ese material por falta del que debería existir.”¹⁴⁶⁸

Segunda: Carecer, como había ocurrido en la pasada guerra colonial, de unidades de transporte propias. Nuevamente la Compañía Transatlántica aportaba sus barcos. Los refuerzos a Melilla arribaron en los vapores “Cataluña”, “Puerto Rico”, “San Francisco”, “Alfonso XII”, “Rabat” y “Buenos Aires”. La Armada aportaba el recientemente adquirido “Almirante Lobo I” Su contribución, importante, fue insuficiente. Como muestra de ello, el siguiente ejemplo: trasladó desde Málaga a Melilla parte del Batallón de Cazadores de Figueras el 23 de julio de 1909. Al ser su capacidad insuficiente, 319 hombres y 41 acémilas, tuvieron que ser embarcadas en el “Rabat”. Al día siguiente, el Batallón de Cazadores de Barbastro era embarcado en el guardacostas “Numancia” y en el vapor “San Francisco”.¹⁴⁶⁹

El 27 de septiembre de 1909 se reunió el Consejo de Ministros. Maura tomaba la decisión de levantar la suspensión, en vigor desde el 23 de julio, de las garantías constitucionales en España, salvo en las provincias de Barcelona y Gerona, donde no se levantará hasta el 7 de noviembre.¹⁴⁷⁰ Además, anunciaba la reapertura de las sesiones parlamentarias para el 15 de octubre. La guerra de Marruecos, la Semana Trágica y su repercusión han creado un estado de profundo malestar. Fue tras el fusilamiento, el 13 de octubre, de Francisco Ferrer Guardia, acusado por un tribunal militar de ser el inductor de la rebelión catalana, cuando se produjo un impresionante movimiento de protesta en toda Europa. En España comenzaban también a celebrarse mítines en contra de la conducta gubernamental.

¹⁴⁶⁸ *La Ilustración Militar. Ejército y Marina*, 15 de septiembre de 1909, p. 269. Sobre las averías del material durante la campaña de 1909 *La Correspondencia Militar* informaba de la necesidad de reparaciones en el “Pinzón” el día 3 de septiembre de 1909.

¹⁴⁶⁹ F.A.M. Legajo 164, carpeta 3. *El Día de Madrid*, 27 de julio de 1909. Sobre sus continuos viajes para abastecer a nuestros barcos y soldados en el norte de África, en A.G.M.A.B. Expediciones. Legajo 432. “Relación de los buques que han enviado los acaecimientos” Quedan reflejadas todas sus singladuras en el mes de octubre, así como los consumos realizados por el navío de carbón, aceite de oliva, carne, etc.

¹⁴⁷⁰ Ballbé (1985) p. 283.

En plena agitación por el asunto Ferrer, se abrió el Congreso el 15 de octubre. La existencia de rumores sobre la colocación de explosivos por parte de grupos anarquistas, provocó que ningún miembro del cuerpo diplomático asistiera al acto. En la primera sesión del nuevo período legislativo, el ministro de Hacienda, Augusto González Besada, leyó el proyecto de ley de créditos que, con carecer urgente, debían proveer a los gastos militares del Rif que ascendían a 68 millones de pesetas. El debate político era introducido por Moret en la sesión del día 18. Después de criticar la labor gubernamental durante el verano, solicitaba a Maura que *“se retirase del Poder y dejar a otro que comparta las responsabilidades de desempeñarlo”*. Contestó el presidente del Gobierno defendiendo su gestión y remitió el asunto de su popularidad o impopularidad al veredicto de las urnas: *“Es necesario que intervenga la opinión pública, porque no basta tan solo con la opinión del Parlamento en un momento dado.”*¹⁴⁷¹ La intervención de Moret fue tildada de “blanda” por la oposición.¹⁴⁷² Al día siguiente pronunciaba un duro discurso de réplica. Negaba al Gobierno cualquier tipo de apoyo; censuraba al ministro de Gobernación; consideraba injustificable la suspensión de las garantías constitucionales en todo el país durante dos meses y, en tono amenazante, apelaba al poder moderador: *“Aunque creo que alguien se lo hará entender.”*¹⁴⁷³ El día 20 respondió La Cierva en forma *“provocativa y airada,”* hablando *“con la violencia y agresividad de siempre”* consiguió que *“cuántos formábamos la minoría liberal acudiéramos a Moret para que diera el grito de guerra sin cuartel.”* El ministro de la Gobernación *“se condujo como un loco”* y llegó a acusar a Moret de haber sido el autor de una política que había terminado con el atentado contra el rey en la calle Mayor de Madrid el 31 de mayo de 1906. Maura, al finalizar su ministro el discurso, le tendió la mano respaldando con

¹⁴⁷¹ Rumores y actitud del cuerpo diplomático, en Ullman (2009) p. 618. Proyecto de Besada, en Soldevilla: *El año político. 1909*, pp. 375 y 376. Resumen de la intervención de Moret el 18 de octubre, en Maura & Fernández Almagro (1999) pp. 131 y 132 y Soldevilla pp. 381 a 385. Réplica de Maura, en Soldevilla pp.385 a 389.

¹⁴⁷² Soldevilla escribe: *“Al del Sr. Moret le encontraron las izquierdas y algunos de sus correligionarios poca agresión.”* El periódico *El Imparcial* afirmaba el 19 de octubre: *“Es innegable que se ha observado desproporción entre las culpas del Gobierno y las acusaciones que ayer se formularon”*. La presión ejercida sobre Moret por las izquierdas, en Cambó (1987) p. 169 y Maura & Fernández Almagro (1999) p. 132.

¹⁴⁷³ Soldevilla: *El año político. 1909*, p. 391. Apelación al Rey, en Tusell (1994) p. 118 y Ferrera (2002) p. 288.

ello sus palabras.¹⁴⁷⁴ Después del duro discurso del responsable de Gobernación, Moret, utilizando como intermediario al presidente del Congreso, Eduardo Dato, comunicaba al Gobierno que la minoría liberal y demócrata rompían todas las relaciones parlamentarias: ni intervendrían en las Comisiones, ni apoyarían el proyecto de ley sobre gastos militares del Rif. Maura, que contaba con una mayoría suficiente en el Congreso, se vio obligado a cesar el día 21 ante la actitud de Alfonso XIII al admitir una dimisión todavía no presentada, nombrando directamente a Moret presidente del Gobierno. No había mediado negociación alguna con los grupos parlamentarios, ni con los líderes de los partidos del sistema. El monarca prescindía de Maura temeroso de ver salpicada la corona por el asunto del asesinato legal de Ferrer y su gran repercusión mediática en el extranjero y en España.¹⁴⁷⁵

La llegada del dividido Partido Liberal al poder en 1909 “suponía, pura y simplemente, la quiebra del Pacto del Pardo.”¹⁴⁷⁶ El gabinete formado por Moret, el 21 de octubre, apenas se mantuvo hasta el 9 de febrero de 1910. No tuvo otra salida el dirigente liberal. El rey le había negado el decreto de disolución del Congreso con el objetivo de fabricarse una mayoría adicta. José Canalejas formaba un Gobierno aquel mismo día, cuyo nuevo ministro de Marina era Diego Arias de Miranda, sustituía a Víctoriano Concas.

Canalejas, en declaraciones al *Heraldo de Madrid*, esbozaba los tres puntos fundamentales de su plan gubernamental:

1º. *“regular las asociaciones religiosas por nuevas leyes que condicionen el ejercicio de este derecho;*

¹⁴⁷⁴ Comentarios sobre la intervención parlamentaria de La Cierva, en Cambó (1987) p. 169 y Romanones (1999) p. 266. La visión de La Cierva, en La Cierva (1955) pp. 150 y 151.

¹⁴⁷⁵ Carlos Ferrera opina que la intención de Moret no era derribar al gabinete conservador; su mejor “opción era conseguir la permanencia del desgastado líder conservador o, como mucho, su reemplazo... hasta que él pudiera recibir el poder de forma más satisfactoria.” Tusell señala que el error mayúsculo de Maura fue identificarse con Cierva: “Ni debió tenderle la mano, ni dejarle en el Ministerio de la Gobernación después de la agresión verbal a Moret.” Dimisión de Maura, en Sánchez Illán (1999) p. 247. No negociación con otras fuerzas políticas para nombrar a Moret, en Robles Egea, A.: “Formación de la conjunción republicano-socialista de 1909”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 29, Septiembre-octubre de 1982, p. 154.

¹⁴⁷⁶ Seco Serrano (2005) pp. 171 y 172.

2º sustituir el impuesto de los consumos,
3º servicio militar obligatorio.”

No se formulaba ninguna declaración sobre la Armada. No obstante, el 15 de junio Alfonso XIII en la sesión de apertura de las Cortes, realizaba la siguiente declaración: “*El Ministerio de Marina, a su vez persevera en el común propósito de renovar el material flotante, y preocuparse de facilitar la instrucción impuesta por el manejo de los nuevos barcos y de reorganizar los servicios dentro de la ley y de las necesidades públicas, dirigiendo en suma los sacrificios de hoy al poder naval de mañana.*”¹⁴⁷⁷ Nada novedoso. Se continuaba la labor emprendida por Maura y Ferrándiz en 1907. Otros quehaceres preocupaban al Gobierno: Marruecos, reforma del servicio militar obligatorio, problemas laborales...

Las tensiones internacionales, cada vez más importantes, obligaron al gabinete del Partido Liberal a volver sus ojos hacia la Armada. Su Estado Mayor redactaba un proyecto, que recibió el visto bueno de la Junta de Defensa del Reino, de nuevas construcciones en 1912. Heredero del plan Ferrándiz, se proponía crear una escuadra de combate capaz de hacer sentir su presencia ante los futuros beligerantes.¹⁴⁷⁸ Las unidades proyectadas eran las siguientes:

¹⁴⁷⁷ Soldevilla, *El año político. 1909*, p. 233.

¹⁴⁷⁸ Sobre el plan que describimos a continuación, el embajador británico en Madrid informaba a su Gobierno en los siguientes términos: “*El nuevo programa sobrepasa el doble del anterior y será llevado a cabo por el mismo equipo y en las mismas condiciones. Se propone la construcción de tres nuevos barcos de guerra de 20.000 a 21.000 toneladas que incorporen cañones de unos 3,4 ó 3,5 metros (13,5-14 pulgadas) más armamento secundario compuesto por cañones de 1,5 metros, y serán construidos en Ferrol; dos barcos de reconocimiento añadidos por orden expresa de su majestad el Rey como resultado de su visita al barco británico “Weumouth” en Ferrol con motivo de su botadura; ocho o nueve destructores; y tres o seis submarinos de tipo “Holand”, estos últimos se construirán en España bajo supervisión de Submarine Electric Boat Company of América. También se propone la modernización de los astilleros de La Carraca, cerca de Cádiz, actualmente en estado ruinoso y desarrollar el taller de armamento ya existente de manera que el armamento secundario de los barcos de guerra también pueda ser construido allí. Así mismo se pretende mejorar este astillero para construir los barcos de reconocimiento y los submarinos, construyéndose los nuevos destructores en Cartagena donde ya tienen experiencia en la construcción de este tipo de naves.*” The National Archives Carta del embajador británico en Madrid, p. 21. Cerezo Martínez (1987) pp. 194-195.

- Tres acorazados de 20.828 toneladas y con armamento de cañones de 381 milímetros que utilizarían el petróleo como energía para su propulsión.
- Tres destructores de 1.000 toneladas.
- Seis submarinos de 400 toneladas.
- Nueve torpederos de 250 toneladas.
- Cuatro cañoneros de 1.500 toneladas.

Su coste estimado era de 238.887.510 millones de pesetas. Se realizarían nuevas obras en los arsenales; se presupuestaban tres millones de pesetas para la adquisición de minas y defensas fijas que protegieran las bases secundarias y, por último, se destinaban 43.552.039 millones de pesetas para asumir la última parte del Plan Ferrándiz. La suma de todo ascendía a 320.820.549, pagaderos a razón de 40.102.568 de pesetas durante ocho años. Pero, esta es otra historia que queda fuera del marco cronológico del presente estudio. Apuntar, no obstante, que el proyecto, calificado por Bordejé de “muy ambicioso”, no se presentó en las Cortes.¹⁴⁷⁹ Canalejas era asesinado en la Puerta del Sol el 12 de noviembre de 1912 por el anarquista Pardiñas.

6.10. La ley de Escuadra de 1908 juzgada por los historiadores.

Los juicios históricos que ha merecido el Plan de Escuadra de 1908 son muy diversos. Los historiadores navales opinan, en términos generales, favorablemente. Así, el contralmirante González-Aller Hierro sostiene que desde el punto de vista de la evolución de la Armada, tuvo un defecto fundamental: la rapidez con que se concibió, programó y resultó aprobado, no dando tiempo a realizar los estudios previos que requería una obra de tal envergadura. No obstante, poseyó indudables virtudes entre las que cabe aducir la renovación de las ya anticuadas unidades navales heredadas de la Restauración, las reformas orgánicas que le acompañaron y, sobre todo, el constituir el fundamento de los sucesivos programas navales.¹⁴⁸⁰ Ricardo

¹⁴⁷⁹ Bordejé (1978) p. 207.

¹⁴⁸⁰ VV.AA. (1999) p. 356

Cerezo lo califica como “el programa naval mejor estudiado en los últimos cien años, acomodado con la política marítima y económica de España.”¹⁴⁸¹ Guadalupe Chocano opina que es el más importante hito en la Marina de la época, pues puso los cimientos de la construcción de una flota modernizada y abordó también la reestructuración de la Armada.¹⁴⁸² Para Ramírez Gabarrús “el programa no era exagerado... y hoy hasta nos parece que pecó un tanto de prudente, pues en realidad, todos los tipos de buques en él incluidos no presentaban características capaces de asustar a ninguna potencia extranjera.”¹⁴⁸³ Ricardo Cerezo, en la misma línea, habla de la ausencia de cruceros que son “necesarios tanto para constituir un conjunto equilibrado de fuerza, como para disponer de buques rápidos y con capacidad de fuego suficiente para operar en zonas alejadas de las bases”.¹⁴⁸⁴ Carrero Blanco, aunque reconoce que se trata del más serio intento de reconstrucción de la Marina en tiempos modernos, centra sus críticas en los acorazados y señala que “nuestros España fueron unos “dreadnoughts” de bolsillo, de una aplicación muy problemática, ya que eran más lentos, menos armados y con menor protección que cualquier otro de su tiempo.” Frente a la decisión de Ferrándiz en 1907, él cree que hubiese sido más acertada para nuestros intereses navales la construcción de dos acorazados del tipo “King George V”.¹⁴⁸⁵ Completamente en contra de la opinión de Carrero Blanco se muestra Rodríguez González, al escribir que, pese a ser de reducido tamaño, “los España marcaron una época, al situarnos de nuevo entre las potencias navales, pues eran claramente superiores a cualquier acorazado predeadnought.”¹⁴⁸⁶ Bordejé opina que “el gran mérito de Ferrándiz fue el de poner en marcha, por primera vez después de cincuenta años, un verdadero Plan de Escuadra.” Aunque para Fernández Almagro la ley de 1907 no era novedosa ya que en puridad, es la de 1903, pero corregida.¹⁴⁸⁷

¹⁴⁸¹ Cerezo Martínez, R.: “La Armada Española en el siglo XX”, en Hernández Sánchez-Barba, & Alonso Baquer (1987) p. 192.

¹⁴⁸² Chocano, G.: “Concepción marítima de don Antonio Maura”, en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, nº 4, diciembre 2004, p. 37

¹⁴⁸³ Ramírez Gabarrús (1987) p. 90.

¹⁴⁸⁴ Cerezo Martínez (1983) p. 111.

¹⁴⁸⁵ Carrero Blanco, L.: *España y el mar*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1962, pp. 326 y 327.

¹⁴⁸⁶ Rodríguez González, A. R.: “Centenario de la Entente Franco-Británica. Consecuencias navales para España”, en *Revista General de Marina*, julio 2004, p. 58.

¹⁴⁸⁷ Bordejé (1978) p. 130. Fernández Almagro (1946) p. 64.

Mayor disparidad de opiniones se encuentra en aquellos que analizan el Plan desde el punto de vista de la evolución industrial o económica. Antonio Cubel señala dos ventajas. Primera, la Marina pudo contar, gracias al diseño británico, con barcos que se encontraban entre los más avanzados del mundo y, segunda, la concentración de las construcciones en dos astilleros permitió aprovechar las economías de escala que la dispersión de las ordenes previas a 1908 había impedido.¹⁴⁸⁸ Fernando Comín y Martín Aceña escriben: “El Plan de Escuadra Ferrándiz de 1908 representó un avance... y a nivel logístico representó la puesta al día de la construcción naval, mediante la rehabilitación de nuestros arsenales. El balance no pudo ser más favorable: se recuperó el sentido naval de nuestra política de defensa, se creó una fuerza naval modesta y, fundamentalmente, se reorganizó la Marina según modelos de relativa modernidad y eficacia.”¹⁴⁸⁹ Los mayores elogios se leen en la obra colectiva dedicada a la Liga Naval: “En conclusión, podemos afirmar que pese a sus carencias, nadie puede discutir que la realización del programa naval de 1908 sentó las bases para el relanzamiento industrial del país, que tuvo su más claro reflejo en la creación de una moderna flota que alcanzará su cenit con la llegada de la Segunda República, y que acabará siendo considerada como la tercera, sino la segunda, fuerza naval del Mediterráneo.”¹⁴⁹⁰ Su mayor crítico es Joseph Harrison al censurar tanto el abandono de los programas agrarios, como de la ortodoxia presupuestaria que supuso la ejecución del rearme naval de Maura. Gabriel Cardona hace una grave acusación del Plan Naval: “solo se pudo llevar a cabo parcialmente al cabo de muchos años, con prórrogas sucesivas y, como la falta de recursos impuso programas de material insuficientes, la construcción de una Marina mediocre e incompleta mantuvo al Ejército en la miseria.”¹⁴⁹¹ Por último, el profesor Viaña Remis señala que “tener acorazados fue uno de los lujos más caros que jamás ha podido permitirse este país.”¹⁴⁹²

¹⁴⁸⁸ Cubel Montesinos (1994) p.113.

¹⁴⁸⁹ Comín & Aceña (1991) p. 234.

¹⁴⁹⁰ VV.AA.: *La Real Liga Naval Española*, Madrid, Real Academia Española de la Marina, 2005, p. 266.

¹⁴⁹¹ Cardona G.: *El Problema Militar en España*, Madrid, Historia 16, 1990, p. 124.

¹⁴⁹² Viaña (1992) p. 316.

7º CONCLUSIONES.

1898 marcaba el final de una época, tanto para la marina militar como para España. La derrota frente a la potencia emergente de Estados Unidos de América significaba la pérdida de las posesiones coloniales en el Caribe y en el Pacífico. En una época regida por el imperialismo, el hecho era muy grave. Aún más grave era la desaparición del poder naval español cuando las grandes potencias, especialmente el Reino Unido y Alemania, iniciaban una carrera de armamentos navales. España ha quedado relegada a un papel muy secundario en el concierto internacional, hasta el extremo de sentir amenazadas sus costas y sus archipiélagos. Para anular la amenaza era imprescindible reconstruir la escuadra y garantizar la seguridad nacional mediante una nueva política de alianzas que acabara con el aislamiento internacional al cual se consideraba también culpable del “desastre”. En esta coyuntura surgen muchos interrogantes. Una parte de la sociedad española, representada por algunos escritores regeneracionistas, se opone a los gastos que la reconstrucción de la Armada generará. Alegaban que los escasos recursos disponibles del erario público, deberían ser destinados al renacimiento de la actividad productiva, entendiendo por ésta la potenciación de la agricultura de regadío. A pesar de la intensidad y de la vehemencia, especialmente Joaquín Costa, con la que defendieron sus argumentos, la conclusión que podemos extraer es que fracasaron en sus pretensiones. La aprobación de la Ley de Escuadra de 1908 es la explicitación más concluyente. Los pantanos habían sido vencidos por los acorazados. La política económica apoyada en la transformación de la agricultura, ha sido derrotada por la política económica basada en el desarrollo de una industria pesada vinculada a intereses tecnológicos y económicos foráneos.

La segunda de las conclusiones es la diferente aptitud de los dos partidos dinásticos ante el problema de la reconstrucción de la marina militar. El Partido Liberal aparece poco proclive a la opción acorazados. Parece más inclinado a la opción pantanos. Pero nada concreto en este campo, a pesar de la presencia de Rafael Gasset en el Gobierno, no produciéndose prácticamente

transformaciones en los regadíos durante sus mandatos gubernamentales. Solamente presentó un modesto plan naval, con el objetivo de solucionar el problema de la formación de los futuros marinos y dotar a la marina de barcos para atender a las necesidades derivadas de los compromisos internacionales contraídos en el norte de África. Por el contrario, el Partido Conservador mostró un gran interés en la reconstrucción de la Armada. Silvela, Sánchez de Toca y Antonio Maura son sus tres grandes impulsores. Las luchas internas por ocupar la jefatura del partido, hicieron fracasar los intentos de los dos primeros políticos. Solamente cuando Maura se aupó a una indiscutida jefatura del Partido Conservador y contó con un número adecuado de diputados fieles en las Cortes, pudo ver aprobada la Ley de Escuadra que se había convertido en uno de sus dos grandes objetivos políticos. Las reformas en Marina fueron empleadas como un ariete para socavar el liderazgo de la facción opuesta. No se puede explicar de otra forma las actitudes de Villaverde y de Maura ante los planes navales de Sánchez de Toca y de Eduardo Cobián. También se utilizaron para desgastar a un Gobierno de otro partido, como ocurrió con las denuncias de Macías del Real. Estas acciones retardaron la aprobación de un Plan de Escuadra hasta 1908, diez años después de la derrota naval frente a los Estados Unidos de América. Una demora importante. Pero, ante la rápida evolución de los diseños navales de los buques de combate, la demora resultaría provechosa. Cuando el Congreso de los Diputados aprobó el Plan de Escuadra, pudo hacerlo con la tecnología militar más revolucionaria en materia naval: el modelo británico "Dreadnought" ¿Qué hubiese sido de los acorazados modelo "Wien" a partir de 1907? Apenas construidos, hubiesen quedado relegados a piezas de museo incapaces de enfrentarse en un combate naval con oponentes diseñados según el modelo inglés.

La tercera de las conclusiones está relacionada con la construcción de los barcos programados. Los astilleros estatales españoles demostraron tanto su impericia, como su obsolescencia en una época en que a tecnología naval militar avanzaba muy rápidamente. A finales del siglo XIX cada nuevo adelanto en corazas, armamentos o propulsión, condenaba irremisiblemente a los barcos existentes a una segura derrota en una batalla naval. Para poder mantenerse en las posiciones punteras de la tecnología

militar, era imprescindible la realización de inversiones importantes en investigación. Pocas empresas disponían de los recursos económicos y humanos necesarios. La carencia de una tecnología moderna propia, unida a la pésima situación de las industrias navales estatales, me permiten concluir que fue muy acertada la opción adoptada por el gobierno de Maura de encomendar a la Sociedad Española de Construcción Naval tanto la ejecución de los navíos que integraban el Plan de Escuadra, como la mejora de las instalaciones industriales de Ferrol, Cartagena y La Carraca. Solamente Krupp, Sheneider-Creusot, Skoda, Ansaldo, Vickers, Armstrong y Coventry Ordnance Works eran capaces de afrontar con éxito la construcción de esa compleja máquina que era un buque de guerra. Vickers y Armstrong formaban parte del accionariado de la Naval y aportaban sus garantías técnicas. Los acorazados diseñados, buques estrella, eran tres “Dreadnoughts”, o la última palabra en tecnología naval militar. ¿Qué otra casa armamentística hubiese sido capaz de dotarnos de barcos iguales? Además de los aspectos técnicos que hacen muy acertada la decisión tomada por la Junta Superior de la Armada en diciembre de 1908; debemos señalar los estratégicos. España se había decantado desde 1904 por una alianza con los miembros de la Entente Cordiale, reforzada por las Declaraciones de Cartagena de 1907. Krupp, Skoda y Ansaldo, aún sin negar sus capacidades tecnológicas, eran empresas directamente vinculadas a países rivales en el concierto internacional de Francia e Inglaterra. No hubiese sido razonable confiar la tecnología naval a hipotéticos enemigos de nuestros aliados. En caso de conflicto bélico, el desabastecimiento, con el consiguiente peligro para la defensa nacional, planearía en el horizonte. La SECN consiguió que los barcos para la marina española, aunque no sus diseños o su tecnología más compleja, se fabricasen en España con el consiguiente beneficio para el empleo de mano de obra que hubiese sido abocada al paro. La garantía de su éxito se basaba en la tecnología británica, la demanda militar y la demanda civil procedente de la Compañía Trasatlántica.

En el primer lustro del periodo analizado, hubo demasiados y muy dispares planes navales. Propuestos tanto desde el Gobierno, como por los propios interesados en el renacimiento naval. Ejemplo de ello son las memorias premiadas en el Certamen Naval de Almería. Todos ellos, no

obstante, tienen un punto en común: no atienden a la realidad económica y sociológica de España que hacía imposible dedicar las ingentes cantidades de dinero demandadas a inversiones en armamento naval. No solamente no se disponía de recursos económicos, la opinión pública estaba en contra de tales dispendios. Se debatió mucho sobre el modelo de barco, acorazado o torpedero, pero hubo pocos estudios técnicos rigurosos. La Armada estaba desvinculada de los avances científicos contemporáneos. El caso “Telekino” es un espejismo. A partir de 1906 hay un cambio de tendencia. La aparición del acorazado “Dreadnought”, que transformó el diseño de los buques de combate, unificó parcialmente las opiniones de los pensadores navales españoles sobre el tipo de unidad fundamental que dotaría a la futura escuadra. Únicamente José Ricart se mantuvo fiel a sus ideas de 1899 al confiar la defensa naval a los torpederos que contaban con la enorme ventaja de su fácil construcción y baratura. Los compromisos adquiridos en la Conferencia de Algeciras en las costas del norte de África, obligaron a planificar barcos adecuados para las nuevas misiones encomendadas a la Armada. El elegido fue el cañonero, olvidándose proyectar buques de transporte de tropas lo que obligaba a depender de empresas navieras privadas, especialmente la Trasatlántica, para el avituallamiento de las Fuerzas Armadas en Marruecos.

No hubo unanimidad entre los oficiales a la hora de aceptar los sucesivos Planes de Escuadra. Los de mayor edad y graduación mostraron su oposición enconada a las reformas de Sánchez de Toca y de Ferrándiz que atentaban contra sus privilegios. No hubo sacrificio por la patria, hubo defensa cerrada de intereses corporativos. Las reformas, que implicaban necesarias reducciones de plantillas, contaron con el apoyo de los oficiales más jóvenes y emprendedores. No he entrado conscientemente en la evolución de las plantillas de la Armada y la afectación que a las mismas produjeron las reformas aprobadas. Se abre un futuro campo de investigación para indagaciones ulteriores.

Las noticias sobre temas relacionados con la Armada en la prensa son abundantes. No solamente quedaban recogidos los debates parlamentarios, también noticias breves y frecuentes sobre los movimientos de

las unidades de combate más importantes y, lo que considero más importante, artículos de opinión en los cuales se manifestaban posturas discrepantes sobre el necesario renacimiento del poder naval español.

Como última conclusión podemos argumentar que La Ley de Escuadra de 1908 marcó el inicio de un modesto resurgir de la marina militar, resurgir acorde con la potencialidad económica española. Fue el pilar sobre el que se sustentaron los posteriores planes navales del primer cuarto del siglo XX. Necesariamente tuvieron que atender a las enseñanzas aprendidas durante la Primera Guerra Mundial. De los mismos desaparecieron, en los ejecutados, los acorazados. Reaparecieron los cruceros, encargados de la protección del comercio marítimo, y surgieron los submarinos. Los compromisos en el Norte de África propiciaron la construcción de nuevos cañoneros. A pesar de sus prometedores comienzos en la ejecución y entrega de los barcos en los plazos previstos, los problemas derivados de la Primera Guerra Mundial ocasionaron retrasos muy importantes en uno de sus acorazados lo que ocasionó, como era ya habitual en la Armada, que cuando fue dado de alta, se trataba de un barco obsoleto ante los avances tecnológicos experimentados.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.

1. CENTROS DE DOCUMENTACIÓN.

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN.

Cajas: 54/7.014; 54/7.019; 54/7.023; 54/7.024; 54/7.028 y 54/7033.

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA “ALVARO DE BAZAN”. Viso del Marqués (Ciudad Real)

Buques: Legajo 1.176/117. Expediciones a Europa: Legajos 417; 419; 421; 422; 423; 426; 427, 428 y 432. Secretaría de Marina: Juntas y Consejos: Legajo 5.845. Contratos y Escrituras: Legajo 5.477. Expedientes personales: Legajo 620/331 y 3.310/61. Indiferente: legajos 4.770, 4.775 y 4.776. Congresos: Legajo 1.153

ARCHIVO GENERAL DE PALACIO.

Sección Reinados; Fondo Alfonso XIII: Cajas: 8.763; 8.790; 8.802; 12.424; 12.816; 12.955; 15.465; 15.517; 15.559; 15.563; 15.583; 15.617; 15.618; 15.626; 15.713, 15.763; 15.766; 15.827 y 15.599 Cajones: 4 y 5.

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL.

Sección Consejos. Legajos: 8.664 y 8.665.

ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL, Madrid.

Sección Manuscritos. Cajas: 770, 1.267, 1.270 y 1.271.

BIBLIOTECA DEL CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA, Madrid.

Servicio Histórico, información reservada y secreta. *Los Programas Navales 1900-1950.* Informe del capitán de navío J. Díaz-Deus.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Diario de Sesiones.

FUNDACIÓN ANTONIO MAURA.

Legajos: 31; 39; 55; 57; 75; 144; 152; 164; 259; 286; 314; 341; 355; 360; 361; 373; 374; 378; 390; 405; 421; 422; 433; 438; 443; 445; 452; 453; 483; 485 y 576.

SENADO.

Diario de Sesiones.

THE NATIONAL ARCHIVES, Londres

2. PUBLICACIONES OFICIALES Y PERIODICAS.

2.1 Fuentes hemerográficas.

ABC

Gaceta Política. Revista Parlamentaria y Diplomática (Consulta esporádica)

El Día.

El Diario de la Marina. (Consulta esporádica. Ejemplares en F.A.M.)

El Globo.

El Imparcial.

El Liberal.

El País.

El Siglo Futuro.

Heraldo de Madrid.

La Correspondencia de España.

La Correspondencia Militar.

La Época.

La Ilustración Española y Americana. (Consulta esporádica)

La Vanguardia. (Consulta esporádica)

Nuevo Mundo. (Consulta esporádica)

Nuestro Tiempo. Revista Mensual Ilustrada.

Revista ¡Adelante!

Revista de Derecho Internacional y Política Exterior.

Revista de Obras Públicas. (Consulta esporádica)

Revista El Mundo Naval Ilustrado.

Revista Europa en África. (Solamente consultado año 1909)

Revista Gedeón (Consulta esporádica)

Revista General de Marina.

Revista Ilustrada de Banca. Ferrocarriles. Industria y Seguros.

Revista La Energía Eléctrica. Revista General de Electricidad y sus Aplicaciones (Consulta puntual para tema "Telekino")

Revista La Lectura. (Consulta esporádica)

Revista La Ilustración Militar. Ejército y Marina.

Revista Madrid Científico (Consulta esporádica)

Revista Vida Marítima.

2.2. Colecciones legislativas.

Colección Legislativa de la Armada (1899-1909).

2.3. Publicaciones periódicas.

Estado General de la Armada (1899-1909).

Documentos presentados a las Cortes en la legislatura de 1905-1906 por el Ministro de Estado (don Pío Bullón) (1906): Madrid, Imprenta del Ministerio de Estado.

Documentos presentados a las Cortes en la legislatura 1907-1908 por el Ministro de Estado (Don Manuel Allendesalazar) (1908): Madrid, Imprenta del Ministerio de Estado.

Documentos presentados a las Cortes en la legislatura de 1911 por el Ministro de Estado (Don Manuel García Prieto) (1911): Madrid, Imprenta del Ministerio de Estado.

Resumen de Obras de la Sociedad Española de Construcción Naval.

3. FUENTES HISTORIOGRÁFICAS Y BIBLIOGRAFÍA HISTÓRICA.

3.1. FOLLETOS Y LIBROS PUBLICADOS HASTA 1936.

ALESSÓN Y LÓPEZ, Leandro de (1901): *La España Marítima*, Madrid, Imprenta de los hijos de M. G. Hernández.

ARCHIVO DOCUMENTAL ESPAÑOL (1994): *Real Academia de la Historia. Tomo XXXV: Cartas al Ministerio de Estado (1907-1909)*, Madrid.

ATENEO DE MADRID (1902): *Discursos pronunciados en el Ateneo de Madrid durante las Conferencias Marítimas*, Madrid, Imprenta General de Marina.

AUÑÓN Y VILLALÓN, Ramón (1905): *Discursos pronunciados en el Congreso de los Diputados por el Contralmirante Ramón Auñón y Villalón*, San Fernando.

- (1909): *¿Debe haber Almirante de la Armada?*

- (1912): *Discursos pronunciados en el Parlamento por el Ministro de Marina durante la guerra con los Estados Unidos*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.

BRUNA Y GARCÍA SUELTO, Ramiro de (1903): *La cuestión de la Escuadra*, Santander, Imprenta de Blanchard y Arce.

BULLÓN FERNÁNDEZ, Ramón (1902): *España y la Marina de Guerra*, Madrid, Imprenta de A. Marzo.

CAMBAZO BOTANA, José (): *Casablanca 1907: Diario de campaña de un soldado gaditano*.

CAMBO, Francisco (1987): *Memorias*, Madrid, Alianza Editorial.

CARDONA Y PRIETO, Pedro María (1900): *Paz y Trabajo*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.

- (1906): *El Naufragio del crucero Cardenal Jiménez de Cisneros. Defensa ante el Consejo de Guerra de Generales del comandante de dicho buque, D. Manuel Díaz Iglesias por D. Pedro Cardona y Prieto teniente de navío*, El Ferrol, Imprenta y Estereotipia de El Correo Gallego.

CEBALLOS TERESÍ, José G. (1908): *La nacionalización del poder naval y el concurso para la Escuadra*, Madrid, Imprenta de José Perales y Martínez.

CERTAMEN NAVAL DE ALMERÍA (1900): *Discursos pronunciados con ocasión de dicho acto y Memorias premiadas en el mismo*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.

CERVERA Y TOPETE, Pascual (1986): *Colección de Documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*, Madrid, Editora Naval.

- (1907): *Observaciones al proyecto de ley sobre Reformas de la Marina*, Cádiz.

CIERVA Y PEÑAFIEL, Juan de la (1955): *Notas de mi vida*, Madrid, Instituto Editorial Reus.

COBIÁN Y ROFFIGNAC, Eduardo (1901): *Un proyecto de ley funesto para la Armada*, Madrid, M. Romero Impresor.

CONCAS Y PALAU, Víctor M. (1998): *La Escuadra del Almirante Cervera*, Madrid, San Martín.

COSTA, Joaquín (1912): *Marina Española o la Cuestión de la Escuadra*, Huesca, Establecimiento tipográfico de Leandro Pérez.

- (1981): *Reconstitución y europeización de España y otros escritos*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.

CHACÓN Y PERY, José María (1900): *La Marina Militar en España*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Defensa.

Diario Íntimo de Alfonso XIII (1960): recogido y comentado por J. L. Castillo Puche, Madrid, Biblioteca Nueva.

DÍAZ DEL MORAL, Juan (1984): *Historia de las agitaciones campesinas andaluzas*, Madrid, Alianza Universidad.

EIZAGUIRRE, Calos L. de (1904): *La futura escuadra española: Ideas de cómo debería ser*, Madrid, Imprenta alemana.

FRANCISCO Y DÍAZ, Francisco de (1900): *¡Por la Marina de Guerra!*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.

FERRAGUT y SBERT, Guillermo (1904): *Proposición presentada a la sección primera del Segundo Congreso Naval*, Madrid, Imprenta del Fomento Naval.

FUSTER, Nicolás & NAVARRETE, Adolfo (1906): *Las construcciones navales militares en España*, Madrid, Imprenta de la Revista General de Marina.

GAVALDÁ y CABRE, José María de (1909): *Del poder naval y de su necesidad para España*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.

GIMÉNEZ VALDIVIESO, Tomás (1989): *El atraso de España*. (1909) Madrid, Fundación Banco Exterior.

GIMENO, Amalio (1914): *El factor naval de España en el problema mediterráneo*, Madrid, Imprenta de Juan Pueyo.

GONZÁLEZ GRANDA Y SILVA, Enrique (1902): *Nuestra futura escuadra de combate: Algunas notas sobre la marina de guerra recogidas por un aficionado*, Valencia, Editor Vicente Ferrandis.

ISERN MARCO, Damián (2011): *Del desastre nacional y sus causas*, Pamplona, Analecta editorial.

LÓPEZ PÉREZ, Joaquín (1908) *Panfleto-respuesta a Rafael Gasset*, Almería, Real Sociedad Económica de Amigos del País.

LEÓN Y CASTILLO, Francisco de (1921): *Mis tiempos*, Madrid, Librería de los sucesores de Hernando.

Manual de la Liga Marítima Española. Cinco años de labor 1900-1905, (1906): Madrid, Imprenta Alemana.

MAURA GAMAZO, Gabriel & FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor (1999): *Por qué cayó Alfonso XIII*, Madrid, Aldebarán.

MESA DE LA PEÑA, Rafael (1912): *Antología de las Cortes de 1903 a 1907*, Madrid, Imprenta y encuadernación de Valentín Tordesillas.

MINISTERIO DE MARINA (1908): *Bases generales de un concurso para el proyecto y ejecución por contrata de los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras Navales, Civiles e Hidráulicas, autorizadas en la Ley de 7 de Enero de 1908*.

MOUSSET, Alberto (1918): *La política exterior de España 1873-1918*, Madrid, Biblioteca Nueva.

NAVARRETE, Adolfo (1917): *El problema marítimo de España*, Madrid, Sociedad Española de Artes Gráficas.

NAVARRO Y FERNÁNDEZ, José (1904): *Bases para la organización de servicios discutidos en la Junta de Escuadra y ampliación a la ponencia presentada en unión de Sr. Ferrándiz respecto a las fuerzas navales*, Madrid, Imprenta del Fomento Naval.

OLMET, Luis Antón del & GARCÍA CARAFFA, Arturo (1913): *Los grandes españoles: Maura*, Madrid, Imprenta de "Alrededor del Mundo".

QUINTANA MARTÍNEZ, Eduardo (1910): *La Marina de Guerra Española en África. Crónica de la campaña del Rif*, Cádiz, Imprenta de Manuel Álvarez Rodríguez.

RICART Y GIRALT, José (1899): *Relaciones entre las marinas militar y mercante*, Barcelona, Tipografía "L'Avenc".

- (1899 b): *Potencialidad naval de España: lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*, Barcelona, Tipografía "L'Avenc".

SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín (1898): *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*, Madrid. Imprenta de los hijos de M. G. Hernández.

- (1900): *Las reformas en Marina*, Imprenta de El Correo

- (1903): *Nuestra defensa naval*, Primer programa. Madrid, Imprenta de M. Romero.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL (1908): *Condiciones del concurso anunciado por R.D. de 21 de abril de 1908 y proposiciones presentadas por esta sociedad para la ejecución de los arsenales de Ferrol y Cartagena de las obras autorizadas en la ley de 7 de enero de 1908*, Madrid, Est. Tipográfico "Sucesores de Rivadeneura"

SOLDEVILLA, Fernando, (1898-1910): *El año político*, Madrid, Rojas.

ROMANONES, Conde de (1999): *Notas de una vida*, Madrid, Marcial Pons Historia. (Primera edición, años 1901-1912, en 1930)

- (1925) *Las responsabilidades del Antiguo Régimen*, Madrid, Renacimiento.

TAR, Jack (Seudónimo de Gerardo Sobrini y Argullón) (1900): *La Defensa Nacional y la Marina de Guerra*, Cádiz, Tipografía Gaditana de F. Rodríguez de Silva.

VALLANO, Conde de (1917): *Maura y la política exterior de España. Unidad de pensamiento y orientación en sus tres últimos discursos*, Madrid, Imprenta de Juan Pérez Torres.

VV. AA. (1901): *Congreso Marítimo Nacional. Proposición al Tema Quinto del Primer Grupo*, Madrid, Imprenta Ministerio de Marina.

VV. AA. (1901): *Extracto de las deliberaciones y acuerdos del Congreso Marítimo Nacional*, Madrid, Imprenta de la sucesora de M. Minuesa de los Ríos.

VITAL, Fité (1989): *Las desdichas de la Patria (1899)*, Madrid, Fundación Banco Exterior.

3.2. ARTÍCULOS Y LIBROS PUBLICADOS A PARTIR DE 1945.

AGUILERA, Alfredo & ELÍAS, Vicente (1980): *Buques de Guerra Españoles 1885-1971*, Madrid, Editorial San Martín.

ANDRÉS HERNÁNDEZ, María Elena (2006): *El Telekino de Leonardo Torres Quevedo*, Valladolid, ETS de Ingenieros de Telecomunicación.

ALFARO ZAFORCETA, Carlos (2006): “Congreso conmemorativo del centenario de la construcción del acorazado Dreagnought”, en *Revista de Historia Naval*, nº 93, pp. 101-107.

ALLENDESALAZAR, José Manuel (1996): “Notas sobre una gestión diplomática. Allendesalazar, Ministro de Estado (1907-1909)”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 15, pp. 89-106.

ÁLVAREZ GUTIÉRREZ, Luis (1996): “El contexto internacional del noventa y ocho”, en Naranjo, C. & Puig-Samper, M.A. y García Mora, L. M. (eds.), *La nación soñada: Cuba, Puerto rico y Filipinas ante el 98*, Madrid, Doce Calles, pp. 713-728.

ÁLVAREZ JUNCO, José (1990): *El emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Madrid, Alianza Editorial.

ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier & Medina Arnaiz, María Luisa (2006): “Hace 100 años. El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz de 1907”, en *Revista Española de Historia Militar*, nº 77, noviembre, pp.171-181.

ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier (2009): “Implicaciones industriales del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 57, pp. 65-86.

- (2013): “Retornos industriales de las inversiones de los planes de Escuadra”, en *Revista de Historia Naval*, nº 122, pp. 9-31.

ÁLVAREZ MALDONADO, Ricardo (1992): "Contribución de la Armada a la difícil pacificación de nuestro protectorado marroquí", en *Revista de Historia Naval*, nº 37, pp. 83-113.

ÁLVARO DUEÑAS, Manuel (1989): "Poder militar y práctica política en el reinado de Alfonso XIII: de la suspensión de garantías constitucionales en Barcelona a la Ley de Jurisdicciones (1905-1906)", en *Revista de Estudios Políticos*, nº 65, pp. 265-283.

ANCA ALAMILLO, Alejandro (2004): *El crucero acorazado Cardenal Cisneros*, Madrid, La Espada y la Pluma.

- (2006): *El Ucrania y el Giralda. De grandes Yachts de recreo a buques al servicio de la Armada Española*, Madrid, Real Academia de la Mar.

- (2006): *El crucero Protegido Emperador Carlos V*, Madrid, Némesis.

- (2007): *El Arsenal de Cartagena (descripción de las obras, dependencias, talleres y construcción naval durante el período de 1801 a 1908)*, Gijón, Fundación Alvargonzález.

- (2008): *Buques de la Armada Española en el siglo XX*, Madrid, Ministerio de Defensa.

ANCA ALAMILLO, Alejandro & PAZOS PÉREZ, Lino (2006): *Nafragios de la Armada Española*, Madrid, Real de Catorce.

ANDRÉS HERNÁNDEZ, María Elena (2006): *El Telekino de Leonardo Torres Quevedo*, Valladolid, ETS de Ingenieros de Telecomunicación. Universidad de Valladolid.

ARROYO GONZÁLEZ, María del Socorro (1990): "Política y periodismo: la caricatura de ¡Cu-Cut! desencadenante de la ley de jurisdicciones", en *Documentación de las Ciencias de la Información*, nº 13, pp. 11-21.

ASÚNSOLO GARCÍA; José Luis (1999): "La Compañía Trasatlántica Española en las Guerras Coloniales del 98", en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, nº 13, pp. 77-92.

AVIV, Aviva (1983): "Una ciudad liberal: Madrid, 1900-1914", en *Revista de Occidente*, nº 27-28, agosto-septiembre, pp. 81-91.

BALLBÉ MALLOL, Manuel (1985): *Orden público y militarismo en la España constitucional (1812-1983)*, Madrid, Alianza Editorial.

BALFOUR, Sebastián (1997): *El fin del Imperio Español (1898-1923)*, Barcelona, Editorial Crítica.

- (2002): “España y las grandes potencias y los efectos del desastre de 1898”, en BALFOUR, Sebastián & PRESTON, Paul (Eds.): *España y las grandes potencias del siglo XX*, Barcelona, Crítica, pp. 1-16.

BARCELÓ FORTUNY, José María (2007): “Un siglo de <mostrar bandera>”, en *Revista General de Marina*, nº 252, junio, pp. 857-874.

BARRAL MARTÍNEZ, Margarita (2012): “Eugenio Montero Ríos: político del derecho y cacique de la Restauración”, en *Derreito*, Vol. 21, nº 1, pp. 267-286.

BLANCA CARLIER, José María (1983): “Presencia naval española en Tánger”, en *Revista General de Marina*, Tomo 204, agosto-septiembre, pp. 367-378.

BLASI I ÁLVAREZ, Antoni (2010): *50 años de retrato naval militar (1870-1920)*, Madrid, Real del Catorce Ediciones S.L.

BERDÚN CHÉLIZ, Pilar (2001): “Intervencionismo y gasto público en Europa 1870-1920”, en *Acciones e Investigaciones Sociales*, nº 13, pp. 235-263.

BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1978): *Vicisitudes de una política naval*, Madrid, Editorial San Martín.

BOYD, Carolyn P. (1999): *La política pretoriana en el reinado de Alfonso XIII*, Madrid, Alianza Universidad.

- (2003): “El Rey-Soldado. Alfonso XIII y el ejército”, en Moreno Luzón, J. (ed.): *Alfonso XIII. Un político en el trono*. Madrid, Marcial Pons Historia. pp. 215-237.

BRENAN, Gerald (1994): *El laberinto español. Antecedentes sociales y políticos de una gran tragedia: la guerra civil*, Madrid, Globus Comunicación.

BRU SÁNCHEZ-FORTÚN, Alberto (2006): “Padrino y patrón. Alfonso XIII y sus oficiales (1902-1023 <sic>)”, en *Hispania Nova. Revista de Historia Contemporánea*, nº 6, sin paginar.

BUSQUETS BRAGULAT, Julio (1984): *El militar de carrera en España*, Barcelona, Ariel.

CABRERA, Mercedes (1985): “El conservadurismo maurista en la Restauración, los límites de la <revolución desde arriba>”, en García Delgado, J.L. (ed.): *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*, Madrid, Siglo XXI, pp. 55-69.

CABRERA, Mercedes & REY REGUILLO, Fernando del (2002): *El poder de los Empresarios. Política y economía en la España Contemporánea (1875-2000)*, Madrid, Taurus.

CACHINERO, Jorge (1988): "Intervencionismo y reformas militares en España a comienzos del siglo XX", en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 10, pp. 155-184.

CALZADA DEL AMO, Esther (2011): *Germán Gamazo. Poder político y redes sociales en la Restauración (1840-1909)*, Madrid, Marcial Pons Historia.

CAMPANERA I ROVIRA, Albert (2007): "La industria catalana y la marina española", en *Actas del III Congrés d' Història Marítima de Catalunya*.

CANO RÉVORA, María Gloria (1994): "Las defensas de la Bahía de Cádiz en 1898", en *Baluartes*, nº 1, pp. 133-144.

CARR, Raymond (2005): *España 1808-1975*, Barcelona, RBA Coleccionables, S.A.

CARDESÍN DIAZ, José María: "Historia de dos ciudades", en *La Memoria de Ferrol entre la Marina de Guerra y la Clase Trabajadora*. Ferrol, Historia Urbana.

CARDONA, Gabriel (1990): *El Problema Militar en España*, Madrid, Historia 16.

- (1991): "El imposible reformismo militar de la Restauración (1875-1931)", en García Delgado, J. L. (ed.): *España entre dos siglos (1875-1931) Continuidad y cambio*. Madrid, Siglo XXI Editores S.A. pp. 35-48.

CARDONA, Gabriel & LOSADA, Juan Carlos (1998): *Weyler. Nuestro hombre en la Habana*, Barcelona, Planeta.

CARNERO ARBAT, Teresa (1991): "Élite gobernante dinástica e igualdad política en España, 1898-1914", en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 8, pp. 35-73.

- (1998): "Sistemas de partidos y Parlamento: ¿una democratización imposible?", en *Debates en torno al 98: Estado, Sociedad y Política*, Juliá, Santos (coordinador), Madrid, Consejería de Educación y Cultura, pp. 93-114.

CARRERAS, Albert & TAFUNEL, Xavier (1993): "La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación", en *Revista de Historia Industrial*, nº 3, pp. 127-175.

CARRERO BLANCO, Luis (1962): *España y el Mar*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1983): *Armada Española. Siglo XX*, Madrid, Ediciones Poniente.

CERVERA CERVERA, Pascual (1972): “La Marina y su colaboración con el Ejército de Tierra en Marruecos”, en *Revista Ejército*, nº 395, pp. 21-27.

CERVERA PERY, José (1979): *Marina y política en la España del siglo XIX*, Madrid, Editorial San Martín.

- (1991): “El Certamen Naval de Almería: el resurgir de la Armada”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 15, pp. 39-48.

- (1998): “El honor de la Armada en la crisis del 98”, en *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 31, pp. 97-106.

CLEMENTE ORTEGA, Ángel Luis & FRUTOS DE BLAS, José Ignacio de (1999): “Francisco Silvela y Marruecos: un proyecto de política exterior”, en *Isla de Arriarán*, XIV, pp. 227-254.

COELLO LILLO, Juan Luis & RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2001): *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*, Madrid, Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval.

COMELLAS GARCÍA LLERA, José Luis (2002): *Del 98 a la semana trágica. Crisis de conciencia y renovación política*. Madrid, Biblioteca Nueva.

COMÍN COMÍN, Francisco (1996): *Historia de la Hacienda pública, II España (1808-1995)*, Barcelona, Crítica.

- (2000): “La obra de Raimundo Fernández Villaverde en Hacienda”, en *La Hacienda desde sus ministros. Del 98 a la guerra civil*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, pp. 23-59.

COMÍN COMÍN, Francisco & MARTÍN ACEÑA, Pablo (1991): *Historia de la empresa pública en España*, Madrid, Espasa Calpe.

COUYOUMDJIAN, Juan Ricardo (1999): “El programa naval del centenario y el acorazado Latorre”, en *Actas del IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, pp. 199-222.

CUBEL MONTESINOS, Antonio (1993): "Gasto público y crecimiento económico en la Restauración (1874-1923)", en *Revista de Historia Económica*, nº 1, pp. 49-77.

- (1994): "Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936", en *Revista de Historia Industrial*, nº 5, pp. 93-119.

CUELLAR VILLAR, Domingo (2002): "Las obras públicas y el marco institucional durante la Restauración. El Ministerio de Fomento (1875-1913)", en *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 2, pp. 71-95

CHEYNE, George J. G. (1967): "La Unión Nacional: sus orígenes y su fracaso", en *Actas del Segundo Congreso Internacional de Hispanistas Nimègue*, pp. 253-263.

- (1972): *Joaquín Costa, el gran desconocido*, Barcelona, Ediciones Ariel.

- (1974): *Epistolario Joaquín Costa Manuel Bescós. 1899-1910*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico.

CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (2004): "Concepción marítima de Don Antonio Maura", en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, nº 4, pp. 5-44.

- (2008): *Evolución del pensamiento naval en Don Antonio Maura*, Madrid, Ministerio de Defensa.

DELAUNAY, Jean-Marc (2008): "¿Competidores y cómplices? España y Francia en el Noroeste de África. Alrededor de la Conferencia de Algeciras", en *Congreso Internacional. La Conferencia de Algeciras de 1906 cien años después*, Algeciras, Tipografía Mazuels, pp. 63-74.

DE MIGUEL FERNÁNDEZ, Enrique (2010): "Las tropas españolas en la guerra de Cuba: de las estimaciones especulativas a la cuantificación.", en *Anales de la Real Academia de Cultura Valenciana*, nº 85, pp. 343 a 371.

DÍAZ BENÍTEZ, Juan José (2004): "La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial", en *Revista de Historia Naval*, nº 85, pp. 57-81.

- (2008): "El proyecto de artillado de Gran Canaria en junio de 1936", en *Boletín Millares Carlo* nº 27, pp. 191-206.

DÍAZ MORLÁN, Pablo (1999): *Horacio Echevarrieta 1870-1963. El capitalista republicano*, Madrid, LID Editorial Empresarial, S.L.

- (2003): “La evolución de la oligarquía vizcaína 1872-1936. Un intento de interpretación y síntesis”, en *Economía*, nº 54, pp. 12-27.

- (2004): “La Importancia de llamarse Ybarra. Los nuevos negocios desde arriba y otros beneficios capitalistas”, en *Historia Empresarial ICE*, nº 812, pp. 153-162.

- (2005): “Capitalismo rentista y decadencia empresarial: la desaparición de la casa de Martínez Rivas (1913-1921), en *Revista de Historia Industrial*, nº 29, pp. 117-139.

- (2007), “La importancia de los acuerdos internacionales en la formación de los grupos empresariales vizcaínos, 1812-1936”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 35, pp. 47-77.

DOMINGO ACEBRÓN, M^a Dolores (1998): “Rafael María de Labra ante la cuestión de Cuba, 1898”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo 55, pp. 153-164.

ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores (1989): “Las relaciones de España y Japón en torno a las Carolinas” en Rodao, Florentino (coord.): *España y el Pacífico*, Asociación española de estudios del Pacífico, pp. 183-195.

- (1998), “Filipinas, 1898”: en *Revista de Occidente*, nº 202-203, pp. 224-249.

ESPADAS BURGOS, Manuel (1987): “Empresas científicas y penetración alemana en Canarias. El pleito del hotel Taoro (1907-1912), en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 33, pp. 221-235.

- (1998): “La dimensión europea del 98”, en *Revista de Occidente*, nº 202-203, pp. 149-167.

FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor (1946): “Política naval de la España Moderna y Contemporánea”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 18 y 19, pp. 47-78 y 37-70.

- (1961): “El caso Joaquín Costa”, en *Información Comercial Española*, nº 340, pp. 117-127.

- (1968): *Historia política de la España contemporánea 1897/1902*, Madrid, Alianza Editorial.

FERNÁNDEZ FUENTES, Belén (1997): “El periodismo naval de fin de siglo. Realismo y decepción”, en *Revista de Historia Naval*, nº 59, pp. 41-52.

FERRERA, Carlos J. (2002): *La frontera democrática del liberalismo: Segismundo Moret (1838-1913)*, Madrid, Biblioteca Nueva.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo (1990): “La Marina Española en los sucesos de Casablanca de agosto de 1907”, en *Revista General de Marina*, enero de 1990, pp. 33-48.

- (1999): “El Apostadero de Filipinas: sus años finales”, en Monografías del CESEDEN, *El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas (I)*, Madrid, Ministerio de Defensa.

- (2009): “La Sociedad Española de Construcción Naval”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 57, pp. 39-49.

FORNER MÚÑOZ, Salvador (1993): *Canalejas y el Partido Liberal Democrático*, Madrid, Ediciones Cátedra/Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.

FUENTES, Juan Francisco & FERNÁNDEZ SEBASTIÁN, Javier (1997): *Historia del periodismo español*, Madrid, Editorial Síntesis.

FUSI, Juan Pablo & PALAFOX, Jordi (1997): *España: 1808-1996. El desafío de la Modernidad*, Madrid, Espasa Calpe.

FUSTER RUIZ, Franciso (1998): Fondos documentales del 98 en el Archivo General de la Marina, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 14, pp. 47-58.

GALUPPINI, Gino (1984): *Acorazados de todo el mundo. Desde sus orígenes hasta nuestros días*, Madrid, Espasa Calpe.

- (1984): *Cruceros de todo el mundo. Desde sus orígenes hasta nuestros días*, Madrid, Espasa Calpe.

GARAY VERA, Cristián (2012): “Las carreras armamentísticas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923)”, en *Historia Crítica*, nº 48, septiembre-diciembre, pp. 39-57.

GARCÍA DELGADO, José Luis & JIMÉNEZ, Carlos (1999): *Un siglo de España. La Economía*, Madrid, Marcial Pons Historia.

GARCÍA DOMINGO, Enrique (2008): “Historiografía sobre la Marina en el siglo XX”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 56, pp. 147-200.

GARCÍA ESCUDERO, José María (1948): “El Parlamento ante el Desastre”, en *Arbor*, número extraordinario, pp. 399-416.

GARCÍA SANZ, Fernando (1992): *España e Italia en la Europa de la Paz Armada 1890-1914* (Vol. 1), Universidad Complutense de Madrid. Tesis Doctoral.

- (1996): “Juan Pérez Caballero y Ferrer, ¿una nueva diplomacia en la estela del 98?”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 15, pp. 53-76.

GARCÍA VENERO, Maximiano (1953): *Antonio Maura 1907-1909*, Madrid, Ediciones del Movimiento.

- (1969): *Eduardo Dato. Vida y sacrificio de un Gobernante Conservador*, Vitoria, Editora Montepío Diocesano.

GIBBONS, Tony (2002): *Enciclopedia de los barcos*, Madrid, Edimat S.A.

GIL OLCINA, Antonio (2001): Del plan general de 1902 a la planificación hidrológica”, en *Anales de la Universidad de Alicante. Instituto Universitario de Geografía*, enero-junio nº 25, pp. 5-31.

- (2002): Perduración de los planes Hidráulicos en España, en Moral Ituarte, L. del & Arrojo Agudo, P. (coord.): *La directiva marco del agua: realidades y futuros*, Sevilla, Editorial Nueva Cultura del Agua.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio & LÓPEZ GARCÍA, Santiago (1972): “Los comienzos de la Industria Aeronáutica en España y la Ley de Wolff (1916-1929)”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 1, pp. 155-178.

GÓMEZ MENDOZA, Josefina (1992): “Regeneracionismo y regadíos”, en Gil Olcina A. & Morales Gil A. (coord.): *Hitos históricos de los regadíos españoles*, Madrid, Ministerio de Agricultura, pp. 231-262.

GONZÁLEZ ALCANTUD, José Antonio & MARTÍN CORRALES, Eloy <eds.> (2007): *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Ediciones Bellaterra.

GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo (1998): “Las <tormentas del 98>: viejas y nuevas formas de conflictividad en el cambio de siglo”, en *Revista de Occidente*, nº 202-203, marzo, pp. 90-111.

GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, María Jesús (1997): *El Universo conservador de Antonio Maura. Biografía y proyecto de Estado*, Madrid, Biblioteca Nueva/ Fundación Antonio Maura.

- (2003): “El rey de los conservadores”, en Moreno Luzón, J. (ed.): *Alfonso XIII. Un político en el trono*, Madrid, Marcial Pons Historia, pp. 113-149.

GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (1991): “Mecanismos de producción y reproducción social de las élites económicas y del capitalismo en la Restauración”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 8, pp. 143-176.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel (1987): “Evolución del crucero desde la primitiva fragata al crucero de combate”, en *Revista de Historia Naval*, nº 16, pp. 37-53.

HARRISON, Joseph (1980): “El coste de oportunidad del programa naval español de 1907: ¿pantanos o acorazados?”, en *Hacienda Pública Española*, nº 38. pp. 111-122.

HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario & ALONSO BAQUER, Miguel <directores> (1987): *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia institucional y social*, Madrid, Editorial Alhambra, volumen VI.

HERNÁNDEZ SANDOICA, M^a Elena (1989): “La <Compañía Transatlántica Española>. Una dimensión ultramarina del capitalismo español”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 2, pp. 119-137.

HUMBLE, Richard (1980): *La flota de alta mar japonesa*, Madrid, Editorial San Martín.

HOUP, Stefan & ORTIZ-VILLAJOS, José María (dirs) (1998): *Astilleros españoles, 1872-1998. La construcción naval en España*, Madrid, LID Editorial Empresarial.

IMPERIALE, Juan Antonio (2004): “La evolución del acorazado. Parte III: Predeadnoughts y Cuasidreadnoughts”, en *Boletín del Centro Naval*, nº 808, mayo/agosto, pp. 251-279. “La evolución del acorazado. Parte IV: Dreadnoughts, Superdreadnoughts y Cruceros de Batalla”, en *Boletín del Centro Naval* nº 809, septiembre/diciembre, pp. 439-464.

JANUÉ I MIRET, Maricio (2007): “Del <prestigio mundial> al aislamiento: la Conferencia de Algeciras y los errores de la Weltpolitik alemana”, en González Alcantud, J. A. & Martín Corrales, E.: *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Bellaterra, pp. 73-100.

JIMÉNEZ NÚÑEZ, F. & LÓPEZ COIRA, M. (1986): “Exaltación y eclipse del general Polavieja”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 54, noviembre-diciembre, pp. 205-222.

JOVER ZAMORA, José María (1978): "Gibraltar y la crisis internacional del noventa y ocho", en *Revista de la Universidad Complutense. Homenaje a D. Jesús Pabon (II)*, nº 113, pp. 163-220.

- (1986): "La percepción española de los conflictos europeos" en *Revista de Occidente*, nº 57, pp. 5-42.

- (1998): "1898. Teoría y práctica de la redistribución colonial" en *Debates en torno al 98: Estado, Sociedad y Política*, Juliá, Santos (coordinador), Madrid, Consejería de Educación y Cultura, pp. 13-57.

- (1999): "Después del 98. La Diplomacia de Alfonso XIII" en España en la *Política Internacional Siglos XVIII-XX*. Madrid, Marcial Pons Historia, pp. 173-223.

LARIO GONZÁLEZ, María Ángeles (1998): "La Corona y el 98", en *Revista Saitabi*, nº 48, pp. 165-183.

LENTON, H. (1970): *Buques de guerra*, Barcelona, Editorial Bruguera S.A.

LEZCANO ESCUDERO, Ricardo (1978): *La Ley de Jurisdicciones 1905-1906*, Madrid, Akal.

LÓPEZ CORDÓN, M^a. Victoria (1982): "España en la Conferencia de La Haya de 1899 y 1907", en *Revista de Estudios Internacionales III* pp. 703-756.

LOZANO COURTIER, Alberto (1994): "De empresa pública a empresa privada: la gestión de los arsenales del Estado, 1870-1936", en Comunicación presentada al seminario: *Empresas y empresarios en la historia de España*. Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

- (1997): "Estado, importación de tecnología y nacionalización de la construcción naval militar española: la SECN 1909-1935", en LÓPEZ, Santiago & VALDALISO, Jesús María (Eds.), *¿Qué inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea*. Madrid, Alianza.

- (1999): "<A Source Of Most Comfort>: Las inversiones de Vickers en España, 1897-1936", en *Revista de Historia Industrial*, nº 16, pp. 69-90.

LLORCA BAUS, Carlos (1990): "La Marina mercante y el papel de la Transatlántica en Ultramar", en *Cuadernos Monográficos el Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 8, pp. 109-118.

MACÍAS MUÑOZ, Olga M^a (2006): “Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5, pp. 487-502.

MADARIAGA ALVAREZ PRIDA, María Rosa de (1999): *España y el Rif. Crónica de una historia casi olvidada*. Melilla, UNED.

- (2007), “El Protectorado Español en Marruecos: algunos rasgos distintivos y su proyección en el presente”, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 23, pp. 172-178.

MAESTRE ROSA, Julio (1973): “Francisco Silvela y su liberalismo regeneracionista”, en *Revista de Estudios Políticos*, nº 187, pp. 191-226.

MALUQUER DE MOTES i BERNET, Jordi (1997): “Los economistas españoles ante la crisis del 98”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 12, pp. 11-39.

- (1998): “Las consecuencias económicas de las guerras”, en *Revista de Occidente*, nº 202-203, marzo, pp. 264-277.

MARTORELL LINARES, Miguel (2011): *José Sánchez Guerra. Un hombre de honor (1859-1935)*, Madrid, Marcial Pons Historia.

MARTÍN BERRIO, Raúl (1990): “1898. Intervencionismo militar de los EE. UU. Sobre Puerto Rico y Cuba”, en *Quinto Centenario*, nº 16, Universidad Complutense de Madrid, pp. 253-269.

MARTÍN HERNÁNDEZ, Ulises (1993): “Dos episodios de la rivalidad anglogermana en Canarias a comienzos del siglo actual”, en *Tebeto Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, nº VI, pp. 125-140.

MARTÍNEZ CARRERAS, José U. (1980): “La política exterior española durante el reinado de Alfonso XIII. España y la revolución alemana”, en *Revista de la Universidad Complutense, Estudios de Historia Moderna y Contemporánea, Homenaje a D. Jesús Pabón*, pp. 313-353.

MARTÍNEZ CUADRADO, Miguel (1978): *La burguesía conservadora (1874-1931)*, Madrid, Alianza Universidad.

MARTÍNEZ DE CAMPOS Y SERRANO, Carlos (1969): *España bélica. El siglo XX. Marruecos*. Madrid, Aguilar.

MARTÍNEZ MERCADER, Juana (1998): “La ocupación norteamericana de Filipinas: repatriación de excombatientes españoles”, en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 14, pp. 136-146.

MARTÍNEZ SANZ, José-Luis (1998): “Prisión, humillación y castigo: los frutos del 98 para los militares”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 20, pp. 191-203.

MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos (1997): “Un preclaro oficial de marina del noventa y ocho. Víctor M^a Concas y Palau”, en *Revista de Historia Naval*, nº 59, pp. 7-59.

MARRIOTT, Leo (2012): *Acorazados. La última guía de los acorazados más grandes del mundo*, Oyarzun, Ediciones Saldaña.

MAURICE, Jacques & SERRANO, Carlos (1977): *J. Costa: Crisis de la Restauración y populismo (1875-1911)*, Madrid, Siglo XXI S.A.

MAYER, Arno J. (1997): *La persistencia del Antiguo Régimen*, Barcelona, Altaya S.A.

MORALES LEZCANO, Víctor (1975): *León y Castillo, Embajador (1887-1918) Un estudio sobre la política exterior de España*, Las Palmas, Ediciones del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria.

- (1986): *España y el Norte de África: El Protectorado en Marruecos (1912-56)* Madrid, U.N.E.D.

- (1996): “La embajada de España en París durante las misiones diplomáticas de Fernando León y Castillo: entre el noventa y ocho y la derrota de Annual”, en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 15, pp. 77-88.

- (2006): “La Conferencia de Algeciras vista por la prensa de Las Palmas de Gran Canaria”, en González Alcantud, J. A. & Martín Corrales, E.: *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Bellaterra, pp. 303-327.

MORENO LUZÓN, Javier (1998): *Romanones. Caciquismo y política liberal*, Madrid, Alianza Universidad.

MORENO LUZÓN, Javier (ed.) (2003): *Alfonso XIII. Un político en el trono*. Madrid, Marcial Pons Historia.

MORENO RICO, Javier (1990): “Las cañoneras Cóndor, Águila y Cuervo y la construcción naval catalana en el siglo XIX”, en *Revista de Historia Naval*, nº 30, pp. 59-64.

- (2006): “José Ricart y Giralt (1847-1930) Una vida dedicada a la cultura marítima”, en *Drassana Museo Marítimo de Barcelona*, nº 15, pp. 67-83.

NADAL OLLER, Jordi (1997): *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, Barcelona, Ariel Historia.

NADAL REIMAT, Eugenio (1981): “El regadío durante la Restauración. La política hidráulica (1875-1902)” en *Agricultura y Sociedad*, nº 19, pp. 129-163.

NAVARRO DAGNINO, Juan (1944): “La Liga Marítima In Memoriam”, en *Revista General de Marina*, Tomo CXXVI, junio, pp.

NIÑO RODRIGUEZ, Antonio (2000): “Política de alianzas y compromisos coloniales para la “regeneración” internacional de España, 1898-1914”, en TUSELL, Javier & AVILES, Juan & PARDO, Rosa (eds.): *La Política exterior de España en el siglo XX*. Madrid, Biblioteca Nueva.

- (2003): “El Rey embajador. Alfonso XIII en la política internacional”, en MORENO LUZÓN, Javier (Ed.): *Alfonso XIII. Un político en el trono*, Madrid, Marcial Pons Historia.

NÚÑEZ FLORENCIO, Rafael (1996): “Los otros españoles que fueron a Cuba: el drama de los repatriados”, en Naranjo, C. & Puig-Samper, M. & García Mora, L.M. (eds.): *La Nación Soñada: Cuba, Puerto Rico y Filipinas ante el 98*, Madrid, Doce Calles, pp. 597-619.

O’ DONNEL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (1999): “El despliegue naval en Cuba 1897-1898”, en *El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas* (1), Madrid, Monografías del CESEDEN Ministerio de Defensa, pp. 103-129.

ORTÍ BELLOCH, Alfonso (1984): “Política hidráulica y cuestión social: orígenes, etapas y significados del regeneracionismo hidráulico de Joaquín Costa”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 32, julio-septiembre, pp. 11-107.

ORY AJAMIL, J. (1996): “Un estudio sobre las relaciones hispano alemanas (1900-1915). La creación del Observatorio Meteorológico de Izaña (Tenerife)”, en *La historia de las relaciones internacionales: una visión desde España*, I Jornadas sobre la Historia de las Relaciones Internacionales CEHRI, Madrid, pp. 445-459.

PALAFIX GAMIR, Jordi (1997): “Las luces y sombras del crecimiento económico. 1900-1930”, en *Ayer*, nº 28, pp. 61-90.

PAN-MONTOJO, Juan (1998): "El atraso económico y la regeneración", en Pan-Montojo, J. (coord.): *Más se perdió en Cuba. España, 1898 y la crisis de fin de siglo*, Madrid, Alianza Universidad, pp. 261-334.

- (2000): "Eduardo Cobián y Roffignac: la transacción como política", en *La Hacienda desde sus ministros. Del 98 a la guerra civil*. Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, pp. 163-188.

PASTOR GARRIGUES, Francisco Manuel (2007): "España y la apertura de la cuestión marroquí (1897-1904)", en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 23, pp. 147-169.

- (2013): "Antonio Maura y el papel del II Reich en las negociaciones hispano-francesas sobre Marruecos de 1903-1904", en *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, nº 12, pp. 79-108.

PAYNE G., Stanley (1968): *Los militares y la política en la España contemporánea*. París, Ruedo Ibérico.

PÉREZ DELGADO, Rafael (1974): *Antonio Maura*, Madrid, Ediciones Tebas.

PÉREZ GARCÍA, José Miguel (2007): "1906. Alfonso XIII en Canarias: un aviso sin notas diplomáticas", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 53, pp. 253-270.

PÉREZ GARZÓN, Juan Sisinio (1976): *Luis Morote. La problemática de un republicano (1862-1913)*, Madrid, Castalia.

PÉREZ LEDESMA, Manuel (1998): "La sociedad española, la guerra y la derrota", en PAN-MONTOJO, Juan (coord.): *Más se perdió en Cuba. España y la crisis de fin de siglo*. Madrid, Alianza Editorial, pp. 91-149.

PÉREZ SÁNCHEZ, José Luis & RAMOS RODRÍGUEZ, Juan Carlos (1998): "La Naval de Reinosa: 80 años forjando historia", en *Cuadernos de Campoo*, nº 14, pp. 1-7.

PIÑEIRO BLANCA, Joaquín María (1995): "La reforma de los servicios de la Armada. Un debate en las Cortes de la Nación desarrollado por Ramón de Carranza (1902-1912)", en *Revista de Historia Naval*, nº 48, pp. 7-26.

PLAZA ESCUDERO, Lorenzo de la (1988): "España y la guerra anglo-boer (1899-1902)", en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 10, pp. 121-137.

PONCE MARRERO, Francisco Javier (1993): "Canarias y la expansión de los imperialismos: de la Europa Bismarkiana a la crisis finisecular, 1880-1899", en *Vegueta*, nº 1, octubre, pp. 167-177.

- (1996): "Canarias en la política exterior española tras el 98: la senda hacia Cartagena", en *Historia de las Relaciones Internacionales: una visión desde España*, I Jornadas sobre Historia de las Relaciones Internacionales, Madrid, CEHRI, pp. 473-495.

- (2002): "La rivalidad anglo-alemana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra", en *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 48, pp. 133-152.

- (2006): *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia. Un estudio sobre la política exterior de España*, Las Palmas de Gran Canaria, Ediciones del Cabildo de Gran Canaria.

PORTERO RODRÍGUEZ, Florentino (1983): "Francisco Silvela, jefe del conservadurismo español", en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 2, pp. 146-163.

POZUELO MASCARAQUE, Belén (1989): "El final de la presencia española en las islas Marianas", en Rodao, Florentino (coord.): *España y el Pacífico*, Asociación española de estudios del Pacífico, pp. 171-177.

- (1998): "Los Estados Unidos, Alemania y el desmantelamiento colonial español en el Pacífico: el caso de las islas Marianas", en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 14 pp. 147-167.

PRO RUIZ, Juan (1998): "La política en tiempos del Desastre", en PAN-MONTOJO, Juan (coord.): *Más se perdió en Cuba. España y la crisis de fin de siglo*. Madrid, Alianza Editorial, pp. 151-260.

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1987): *La construcción naval en España (1730-1980): La Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos*, Madrid, Bazán S. L.

ROBLES EGEA, Antonio (1982): "Formación de la Conjunción Republicano-Socialista de 1909", en *Revista de Estudios Políticos*, nº 29, pp. 145 a 161.

ROBLES MUÑOZ, Cristóbal (1991): *1898 Diplomacia y opinión*, Madrid, CSIC.

- (1998), "El 98 español desde Roma", en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 14 pp. 95-117.

RODA ALCANTUD, Cristina (2000): “Renovación de la infraestructura naval del arsenal de Cartagena en la fase final de la crisis colonial española (1894-1902), en Sánchez Mantero, Rafael (coord.): *En torno al 98. España en el tránsito del siglo XIX al XX. Tomo II*. Actas del IV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, pp. 227-238.

RODRIGO Y ALHARILLA, Martín (1999): “La industria de construcciones mecánicas en Cataluña: el Arsenal Civil de Barcelona”, en *Revista de Historia Industrial*, nº 16, pp. 163-176.

- (2000): *Los Marqueses de Comillas. Antonio y Claudio López 1817-1925*, Madrid, Editorial LID. Editorial Empresarial.

- (2004): “Los dividendos de la presión política: la Liga Marítima Española (1899-1910)”, en *Revista de Historia Económica*, nº 22, pp. 708-732.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, (1988): *Política Naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid, Editorial San Martín.

- (1989): “El peligro amarillo en el Pacífico Español, 1880-1898”, en Rodao, Florentino (coord.): *España y el Pacífico*, Asociación española de estudios del Pacífico, pp. 203-221.

- (1991): “La crisis de Las Carolinas”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 13, pp. 25-46.

- (1991): “Política naval europea a comienzos del siglo XX”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 15, pp. 23-38.

- (1997): *El desastre naval de 1898*, Madrid, Arco Libros, S. L.

- (1998): “El combate de Cavite: un hito decisivo en la pérdida de Filipinas en 1898”, en *Revista de Indias*, nº 213, pp. 499-515.

- (1998): *Operaciones de la guerra de 1898. Una revisión crítica*, Madrid, Actas Editorial.

- (2002): “Nacimiento y consolidación del arma submarina (1900-1936)”, en VV. AA.: *Los submarinos españoles*, Madrid, Aguilar/ Grupo Editorial.

- (2004): “Centenario de la Entente Franco-Británica. Consecuencias navales para España”, en *Revista General de Marina*, Julio, pp. 53-60.

- (2009): "Vida y obra de un marino regeneracionista: el Almirante Ferrándiz", en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 57, pp. 51-64.

- (2009): "En el centenario de una misión humanitaria: el crucero Princesa de Asturias ayuda a las víctimas del terremoto de Mesina", en *Revista General de Marina*, Diciembre, pp. 769-777.

- (2010): *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Madrid, Galland Books S.L.N.E.

- (2012): "Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y su grado de cumplimiento", en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, pp. 241-261.

- (2012): *Jaime Janer Robinson: Ciencia y Técnica para la reconstrucción de la Armada*, Madrid, Ediciones Navalmil, S.L.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Jaime (1990): "Contenido histórico y cultural en la Revista General de Marina", en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 10, pp. 19-25.

ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (1999): *Matagorda 1870-1940 La construcción naval española contemporánea*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

ROMERO MAURA, Joaquín (1975): *La rosa de fuego*, Barcelona, Ediciones Grijalbo S.A.

- (2000): *La Romana del Diablo. Ensayos sobre la violencia política en España*, Madrid, Marcial Pons Historia.

ROSAS LEDEZMA, Enrique (1980): "Las relaciones hispano-británicas a comienzos del siglo XX", en *Revista de Estudios Internacionales*, I, pp. 703-724.

- (1981): "Las <Declaraciones de Cartagena> (1907): Significación en la política exterior de España y repercusiones internacionales", en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, nº 2, pp. 213-229.

RUBIO GARCÍA-MINA, Javier (2007): "Los dos primeros decenios de la España de la Restauración en el escenario internacional (1875-1895)", en *Revista de Historia Contemporánea*, nº 34, pp. 43-64.

RUEDA LAFFOND, José Carlos (1991): "Antonio Maura: las pautas inversionistas de un miembro de la élite política de la Restauración", en *Revista de Historia Social*, nº 11, pp. 125-144.

- (1993): "Conservadurismo político y nacionalización económica. Una aproximación al pensamiento político de Joaquín Sánchez de Toca", en Tusell J. & Gil Pecharromán J. y Montero F. (eds.) *Estudios sobre la derecha española contemporánea*, Madrid, UNED, pp. 147-160.

RUIZ CASTILLO, J. (1953): *Antonio Maura: treinta y cinco años de vida pública*, Madrid, Biblioteca Nueva.

SÁIZ, María Dolores (1998): "La prensa madrileña en torno a 1898", en *Historia y Comunicación Social*, nº 3, pp. 195-200.

SALAS LARRAZABAL, Ramón (1988-1989): "Las fuentes para el estudio de la historia militar", en *Studia Historica, Historia Contemporánea*, nº 6-7, pp.

- (1992): *El protectorado de España en Marruecos*, Madrid Mafre 1492.

SÁNCHEZ ADALIZ, Silvia (2001): "Olvidos de una guerra: el coste humano y económico de la independencia (1895-1898)", en *Revista de Indias*, nº 221, pp. 113-140.

SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos (1997): "Rafael Gasset y la política hidráulica de la Restauración, 1900-1923", en *Revista de Historia Económica*, nº 2, pp. 319-362.

- (1998): "El imparcial ante la guerra de Cuba", en *Historia y Comunicación Social*, nº 3, pp. 201-221.

- (1998): "El ascenso político de la élite periodística: Rafael Gasset, primer Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas", en *Studia Histórica, Historia Contemporánea*, nº 16, pp. 221-245.

- (1999): *Prensa y Política en la España de la Restauración. Rafael Gasset y El Imparcial*, Madrid, Editorial Biblioteca Nueva.

SANZ AGÜERO, Marcos (1975): *Antonio Maura*, Madrid, Círculo de Amigos de la Historia, S.A. Editores.

SECO SERRANO, Carlos (1987): "Relaciones entre la Corona y el Ejército", en *Revista de Estudios Políticos*, nº 55, enero-marzo, pp. 27-54.

- (1998): "Regeneracionismo y tensiones sociales (En torno al Gobierno Silvela de 1899-1900)", en *Clave Historial*, nº 4, pp. 9-66.

- (2002): *La España de Alfonso XIII*, Barcelona, RBA Coleccionables S.A.

SEGRETO, Luciano (1993): "La industria de armamento y el desarrollo económico italiano (1861-1939)", en *Revista de Historia Industrial*, 1993, nº 3, pp. 65-91.

SEOANE, María Cruz & SAÍZ, María Dolores (1996): *Historia del periodismo en España. 3. El siglo XX: 1898-1936*, Madrid, Alianza Editorial.

SEPÚLVEDA MUÑOZ, Isidro (2004): *Gibraltar. La razón y la fuerza*, Madrid, Alianza Editorial.

SERRANO, Carlos (1984): *Final del Imperio. España 1895-1898*, Madrid, Editorial Siglo XXI S.A.

SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel (1988): *Fernando Villaamil. Una vida entre el mar y el dolor*, Madrid, Asamblea Amistosa Literaria.

- (1990): "El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907", en *MILITARIA Revista de Cultura Militar*, nº 2. pp. 117-133.

- (1991): "Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos", en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 15, pp. 39-48.

SERRANO SANZ, José María (1989): "El proteccionismo y el desarrollo económico en la Restauración. Reflexiones para un debate", en *Revista de Historia Económica*, nº 1, pp. 133-156.

- (2006): "Raimundo Fernández Villaverde, un homenaje", en *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*, Año LVIII, nº 83, pp. 635-652.

- (2011): "Joaquín Costa, economista", en Gómez Benito, Cristóbal (Cor.) *Joaquín Costa y la modernización de España*, Madrid, Congreso de los Diputados, pp. 75-86.

SOLE ROMEO, Gloria (1980): "La Conferencia de Algeciras 1906: Una solución europea al conflicto marroquí y a la crisis internacional de 1905", en *Revista de la Universidad Complutense. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea. Homenaje a D. Jesús Pabón III*, pp. 261-279.

SOLLOSO GARCÍA, José Manuel (2002): "El buque escuela de la Armada Galatea", en *Revista General de Marina*, nº 243, agosto-septiembre, pp. 373-382.

SUÁREZ CORTINA, Manuel (1986): *El reformismo en España*, Madrid, Siglo XXI.

SUEIRO SEOANE, Susana (1992): *España en el Mediterráneo. Primo de Rivera y la <la cuestión marroquí>, 1923-1930*, Madrid, U.N.E.D.

TAMAMES, Ramón (1978): *Introducción a la economía española*, Madrid, Alianza Editorial.

TAPIA OZCARIZ, Enrique de (1961): *Luz y taquígrafos (un siglo de parlamento en España)*, Madrid, Aguilar.

- (1968): *Francisco Silvela. Gobernante austero*, Madrid, Afrodisio Aguado S.A. Editores-Libreros.

TÉLLEZ MOLINA, Antonio (1992): “Reflexiones en torno a la situación de la Armada española hacia 1898”, en *Revista de Historia Naval*, nº 36, pp. 55-67.

TERZAGO CUADROS, Jorge (2006): “Alfred Thayer Mahan (1840-1914), contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico”, en *Revismar*, nº 1, pp. 47-64.

TIERNO GALVÁN, Enrique (2008): *Obras Completas. Volumen II (1956-1962)*, Madrid, Editorial Aranzadi, S.A.

TOGORES, Luis Eugenio (1999): “Estrecho, factor clave en la pugna por el dominio de las rutas del mar durante el nuevo imperialismo”, en *Actas del II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar Ceuta*. Tomo V, UNED, pp. 231-244.

TORRE DEL RÍO, Rosario de la (1985): “La prensa madrileña y el discurso de Lord Salisbury sobre las “naciones moribundas” (Londres, Albert Hall, 4 de mayo de 1898)”, en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, VI, pp. 163-180.

- (1988): *Inglaterra y España en 1898*, Madrid, Eudema Universidad/ Textos de apoyo.

- (1998): “Una crisis que rectificó la orientación de la política exterior”, en *Revista de Occidente*, nº 202-203, pp. 168-182.

- (2006): “Entre amenazas e incentivos. España en la política internacional 1895-1914” en *Studia Histórica. Historia Contemporánea*, nº 24, pp. 232-256.

- (2007): "Preparando la Conferencia de Algeciras: el acuerdo hispano-francés de 1 de septiembre de 1905 sobre Marruecos", en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. Extraordinario, pp. 313-320.

- (2007): "La política internacional británica en torno a la Conferencia de Algeciras", en González Alcantud J.A. & Martín Corrales E. (eds.): *La Conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Bellaterra. pp. 23-49.

- (2008): "La crisis internacional de 1905", en *Congreso Internacional. La Conferencia de Algeciras de 1906 cien años después*, Algeciras, Tipografía Mazuels.

TORRE GÓMEZ, Hipólito de la (2003): *El Imperio del Rey. Alfonso XIII, Portugal y los ingleses (1907-1916)*, Mérida, Junta de Extremadura.

TUÑÓN DE LARA, Manuel (1986): *España: la quiebra de 1898*, Madrid, Sarpe.

- (1992): *Poder y sociedad en España*, Madrid, Editorial Espasa Calpe.

TUSELL GÓMEZ, Javier (1969): *1903-1931 Sociología electoral de Madrid*, Madrid, Editorial Cuadernos para el Diálogo S.A.

- (1986): "Las relaciones hispano francesas en el gobierno largo de Maura: el archivo de D. Manuel Allendesalazar como fuente (1907-1909)", en *Espanoles y franceses en la primera mitad del siglo XX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, pp. 51-64.

- (1994): *Antonio Maura. Una biografía política*, Madrid, Alianza Universidad.

TUSELL GÓMEZ, Javier & GARCÍA QUEIPO DE LLANO, Genoveva (2001): *Alfonso XIII. Un Rey polémico*, Madrid, Taurus.

ULLMAN, Joan Connelly (2009): *La Semana Trágica*, Barcelona, Editorial Ariel S.A.

URTEAGA, Luis (2006): "El mapa del norte de Marruecos y la Conferencia de Algeciras", en *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, nº 218.

VALDALISO GAGO, Jesús María (1990): "Política económica y grupos de presión: la acción colectiva de la Asociación de Navieros de Bilbao, 1900-1936", en *Revista de Historia Social*, nº 7, pp. 69-103.

- (1992): “La transición de la vela al vapor en la marina mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial”, en *Revista de Historia Económica*, nº 1, pp. 63-98.

- (1998): “Nacimiento y desarrollo de la industria naval del hierro y el acero en el País Vasco: el caso de Vizcaya (c.1889-1979)”, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, pp. 307-325.

- (2001): “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX y XX”, en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 55-79.

VARELA ORTEGA, José (2001): *Los amigos políticos. Partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)*, Madrid, Marcial Pons Historia Junta de Castilla León.

VV.AA. (1983): *La Marina: historia y perfiles*, Barcelona, Ediciones Delta.

VV.AA. (1999): *El buque en la Armada Española*, Madrid, Silex.

VV.AA. (2005): *La Real Liga Naval Española*, Madrid. Real Academia Española de la Mar.

VEGA BLASCO, Antonio de la (1991): “El Cuerpo de Maquinistas de la Armada (1850-1915)”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 12, pp. 89-99.

- (1993): “Un plan naval fallido: Ferrándiz, 1904”, en *Revista de Historia Naval*, nº 43, pp. 85-104.

- (1995): “Los conocimientos marítimos de Francesc Maciá”, en *Revista de Historia Naval*, nº 50, pp. 57-70.

- (2006): “Los conocimientos marítimos de Antonio Maura”, en *Revista General de Marina*, Enero-Febrero, pp. 71-87.

- (2009): “El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 57, pp. 19-37.

VEGA BLASCO, Antonio de la & RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE, Pilar (1994): *El resurgir de la Armada: el Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid, Editora Naval.

VELARDE FUERTES, Juan (1998): “La economía del 98”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 38 pp. 33-40.

VIAÑA REMIS, Enrique (1992): “¿Pantanos o acorazados? Economía y defensa en la España del novecientos”, en García Delgado, José Luis (coord.),

Economía española, cultura y sociedad. Homenaje a Juan Velarde Fuertes, vol. I, Madrid, EUDEMA pp. 299-316.

VILLANOVA VALERO, José Luis (1999): “La Sociedad Geográfica de Madrid y el colonialismo español en Marruecos (1876-1956)”, en *Documentos de Análisis Geográfico*, nº 34, pp. 161-187.

- (2007): “La Real Sociedad Geográfica y la Conferencia de Algeciras”, en González Alcantud, J.A. & Martín Corrales, E. (Eds.): *La conferencia de Algeciras en 1906: un banquete colonial*, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2007, pp. 185-217.

VILLANUEVA LARRAYA, Gregoria (1987): “Rafael Gasset: <La política hidráulica> en la acción de Gobierno”, en *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, nº 1, pp. 439-459.

- (1990): “Apuntes para una biografía política de Rafael Gasset, un liberal regeneracionista”, en *Espacio, Tiempo y Forma*, Tomo 3, pp. 159-171.

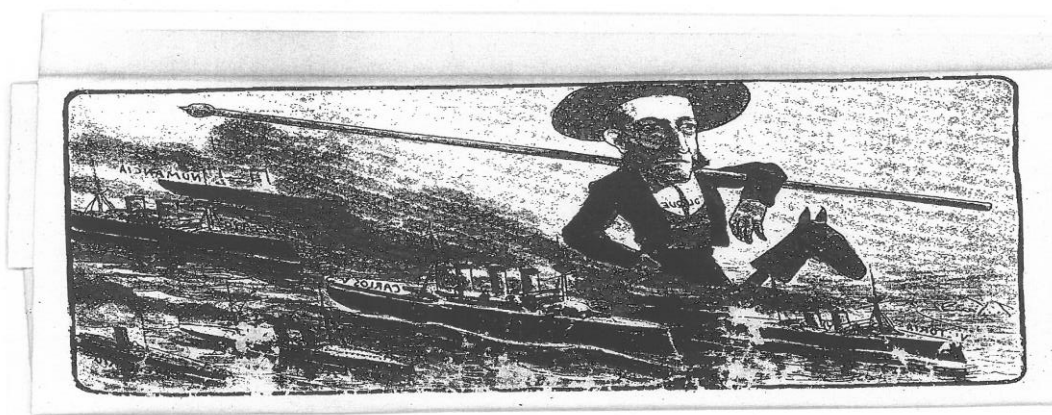
- (1991): *La <política hidráulica> durante la Restauración (1874-1923)*, Madrid, UNED.

VIÑAS MARTÍN, Ángel (1977): *La Alemania nazi y el 18 de julio*, Madrid, Alianza Universidad.

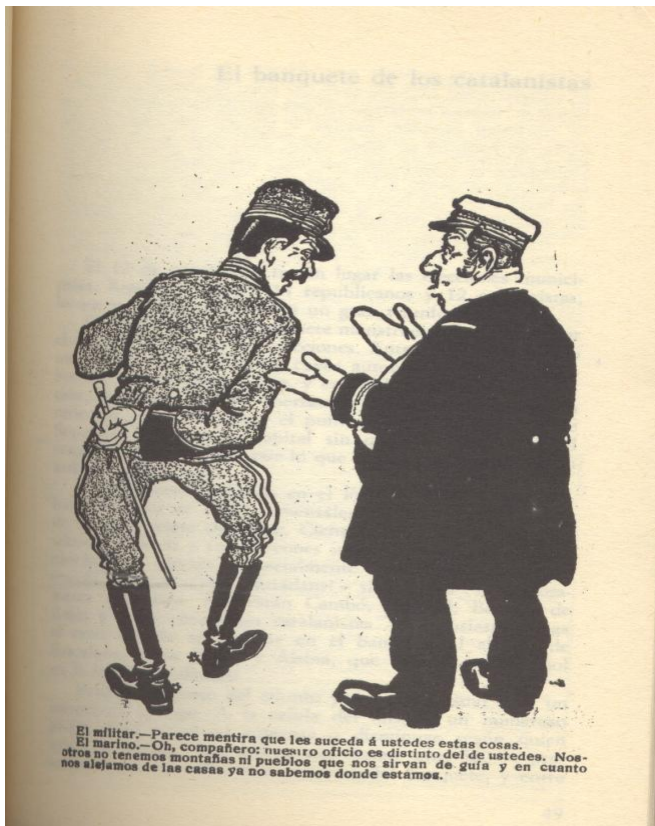
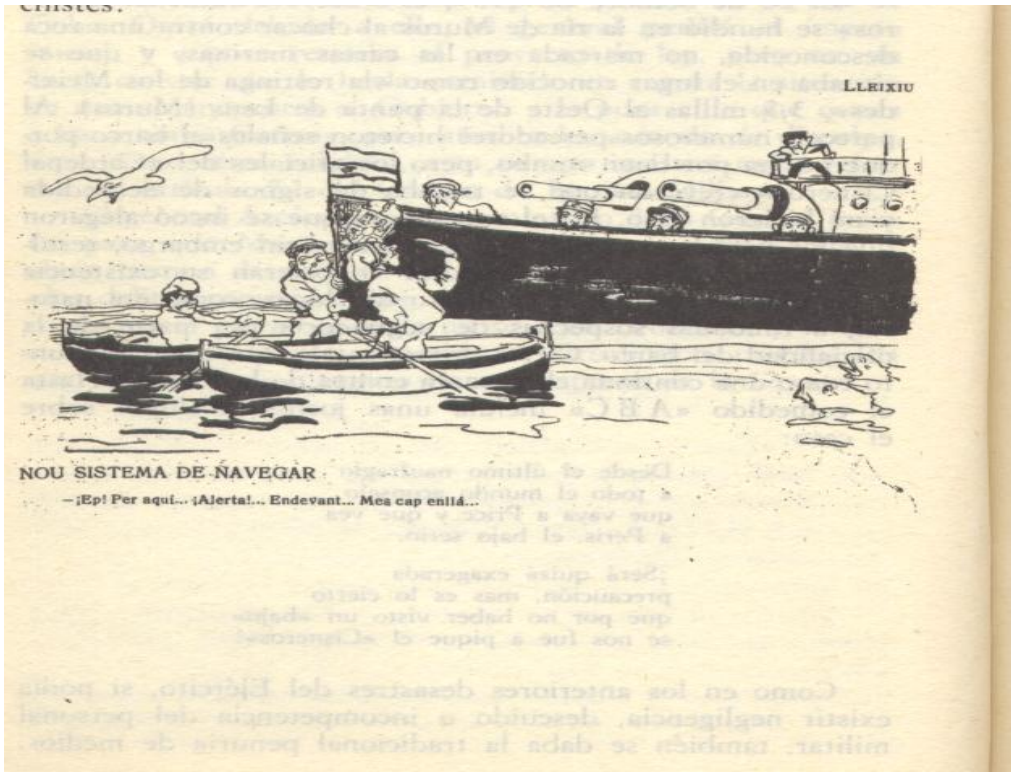
9º APÉNCIDE DOCUMENTAL.

Caricaturas publicadas en la prensa a las que se ha hecho referencia en el trabajo.

Caricatura primera: Fuente: Revista *Blanco y Negro*, 31 de agosto de 1901, p. 19.



Caricatura segunda: Caricaturas de la revista *Cu-Cut!* Fuente: Lezcano pp. 44 y 47.





UN DESCUBRIMIENTO PRODIGIOSO

GRACIAS AL ADMIRABLE TELEKINO, DON VALERIANO PUEDE MOVER EL MINISTERIO DE MARINA
DESDE EL MINISTERIO DE LA GUERRA

Caricatura tercera. Fuente Revista *Gedeón* nº 520, 12 de noviembre de 1905,

p. 8