

El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907

Miguel Angel SERRANO MONTEAVARO

Como los especialistas saben, el «poder naval» es algo más, me atrevería a decir que bastante más, que una Flota. En base a este supuesto, los buques vendrían a constituir los signos externos de aquel poder naval.

La Historia nos muestra que incluso puede darse el caso de una regular flota que, con las previsibles consecuencias que es de suponer, no se encuentre respaldada por los demás elementos integrantes del poder naval. Que lo diga, si no, nuestro Zenón de Somodevila, quien, tras un esfuerzo ejemplar, consiguió construir para Felipe V y Fernando VI numerosos y magníficos buques que, al no formar parte de un auténtico poder naval, vinieron a ser flor de un día. Pensemos en el problema que se le planteó a aquella flota cuando llegaron a faltar los cuadros de oficiales y la marinería con que tripular algunos de aquellos buques.

¿Cuáles son, entonces, los elementos que constituyen el poder naval? Pues ni más ni menos que los que definió en su tiempo Alfred Thayer Mahan, es decir, los que integran la prosperidad y la riqueza de un país. El grado del poder naval vendría a ser, entonces, reflejo, la causa y el efecto, del estado general de un país¹. Esto conlleva:

- Un desarrollo cultural lo más elevado posible, que se traduce en la buena preparación de la marinería y la oficialidad.
- Un alto espíritu ciudadano y una gran dinámica social.
- Un activo comercio nacional e internacional.
- Una próspera marina mercante y de pesca.
- Una numerosa población y una favorable situación geográfica.
- Una política general coherente y mantenida a lo largo del tiempo.
- Un prestigio internacional bien asentado.
- Una oficialidad naval bien organizada y con una preparación de muchas horas de mar.

1. Ya a finales del XIX, las nuevas técnicas en el gobierno de los buques y la utilización de la artillería y las máquinas de propulsión requerían, o deberían requerir, del marinero y del oficial una cultura y unos conocimientos nada comunes.

— Una flota adecuada a la prosperidad del país y a sus necesidades².

¿En algún momento del siglo XIX pudo decir España que disponía de poder naval?

Es evidente que, si nos atenemos a los presupuestos que hemos apuntado más arriba, España no contó, a lo largo del pasado siglo, con un auténtico poder naval.

Hubo, eso sí, diversos intentos, protestas formales, planes navales dispersos e incumplidos³, protagonizados por políticos y marinos, que, en algún momento, hicieron concebir esperanzas de una restauración naval.

Sin embargo, la miopía de que hicieron gala los políticos de la época, la desidia del cuerpo social, los personalismos, la falta de continuidad en los programas navales, el corporativismo del algunos cuerpos de la Armada, la ausencia de una «doctrina naval»... dieron al traste, una y otra vez, con aquellos proyectos.

Dentro de este panorama, algunos marinos y no profesionales del mar (iba a escribir civiles) como Maura, Costa, Sánchez de Toca, Erdela, Sobrini, Ricart... trabajaron con ahínco y desde sus respectivas posiciones, durante un largo periodo de tiempo, en la restauración de la Marina española.

La preocupación de Joaquín Costa por los temas navales procede del año 1883, fecha en la que prepara una ponencia, titulada «Estado de la Marina Española y medios de fomentarla», con destino al Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, convocado por la Sociedad Española de Africanistas y Colonistas⁴.

Da principio Costa a su ponencia exponiendo la situación en que se encontraba la Marina Mercante, a la que considera un pilar fundamental en el intento de restaurar la Marina de Guerra⁵.

La Marina Mercante atravesaba en aquel entonces la crisis abierta por la irrupción del vapor y el hierro en la construcción naval, novedad que traía consigo el amarre de los buques de vela a los muelles; mientras

2. Curiosamente, cuando J. Sánchez de Toca expone en su libro «Del poder naval en España» lo que entiende por poder naval, no menciona, de propio intento, la Marina de Guerra.

3. Algunos felices, como el de Roca de Togores en 1847, el de Antequera en 1884 y el de Rodríguez Arias en 1887.

4. Desde 1880 venía apuntando en la sociedad española una corriente de preocupación por los temas navales, tanto a nivel profesional como no profesional, del mayor interés para la restauración de la Marina. De este tema tuve ocasión de ocuparme en el libro «Fernando Villaamil. Una vida entre la mar y el dolor. La Guerra de Cuba». Madrid 1988.

5. En esta época, reinado de Alfonso XII, Posada Herrera ocupaba la Presidencia del Gobierno, con J. Gallostra en el Ministerio de Hacienda y C. Valcárcel en el Ministerio de Marina.

que los astilleros donde se trabajaba la madera se veían en la tesitura de cerrar o reconvertirse, y las maestranzas a adaptarse a las nuevas técnicas de construcción.

Aunque más adelante apunta que la Marina Mercante está superando la crisis y aún incrementando notablemente su flota, incluso a un ritmo mayor del que lo venía haciendo Inglaterra, Costa llama la atención sobre los siguientes puntos:

- El pabellón nacional no llega a cubrir el 50% del comercio marítimo español.
- La organización del comercio marítimo español sufre de algunos defectos graves como, por ejemplo, el bajo tanto por ciento de viajes redondos.
- Las mercancías españolas que transportan los barcos nacionales son de menor volumen, aunque de más valor, que las que transportan los barcos extranjeros.
- El proteccionismo aduanero, que a corto plazo puede favorecer los fletes españoles, pero que, después, reduce la competitividad de la flota mercante española.
- La ausencia de una legislación que regule la hipoteca marítima.
- Las diversas jurisdicciones encontradas que confluyen en los puertos.
- La falta de un régimen adecuado que regule las mercancías en tránsito.

Finalmente, Costa vincula de una forma muy estrecha la prosperidad de la Marina de Guerra, la Marina Mercante y la vida de las colonias (en aquel tiempo: Cuba, Puerto Rico, Filipinas y las Marianas).

Paralelamente a las medidas en fomento de la Marina Mercante, Costa expone, en la misma ponencia, un programa naval con destino a la Marina de Guerra.

Para llevar a cabo este proyecto, Costa no ve necesario un incremento del presupuesto de Marina, sino otra serie de medidas que ahora vamos a examinar, pues, según palabras del propio Costa «la Marina no tiene derecho a pedir más, mientras no demuestre que sabe administrar lo que ahora recibe. La nación española no está para prodigalidades»⁶.

Entre las medidas propuestas por Costa destacamos las siguientes:

- Unificar los Ministerios de Guerra y Marina, a cuyo frente se encontraría un Ministro «civil».
- Modificar la distribución presupuestaria que se venía manteniendo

6. No hacía un mes que el Diputado asturiano J.M. Celleruelo había pronunciado en el Congreso un sonado discurso sobre el estado en que se encontraba la Marina Española, intervención que contó con el asesoramiento técnico de Fernando Villaamil.

do hasta ese momento entre los Ministerios de Guerra y Marina, de tal manera que la dotación atribuida a Marina fuese bastante superior.

- Introducir cambios en la administración del presupuesto de Marina, pues, apunta Costa, «hoy somos la quinta potencia en el presupuesto de Marina y apenas la décima en la fuerza naval».
- Reorganizar los cuerpos de Marina, estudiando incluso la desaparición de alguno de ellos.
- Reestructurar el presupuesto de Marina con el fin de que los gastos de personal no superen al resto de los conceptos.
- Equilibrar la situación creada por el exceso de oficiales y la falta de buques, desequilibrio aún más grave si se tiene en cuenta que las unidades que integran la flota no salen al mar con la frecuencia requerida, lo que trae como consecuencia que el personal carezca de las horas de mar necesarias para fundamentar su preparación.
- Reformar las enseñanzas navales y mejorar la preparación de la marinería.
- Suprimir la reserva naval.
- Reestructurar los arsenales.

Al mismo tiempo que propugna estas medidas de carácter orgánico, Costa presenta, dentro del mencionado Congreso, un programa de construcción de buques, curiosamente más ambicioso que el expuesto ante el mismo auditorio por el Almirante José María Beranger.

Sin embargo, las propuestas de Costa, aunque leídas en público, no llegaron a ser sometidas a debate en el seno del Congreso, dadas las presiones de los marinos y del propio Mianistro de Marina cerca de la presidencia de las sesiones, que rogó a Costa la retirada de aquéllas, petición a la que Costa accedió, aunque luego fueron recogidas en el acta final.

Una línea muy semejante, en lo fundamental, a la que mantenía Costa en relación con las cosas de la Marina es la que va a sostener, durante su primera época de labor pública, el político mallorquín Antonio Maura.

En el curso de los años 1884 y 1885, Maura abre su dilatada campaña en favor de la reconstrucción de la Marina, en su calidad de miembro de la Comisión parlamentaria que tenía encomendada la tarea de «lïjar» para aquel período las fuerzas navales españolas⁷.

Tanto en aquel momento como en posteriores intervenciones: 28 de noviembre de 1889; 15 de abril, 13, 14 y 19 de mayo y 14 de junio de 1890, Maura se manifiesta favorable a que los «civiles» opinen y se interesen

7. Durante esta época encontramos a Cánovas al frente del Gobierno, mientras los Almirantes Antequera y Pezuela se suceden en el Ministerio de Marina y Cos-Gayón se ocupa del de Hacienda.

por la situación de la Marina, interviniendo en los debates parlamentarios y las discusiones públicas sobre cuestiones técnicas y presupuestarias, con el fin de acercar las gentes a las cosas del mar, corriente que no era bien vista por muchos marinos, que la entendían como una intromisión de los no profesionales en su campo corporativo⁸.

Durante la misma campaña, el 15 de abril de 1890, Maura, que cuenta con el asesoramiento del marino Fernando Villaamil y del ingeniero militar Genaro Alas, sostiene en el Congreso que: «Hay quien opina que España no necesita Marina... lo que no podemos es costear una gran Marina». Y el 13 de mayo: «Pues lo mismo (que en el siglo XVIII) hemos hecho en pleno siglo XIX; hemos agotado los recursos de la Nación, nos hemos empeñado en construir buques a toda costa, descuidando lo demás; los hemos contruido y, como he dicho antes, no tenemos fuerza naval ninguna...».

El 13, 14 y 19 de mayo, y el 14 de junio, Maura vuelve a insistir en que es necesario reorganizar la administración de Marina si no se quiere dilapidar el presupuesto; al mismo tiempo que repite que la base de la Marina de Guerra es la Marina Mercante.

Una filosofía muy similar aparece expuesta en las intervenciones parlamentarias que lleva a cabo Antonio Maura los días 31 de marzo, 29 de abril y 21 y 23 de mayo de 1892; 26 de junio de 1894; y 13 de agosto de 1896⁹.

La campaña desarrollada en el Congreso de los Diputados por Antonio Maura, a lo largo de la primavera de 1890, tuvo una amplia e inmediata repercusión, favorable y crítica, tanto en el mundo profesional de la Marina como en la prensa y la opinión pública. Hasta el punto de que las palabras de Maura merecieron ser publicadas en forma de libro.

Quien más críticamente contestó a Maura fue, quizá, el marino que firmaba sus escritos con el nombre de Erdela.

Erdela publicó tres folletos, a raíz de la intervención de Maura, bajo el título «La Marina y el discurso del Sr. Maura», en los que, unas veces con acritud y otras razonablemente, trata de rebatir las palabras de Maura. Bien es cierto que, si Erdela encuentra inexactitudes y errores técnicos en la intervención parlamentaria, en otras ocasiones elude, acudiendo al sarcasmo y la descalificación, entrar en el fondo del análisis que realiza Maura, y menos todavía ofrece soluciones a los problemas que acuciaban a la Marina.

Por otra parte, en su exposición, Erdela no oculta su postura en contra

8. A lo largo del primer semestre de 1890, Sagasta lleva las riendas del Gobierno, con el Almirante Romero Marina y Eguilior en Hacienda.

9. Desde el 11 de diciembre de 1892, al 26 de marzo de 1894, Maura desempeña la cartera de Ultramar en el Gobierno Sagasta, y desde el 4 de noviembre de 1894, al 23 de marzo de 1895, la cartera de Gracia y Justicia en el mismo Gobierno.

de quienes se inmiscuyen, aún con sentido constructivo, en las cosas de la Armada, pues sólo los marinos, escribe Erdela con señalado espíritu corporativo, están capacitados para ocuparse de las cosas de la Marina.

Al año siguiente de la pérdida de nuestras colonias y con ocasión de discutirse en las Cortes los presupuestos de la Marina, Maura insiste en su campaña a favor de la restauración de la Armada¹⁰.

En el curso de las sesiones correspondientes al 8 y 13 de julio, 28 de noviembre y 6 y 13 de diciembre de 1899, Maura manifiesta que es hora de empezar de nuevo, evitando los errores en que se incurrió en el pasado, pues seguimos aprobando las mismas disposiciones que antes, no simulemos que tenemos escuadra.

Y el 13 de julio, Maura vuelve a repetir: «No se pueden excusar aquellas responsabilidades técnicas, propias de su profesión, que recaigan sobre los marinos, de las que no entiendo, ni quiero entender, ni, aunque entendiera, cometería jamás la vileza de aprovechar la ocasión presente para mencionarlas. Pero, en mi sentir, corresponde a los Gobiernos la inmensa mayor parte de la responsabilidad del pasado. Los Gobiernos, todos los Gobiernos, los Parlamentos, todos los Parlamentos, tienen la culpa de haber dejado pasar los presupuestos de Marina y las leyes de fuerzas navales, no sin haberlo advertido, por 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».

«No habría ocurrido lo que ahora lamentamos, si no lo hubiésemos tolerado, quienes lo hayan tolerado, porque respecto de mí esta mañana he leído en el Diario de Sesiones de 1885 las mismas ideas que estoy repitiendo ahora, dichas tan en desierto como todas las demás».

El 6 de julio del mismo año 1899, la Liga Nacional de Productores, de la que Costa era el Presidente, eleva a las Cortes y al Gobierno, con ocasión de discutirse el proyecto de los presupuestos generales, una serie de peticiones, entre las que se cuentan dos referentes a la Marina; son las número 12 y 16, que rezan de la siguiente manera:

«12. Que el Ministerio de Marina pase a ser una Dirección o Inspección más del Ministerio de la Guerra; 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».

Estas propuestas no despertaron gran eco en el elemento oficial y la

10. En estas fechas, Francisco Silvela desempeña la presidencia del Gobierno, el Almirante Gómez Imaz el Ministerio de Marina y Raimundo Fernández Villaverde el de Hacienda.

opinión pública, dada la postración en que se hallaba sumido el país como resultado del Desastre.

Sin embargo, el *Círculo Mercantil e Industrial de San Fernando*, Cádiz, con fecha 9 de septiembre del mismo año, envió un largo escrito a la *Liga Nacional de Productores*, en el que exponía diversos argumentos en contra de aquellos dos puntos, el 12 y el 16, de que hemos hablado antes.

El 30 de septiembre, la *Liga*, a través de su órgano, la «*Revista Nacional*», responde a las puntualizaciones del *Círculo Mercantil*. La réplica se debe a la pluma del *Presidente de la Liga*, el propio Joaquín Costa, y está concedida en los siguientes términos:

«No por injusta prevención a la Marina, ni por desconocimiento de su importancia; no por desamor a la patria, ni por egoísmo, imprevisión, antojo o instinto suicida» se formularon aquellas peticiones.

Las palabras que Costa había pronunciado en 1883, prosigue la respuesta de la *Liga* al *Círculo*, no encontraron el menor eco en el mundo naval y político, España continuó sin tener Marina, y así se llegó a Cavite y Santiago de Cuba; la Marina ya no tiene remedio, ha pasado el momento de la Marina. Si se ha demostrado que España ha carecido de Marina a lo largo de muchos años, a pesar de los gastos que ha consumido, se puede suprimir la Marina. España puede vivir sin Marina.

Está claro que Costa, a la hora de redactar estas líneas, se hallaba todavía bajo el influjo anímico del llamado Desastre.

Por otro lado, no debemos olvidar que, en fechas no muy lejanas, concretamente el 6 de abril de 1898, el entonces *Ministro de la Guerra*, General Correa, había declarado al «*Heraldo de Madrid*»: «Lo que se debe evitar a todo trance es que nos cojan un barco y se dé motivo para que el telégrafo anuncie que se ha izado la bandera americana en uno de nuestros acorazados. Antes volarle. ¡Ojalá que no tuviesemos un solo barco! Esta sería mi mayor satisfacción».

Todavía en 1899, el marino y tratadista José Ricart y Giralte publica un folleto, con el título «*Potencialidad naval de España, lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*», que encierra una importante contribución al conjunto de ideas y proyectos que, en aquel tiempo, trataban de que España pudiese contar con una Armada a la medida de sus posibilidades y a sus intereses en el concierto internacional.

Ricart escribe bajo la influencia de la lectura de Mahan, a quien cita en inglés, y engloba todo el problema de la restauración naval de España bajo el concepto del «*poder naval*». Apunta Ricart: «Aumentar la marina militar sin que aumente la riqueza del país y la marina mercante es una política irregular que sólo puede producir malos frutos; pues aunque con sacrificios de los contribuyentes se compre una escuadra, luego la pobreza de la nación no puede mantenerla y los costosos barcos se pudren amarrados y los arsenales entretienen solamente a los recomendados del caciquismo político».

El autor no se pierde en eufemismos al tratar el tema de los desastres marítimos del 98. «Es creencia general y muy firme en todos los españoles que nuestra patria es marítima y que los recientes desastres tuvieron por causa la falta de instrucción técnica del personal y malas condiciones del material, de cuya falta también es culpable la poca idoneidad de los hombres que rigen el Departamento de la Marina».

Después de un análisis razonablemente expuesto, Ricart entra a considerar las medidas de carácter naval que España se vería precisada a adoptar en caso de un conflicto internacional; concretamente de una guerra contra Inglaterra. Es aquí donde el trabajo de Ricart pierde su base lógica para lanzarse al terreno de las especulaciones, siempre peligrosas cuando se trata de temas navales, en algunos casos verdaderamente fantásticas; por otra parte muy dentro de la línea de la época. Así, habla de las posibilidades de la guerra de corso contra aquel país, del papel de los torpederos, la política de alianzas...

A este respecto no debemos olvidar que, si muchas formulaciones teóricas sobre temas navales, realizadas en otras épocas, nos parecen, a los ojos de hoy en día, faltas de lógica e incluso fantásticas, para los contemporáneos, sean españoles o extranjeros, especialistas en el tema o no, constituían presupuestos perfectamente verosímiles.

Ricart y Giralt, finalmente, lanza en su folleto la idea de crear una Liga Naval, iniciativa que Inglaterra, Italia y Francia habían adoptado ya, cuya presidencia ofrece a Claudio López Bru, Marqués de Comillas, Liga Naval que ayudaría a despertar en la opinión pública una corriente de interés hacia las cosas de la Marina.

Continuamos en el año 1900.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País, de Almería, convoca, por aquel entonces, un certamen naval, que se hará famoso, en el que tomaron parte numerosos marinos y especialistas, bajo el denominador común de su interés por la restauración de la Marina.

El jurado que otorgó los premios estaba presidido por el Almirante Pascual Cervera y Topete, y el también marino Víctor María Concas actuó como mantenedor.

En otro lugar hicimos mención de los trabajos premiados que a nuestro parecer ofrecían mayor interés¹¹. Quisiéramos destacar ahora la aportación de «Jack Tar», seudónimo del entonces Teniente de Navío Gerardo Sobrini, al mencionado Certamen Naval, que se publicó en Cádiz en forma de folleto.

Sobrini, como ya era corriente en aquella época, alude a la obra de Mahan, con el fin de fundamentar su trabajo, que podíamos calificar de honesto y bien elaborado.

Queriendo ser realista, Sobrini plantea la necesidad de reducir los

11. En mi libro «Fernando Villaamil...» citado.

efectivos de nuestra escuadra a un papel meramente defensivo, con todo lo que esta medida entraña.

Su análisis sobre los problemas de la construcción naval creemos que es certero: contratar buques en los astilleros extranjeros (ingleses concretamente) resulta caro, aunque la entrega de los trabajos se realiza en los plazos indicados y con arreglo a las pautas establecidas; si se construyen en los nacionales de carácter privado resulta deficiente, tanto en lo que se refiere a los plazos de entrega como al cumplimiento de las especificaciones contenidas en los proyectos, y sus costes, más bajos sobre el papel, a la postre resultan más elevados; finalmente, las construcciones navales realizadas en los astilleros militares resultan notoriamente deficientes.

Sin lugar a dudas, la aportación más interesante que se produce a lo largo del año 1900, sobre los problemas que acucian a la Marina, es la que elabora Joaquín Sánchez de Toca.

La preocupación de Sánchez de Toca por los temas navales venía de antiguo. Ya en 1898 había escrito un libro de indudable impacto en el pensamiento naval y el mundo político, titulado «Del poder naval en España».

Cuando el 4 de marzo de 1899, Francisco Silvela pasa a ocupar la presidencia del Gobierno, en sustitución de Sagasta, lleva al Ministerio de Marina al Almirante Gómez Imaz. En el mes de abril del año siguiente se desata una crisis parcial y Silvela piensa inmediatamente en Sánchez de Toca como posible Ministro de Marina. En esta idea, Toca prepara el correspondiente plan de trabajo.

Imponderables de última hora, entre los que se cuenta cierta oposición de los marinos a que alguien ajeno a la profesión fuese nombrado Ministro, y todavía más Sánchez de Toca, cuyas teorías reformistas habían tenido ocasión de leer en su libro citado, dan lugar a que Silvela decida hacerse cargo personalmente de la cartera de Marina. Sánchez de Toca, entonces, da a conocer a la opinión pública sus ideas sobre las reformas que pensaba introducir en la Marina¹².

Así, durante el mes de mayo de 1900, «El Correo» y «La Época» publican diversos artículos con la firma de Sánchez de Toca, que, luego, acompañados de otros textos, se editan en forma de libro.

Con indudable prudencia, Sánchez de Toca evita entrar, en un primer momento, en todo lo que se refiere a un posible plan de escuadra, para exponer concretamente las medidas de carácter orgánico que, a su juicio, sería necesario adoptar en la tarea de restaurar la Marina Española. Entre ellas destacamos:

- La precisión de la doctrina a que deberían atenerse las proyectadas reformas.

12. Sánchez de Toca será Ministro más adelante, en el periodo 1902-1903 en otro Gobierno Silvela.

- La confección de unos presupuestos que respondan a la realidad de la situación de la Armada.
- La organización de los servicios del Ministerio de Marina.
- El oportuno deslinde entre la Administración Central de Marina y los Departamentos marítimos.
- La creación de un Estado Mayor de la Armada.
- La reforma en profundidad de la intervención y contabilidad de la Armada.
- La creación de lazos de unión entre la Marina de Guerra y la Marina Mercante.
- La efectiva reorganización de la reserva naval.

En otro momento, Sánchez de Toca apunta, como fin primordial de las reformas proyectadas, ganar la opinión pública en favor de la Marina, y adoptar las medidas necesarias para combatir el aislamiento en que había querido mantenerse la Armada; a la vista, todo ello, del brusco despertar que el desastre del 98 había provocado en todos los españoles.

La reserva naval es otro caballo de batalla en la lucha emprendida por Sánchez de Toca. La reserva naval, escribe, es un monstruoso e ilimitado refugio para aquellos marinos que no quieren navegar, y que no tiene paralelo en ningún otro país. La reserva naval, por esta misma razón, no reúne las características de autenticidad para que se había creado. Por otro lado, y lo que es una contradicción, los marinos encuentran mejores destinos y ascienden con mayor rapidez en la reserva que en activo.

Los servicios administrativos del Ministerio acaparan, según Sánchez de Toca, la mayor parte del personal de la Marina; servicios en los que se goza de arbitrarios ascensos, comisiones, gratificaciones, recompensas... Cuando deberían ser, precisamente, los destinos de embarque los que tendrían que estar auténticamente primados, como medio de estímulo para los verdaderos marinos.

Más adelante, Sánchez de Toca, al igual que otros tratadistas navales de la época, fija su atención en las corruptelas que se podían detectar alrededor del régimen que ordenaba las Capitanías de Puerto.

No debe extrañar al lector el desvío de la opinión pública respecto a las cosas que atañen a la Marina, continúa Toca, al recordar, por ejemplo, las listas de escuadra que el propio Ministerio ofrecía en 1898, en las que se podían ver clasificados caprichosamente las condiciones militares de los buques.

Sobre el tan gran debatido tema de las construcciones navales, Sánchez de Toca es igualmente crítico, al hablar de la contratación de buques nuevos sin presupuesto conocido ni estudios previos, modificación de los planos caprichosamente... Y pone los ejemplos de los «Filipinas», «Reina Regente» y «Alfonso XIII».

Destaca, asimismo, el hecho de que los propios marinos tienen cono-

cimiento de tal estado de cosas, pero no ponen ningún remedio a la situación. Los marinos que forman la cúpula de mando hacen recaer, incluso, la responsabilidad de los desastres navales en los comandantes de los propios buques, a los que no dudan en someter a Consejos de Guerra, olvidando que un día ellos han estado al mando de esos mismos buques.

Finaliza Sánchez de Toca combatiendo el corporativismo existente en la Marina, y en apoyo de la idea de que un Ministro civil podría remediar la situación de la Armada, todo ello muy dentro del marasmo que agitaba el fin de siglo español.

Cuando en 1901 y 1903 se discuten en las Cortes los presupuestos de Marina correspondientes a los respectivos bienios, Maura vuelve a tomar la palabra para sostener los mismos argumentos que venía manteniendo anteriormente.

El 5 de diciembre de 1901, Maura afirma que todo continúa igual, que se está dilapidando el presupuesto mientras España se encuentra indefensa, situación que al mismo tiempo arrastra nuestro descrédito¹³: «aunque tuviéramos el material flotante de Inglaterra y los recursos de Inglaterra no tendríamos nada por falta de organización... el Gobierno presenta unos presupuestos en los cuales van a infecundo derroche dos terceras partes de lo que bastaría para tener fuerza naval en España... que se restablezca la comunidad que siempre debió existir entre la opinión y los institutos armados... si hubiesen (los Gobiernos) emprendido un camino de enmienda y con alto corazón hubiesen presentado al país las necesidades públicas, desengañando a todo el mundo con la sinceridad a que están obligados...».

Mientras que, en la sesión del 8 de julio de 1903, Maura, en aquel momento Ministro de la Gobernación con Silvela, pide la reorganización de los cuerpos y servicios de la Armada: «La Nación española tiene Cuerpos de la Armada, administración y gobierno de la Armada... Y acontece que, por muchos desarreglos de esa administración, por muchos errores de esa organización, por muchas adversidades aen el curso y la vida de esos organismos censurados agria, violenta, tenazmente por cualquiera, pero por nadie más que por mí, están denunciados como obra ruinosa, no pueden seguir así y deben ser objeto de una profundísima reforma, de una reorganización completa y radical».

El 6 de diciembre de 1902, Francisco Silvela accede, otra vez, a la presidencia del Gobierno. Ya sin los inconvenientes que lo habían impedido tiempo atrás nombra Ministro de Marina a Joaquín Sánchez de Toca.

Razones políticas, a las que hay que añadir la confusión a que habían llegado los gastos de Marina, la forma de confeccionar los presupuestos y el arcaico sistema de contabilidad que utilizaba la Armada, aconsejaron

13. En este momento, Sagasta ocupa la presidencia del Gobierno, con el Duque de Veragua en Marina y A. Urzáiz en Hacienda.

al nuevo Ministro prorrogar el presupuesto de 1902 para el año 1903, con todos los problemas políticos y económicos que esta medida entraña.

El presupuesto de 1902 dejaba sin dotación suficiente importantes partidas (personal, carbón...), que tampoco quedaban cubiertas con el presupuesto extraordinario correspondiente a aquel mismo año, por lo que la irreal situación de 1902 prorrogaba, sin variación alguna, al año 1903.

A fin de paliar tal inconveniente, Sánchez de Toca recurrió al Ministro de Hacienda, Raimundo Fernández Villaverde, que, tras no pocas discusiones (dada su política de disminución del gasto), accedió a cubrir provisionalmente el déficit, a costa del mismo presupuesto de marina, que tuvo que sufrir fuertes reajustes.

Sin embargo, se había abierto una crisis en el Gabinete Silvela.

Al estudiar el Consejo de Ministros los nuevos presupuestos para 1904, y presentar Sánchez de Toca el correspondiente a Marina, caracterizado por recoger fielmente por vez primera las necesidades reales de la Marina, tras introducir las consiguientes reformas, Fernández Villaverde presenta inesperadamente su dimisión, y curiosamente pasa a desempeñar la Presidencia del Congreso, sustituyéndole Rodríguez San Pedro en Hacienda.

Pero no acabaron ahí todos los problemas del presupuesto de Marina y de Sánchez de Toca.

Cuando en el mes de julio el Gobierno Silvela anuncia a las Cortes la presentación del «Ante-Proyecto de Ley Programa de Armamento Naval sobre Reorganización de los Servicios de la Marina y Política de nivelación económica», Fernández Villaverde se pronuncia en contra, medida que, junto quizá con la complicidad del Rey (Alfonso XIII nombra a Villaverde nuevo Presidente del Gobierno en sustitución de Silvela), provoca la caída del Gabinete.

Vamos a examinar, entonces, de una forma sucinta, el proyecto de reformas navales de Sánchez de Toca.

El planteamiento de Sánchez de Toca parte de una pregunta: ¿Quiere o no Marina el país?

En el caso de que España decida contar con una Marina adecuada a sus recursos y necesidades, continúa Sánchez de Toca, es necesario confeccionar un presupuesto que responda realmente al proyecto que se desea realizar, pues el Desastre del 98 parece que no nos ha enseñado nada.

Los presupuestos de principios de siglo, hasta 1904, tenían como norte la disminución del gasto, austeridad que obligó a la Marina, en palabras muy gráficas de Sánchez de Toca, a «autolimitarse» en la ineficacia, quizá abrumada por los resultados de Cavite y Santiago de Cuba.

Para llevar a cabo el plan de restauración de la Marina española es necesario partir, entonces, del concepto de «poder naval», comenzando

por la creación de una industria militar que se convierta en motor de la industria privada.

Entre otras medidas que es necesario adoptar, Sánchez de Toca destaca las siguientes:

- Reestructurar las jurisdicciones que confluyen en el mar y las costas, reordenando, al mismo tiempo, el régimen de los puertos.
- Ajustar los costes nominales y reales de las necesidades de la Marina, introduciendo las reformas precisas en la contabilidad de la Armada, cuyos procedimientos se hallan fuera del cauce ordinario de la legislación de Hacienda.
- Ajustar, asimismo, los gastos a las correspondientes partidas presupuestarias.
- Los presupuestos extraordinarios deben cubrir previsiones realmente extraordinarias, y no los propios de los presupuestos ordinarios.
- Hacer coincidir las partidas presupuestarias correspondientes al capítulo de personal con las necesidades reales de las distintas plantillas de la Armada, claramente sobrevaloradas, que veían cubierto su déficit con partidas del capítulo de arsenales, construcciones, carbón..., originándose el correspondiente caos.

Para cubrir los gastos que suponen las reformas propuestas, Sánchez de Toca arbitra diversos procedimientos, que sería prolijo examinar aquí, dentro de las economías, que exigía el estado de la nación, pues el Ministro constata que «anteriores debates del Parlamento han evidenciado sobradamente estados de opinión muy firmes y consistentes en punto a resistir todo otorgamiento de créditos para nuevo material naval mientras la administración y servicios no se reorganicen fundamentalmente».

Finalmente, el plan de renovación de la Flota propuesto por Sánchez de Toca preveía la construcción de los siguientes buques: siete acorazados; tres cruceros-acorazados; un número indeterminado de torpederos, submarinos, sumergibles y demás buques especiales de torpedos y materia de defensas submarinas, dentro de un coste máximo de 100.000.000 ptas.; dos buques-escuela de guardamarinas; buques menores para el servicio de policía, de navegación y pesca, dentro de un coste máximo de un millón de pesetas; y otro material.

A fin de crear entre las gentes y las instituciones un clima favorable a la restauración naval de España, que renovase su confianza en la Marina y los marinos, y al mismo tiempo facilitase la recaudación de los fondos necesarios para aquel fin, en 1900, Maura recoge el proyecto de crear una asociación filantrópica. Así, en el mes de junio de 1901 tiene lugar el Congreso de la Liga Marítima, presidido por el propio Maura, y el 9 de junio de 1909, Adolfo Navarrete, auténtico organizador de la asociación le otorga carta de naturaleza en el Ateneo de Madrid. Sin embargo, el ca-

rácter oficialista de la Liga y su falta de espíritu crítico, consecuencia de su temor a enfrentarse con los estamentos oficiales de la Armada, dieron al traste con la asociación.

Y después de los fallidos proyectos de reforma naval, planteados por Eduardo Cobián y Miguel Villanueva, en 1905, y por Alvarado Juan y Santiago Alva, en 1906, llegamos a 1907.

En enero de ese año, Antonio Maura accede por segunda vez a la jefatura del Gobierno. Casi de inmediato lleva a las Cortes su ya antigua preocupación por las cosas del mar, poniendo a discusión, en el mes de noviembre, la llamada Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales¹⁴.

Maura, ante una España ya sin colonias, vuelve sus ojos hacia Europa, buscando en la alianza con Francia e Inglaterra el prestigio internacional perdido. Para llevar a cabo su plan, Maura ve la necesidad de contar con una fuerte Marina.

Pero Maura era consciente de que el estado de la opinión no era propicio, después de las guerras coloniales, a emprender nuevos gastos en materia naval. En su justificación de voto, Maura reconoce que la opinión pública «se halla enferma por causas perfectamente conocidas, de las cuales tal vez no esté ausente la responsabilidad de los elementos políticos que han gobernado a España».

En este marco, el 27 de noviembre de 1907 se celebra en el Congreso la que se dio en llamar «sesión memorable», por el apoyo unánime que todos los partidos prestaron al propio Maura.

De esta manera, la denominada Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales fue aprobada definitivamente el 7 de enero de 1908. La Ley preveía la completa reorganización de los institutos y servicios de la Armada, e introducía importantes reformas que afectaban al personal y al material naval: creaba el Estado Mayor Central de la Armada, la jefatura de Construcciones Navales, la jefatura de Artillería...¹⁵.

Sin embargo, Maura reconoce que llevar adelante su Plan Naval «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...»¹⁶.

14. Desempeñaba la cartera de Marina, durante este Gobierno presidido por Maura, el Almirante Ferrándiz Niño. Fueron varios los ministros de Hacienda: J. Osma, Sánchez Bustillo y G. Besada, movimiento que habla de las dificultades políticas que encontró Maura para llevar a cabo su programa.

15. El Plan de Flota preveía la construcción de tres acorazados: los que más tarde llevarían por nombre «España», «Alfonso XIII» y «Jaime I», tres destructores «Bustamante», «Villaamil» y «Cadalso», 24 torpederos y 4 cañoneros.

16. Aquí hacemos notar una contradicción que gravita sobre él, en principio, bien concebido proyecto de Maura. Pues, si no se fomentaba la riqueza nacional ¿con qué fondos se iban a sufragar los gastos del Plan?

A finales de 1907, la salud de Joaquín Costa aparece muy resentida, ya no es «El León de Graus»; sus intervenciones públicas se espacian, pero aún brillan destellos de su energía.

A requerimiento de «El País», el 25 de diciembre de aquel año, Costa da a conocer su opinión sobre la reforma de la Marina que preconizaba Maura.

Da comienzo Costa a su exposición recogiendo unas palabras del propio Maura, de Segismundo Moret y Francisco Silvela quienes, desde 1903, con ocasión de los proyectos del Ministro de Marina, Sánchez de Toca, habían manifestado que la opinión pública se mostraba reacia a emprender nuevos gastos con destino a la Marina.

Evidentemente, y todavía en 1907, las gentes continuaban pensando que habían sido engañadas por la actitud y las informaciones proporcionadas por los estamentos oficiales y la prensa, con ocasión de la guerra de Cuba y Filipinas. Como escribe Alonso Baquer en «La guerra hispanoamericana de 1898 y sus efectos sobre las instituciones militares españolas»: «Los militares del desastre continúan después de 1899-1910 administrando la derrota, algunos son ministros, continúan el espíritu de la Restauración. No existe un cambio como en la sociedad civil».

Así, Costa sostiene que nada ha variado, que no se han rectificado los errores del pasado, que no se han aprovechado las enseñanzas del Desastre, y ahora se quiere continuar haciendo lo mismo, repitiendo los mismos errores.

Dentro ya del capítulo de la creación de una nueva Marina, Costa apunta que, antes de construir barcos, se deberían adoptar otra serie de medidas, como, por ejemplo:

- Preparar el personal destinado a prestar servicio o dirigir la administración de Marina.
- Mejorar la preparación de la oficialidad de la Armada, dedicando el suficiente celo a la investigación.
- 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, como hasta ahora, sobre todo en el caso de Madrid.
- Incrementar el presupuesto dedicado a carbón y a las prácticas de tiro.
- Elevar el presupuesto destinado a la renovación y mantenimiento del material flotante.
- Introducir mejoras en los puertos militares.

Maura abandonará el poder en octubre de 1809, para retornar tres veces más a la presidencia del Gobierno, en 1918, 1919 y 1921-1922. Durante este tiempo, la experiencia recogida aconsejó preparar una nueva disposición, una más, la Ley de 17 de febrero de 1915, inspirada por el Ministro de Marina, Almirante Miranda, que intentó dar continuidad a la labor emprendida, que había sufrido algún deterioro.

Ya en 1917, en el discurso que pronunció el 29 de abril en la plaza de toros de Madrid, Maura tuvo que reconocer que España continuaba sin Marina; pero Costa ya no lo podía oír, había fallecido seis años atrás.

Evidentemente, Costa, Maura, Sánchez de toca, Ricart, Sobrini... son, a su manera, unos fracasados en la tarea, auténtico trabajo de Sísifo, de restaurar nuestra Marina.

EPÍLOGO

En 1890 sale a la luz, en los Estados Unidos, la primera parte de una trilogía que pronto se convertirá en la Biblia de los tratadistas navales; su título: «Influencia del poder naval en la Historia, 1660-1783»; su autor: el marino norteamericano Alfred Thayer Mahan.

El libro de Mahan fue rápidamente traducido en Francia, Alemania y Japón, mientras que en Inglaterra alcanzaba pronto un gran eco.

En España, el libro se conoció relativamente pronto, aunque en su idioma original. No hubo interés en traducirlo hasta 1901, fecha en la que sale a la luz una corta edición, publicada en El Ferrol por la imprenta de «El Correo Gallego».

Esta desidia de los círculos navales y políticos españoles habla bien a las claras de la atención con que se seguían en España los asuntos relacionados con el mar. Actitud todavía más grave si tenemos en cuenta que el contenido del libro de Mahan afectaba muy directamente a España y a sus intereses en el Caribe.

Cuando el libro de Mahan es dado a conocer en nuestro país, en ambientes muy restringidos, como hemos apuntado, provoca entre sus lectores, marinos y no profesionales del mar, dos reacciones que quizás expliquen la escasa difusión del libro en España.

Por un lado, fue tachado de «un mal libro de Historia»; por el otro, se dijo que era un libro dirigido contra España y la raza latina, y a la mayor gloria del mundo anglosajón.

Verdaderamente, el libro de Mahan no es un libro de Historia; tampoco creemos que haya sido la intención del autor escribir un libro de este carácter. A través de sus páginas se estudian distintos pasajes de la Historia, interpretables, como es lógico, desde diversos puntos de vista, como apoyo a su tesis central, que gravita sobre la consideración que podríamos resumir en las siguientes palabras «el poder naval es un elemento de primer orden en la Historia del mundo».

Respecto a los ataques que, según algunos, contiene contra España, nosotros no vemos, verdaderamente, tal intención en el autor. Mahan alude repetidamente a la pasada grandeza de España, al poder naval que ostentó durante más de un siglo, poder naval que no supo conservar, por lo que se precipitó en la ruina; lección que, según el autor, los demás países deben aprender. Debemos tener en cuenta que el libro de Mahan

da comienzo a su relato en 1660, cuando la decadencia naval de España era evidente. Salgado Alba, en «Panorama naval», coincide con Mahan en que España no cosechó «ni una sola victoria naval de resonancia desde Lepanto y fueron muchos los descalabros sufridos», si nos olvidamos, quizá, añadimos nosotros, de la acción de El Callao.

El gran mérito de Mahan, a nuestro entender, estriba en conceptualizar, definir una política que ya venían poniendo en práctica las grandes potencias: el intento de dominar los mares y los procedimientos para llevar a cabo aquel dominio.

La tesis del libro de Mahan y la argumentación que desarrollan sus páginas buscan llamar la atención del pueblo y los dirigentes norteamericanos, que vivían de espaldas al mar, inmersos en la tarea de colonizar los inmensos territorios del Oeste, misión que gustaban llamar entonces de «reconstrucción interior», mientras que el país se veía privado así de una imprescindible Marina Mercante y una auténtica Marina de Guerra.

Sólo las naciones ricas y de poderosa industria, que cuentan, además, con numeroso personal mariner, suficientemente preparado, pueden, ayer como hoy, poner a flote una segunda escuadra cuando la primera ha sido hundida o no ha quedado en condiciones de combatir. Esta es la manifestación más palpable de un auténtico poder naval.

Otra cosa es el vano intento en el que han incurrido algunos países a lo largo de la historia, tratando de forzar la creación de una industria militar, sin base en la industrialización general del país y sin tener en cuenta el grado de la riqueza nacional. Esta política está abocada al fracaso, pues obliga a las fuerzas productivas a trabajar en función de la industria militar, a tenor del conocido dilema «o cañones o mantequilla».

En líneas generales, poco han cambiado las bases en que se asienta el poder naval, desde que Mahan escribió su libro. El aeroplano fue pronto embarcado en unos porta-aviones; el comercio marítimo se encuentra en manos de poderosos países que, aún sin contar materialmente con los barcos, controlan sus movimientos a través de las compañías multinacionales; la matrícula de mar sigue viva, pues mientras haya marinas mercantes, de pesca y de guerra, se necesitará gente de mar; el oficial de puente continuará gobernando el buque..., pero hoy los barcos son mecanismos pensantes, están robotizados, y quienes manejan esta electrónica son marineros especialistas, cuyo reclutamiento incide claramente en el servicio militar considerado al modo tradicional.

Sin restar un ápice a la importancia de cada uno de los presupuestos en que fundaba Mahan el poder naval, donde, a nuestro parecer, recae hoy el peso de la fuerza naval de un país es precisamente sobre el sector de la investigación electrónica, en su más amplio sentido, y su aplicación a la marina. Y aún hay más; este sector de la industria emplea una tecnología que fácilmente tiene aplicación tanto en el mundo militar como no militar, tecnología de doble uso que, si de alguna manera siempre ha existido, hoy ha venido a confundir los cañones con la mantequilla.