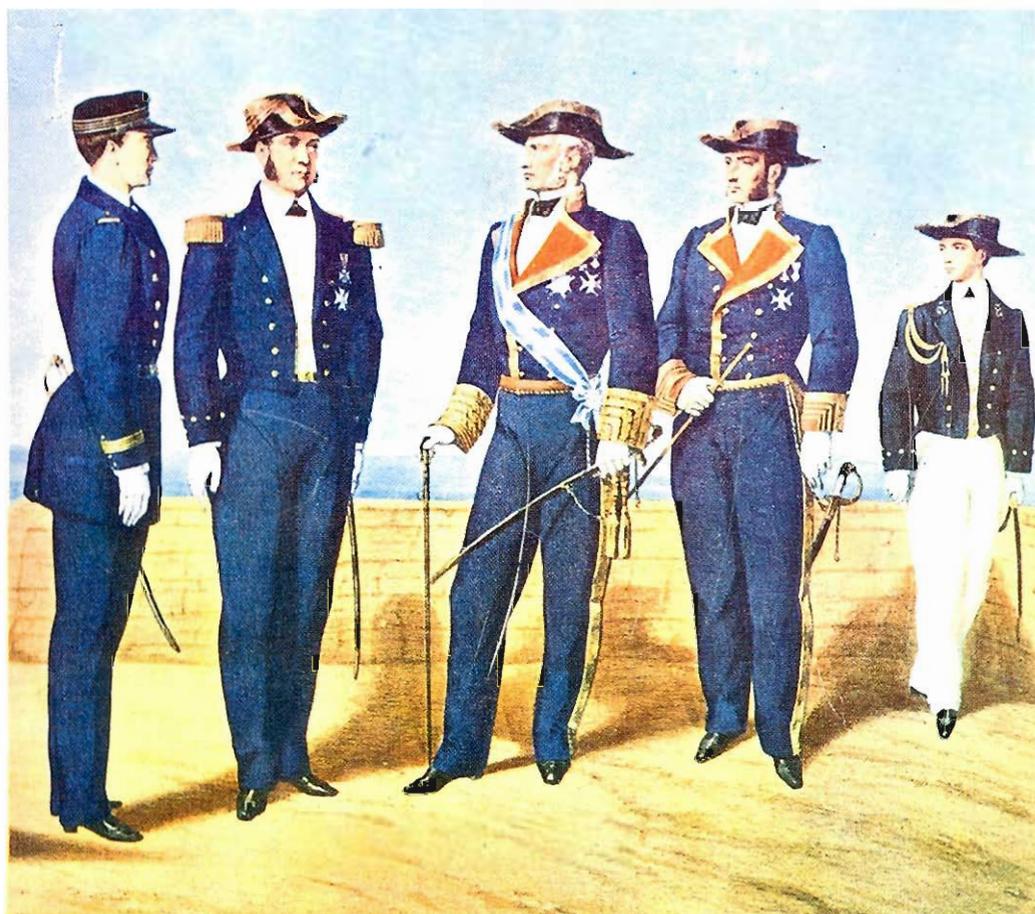


INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

V JORNADAS DE HISTORIA MARITIMA



LA MARINA ANTE EL 98. ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO

CICLO DE CONFERENCIAS. ABRIL 1990

CUADERNOS MONOGRAFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL - N.º 8
MADRID, 1990



HISTORIA SOCIAL DEL ULTRAMAR ESPAÑOL: ANTILLAS Y FILIPINAS (1868-1898)

Consuelo NARANJO OROVIO.
Investigadora del Centro de Estudios Históricos, C.S.I.C.

CUBA

La década de los años sesenta, y más concretamente a partir del inicio de la Guerra de los Diez Años, en 1868, fue el prelude de las transformaciones económicas y sociales que se venían gestando en Cuba desde unas décadas atrás —1840 en adelante—, y que se manifiestan con toda su fuerza una vez terminada la guerra, en 1878.

Diversos factores influyeron en la toma de posiciones políticas de la élite criolla de estos momentos, el reformismo y el independentismo: la caída de los precios en el mercado internacional de su principal producto de exportación, el azúcar; la presión sobre el sistema financiero isleño, el endeudamiento de un sector importante de los hacendados cubanos, así como las trabas y la prohibición impuestas por Inglaterra sobre la compra e introducción de esclavos negros en Cuba.

El reformismo, cuya cabeza visible fue José Antonio Saco, creyó ver la solución a los problemas de Cuba en la Junta de Información, constituida en Madrid en 1865 para revisar los problemas de las colonias y otorgarlas de leyes especiales, ya anunciadas en 1837.

En esta Junta, Saco, nombrado comisionado, defendió la descentralización y la creación de un Consejo Colonial y una legislatura provincial.

La lentitud de la Junta y la acción de los independentistas de Oriente se combinaron y dieron lugar al estallido de la contienda. El Grito de Yara, del 10 de octubre de 1868, contenía las reivindicaciones económicas, administrativas y políticas de la élite criolla, de los hacendados y ganaderos de la parte oriental. El Manifiesto de la Junta Revolucionaria de la isla de Cuba, redactado por Carlos Manuel de Céspedes, tocaba uno de los problemas claves, la esclavitud. En el Manifiesto, Céspedes anunciaba la abolición de forma gradual y bajo indemnizaciones.

Ello no guarda relación con la liberación de los esclavos, realizada de forma voluntaria durante la guerra, por algunos hacendados, dueños de esclavos (1).

(1) *Historia de la nación cubana*. T. V. La Habana, 1952; Raúl Cepero Bonilla. *Azúcar y abolición*. La Habana, 1977.

Meses más tarde, el 10 de abril de 1869, los delegados de las juntas, reunidos en Guáimaro, redactaron el “Llamamiento a la población de Cuba” y elaboraron la Constitución de la nueva nación.

La participación en la guerra de otros sectores de la población, negros y mulatos, ha inclinado a algunos historiadores a considerar esta guerra como el inicio de la formación de la nación cubana. Sin embargo, un análisis más detallado de los documentos del bando insurrecto ha puesto de manifiesto el pensamiento anexionista de algunos de sus dirigentes, si bien esta corriente de pensamiento aparece principalmente en los primeros años de la contienda (2).

La bandera anexionista, cuyos seguidores, desde la década de 1820, aspiraban a la integración de Cuba como un estado asociado de la Unión (3), ahora era levantada por los intelectuales y hacendados que se encontraban al frente de la contienda: Aldama, Morales Lemus, José M. Mestre, entre otros.

Consecuencias de la guerra

El periodo comprendido entre 1868 y 1880 es una etapa de transición donde se aprecia la coexistencia de una sociedad esclavista en extinción con nuevas formas capitalistas.

La ausencia de censos que contengan datos sobre la propiedad hace necesario vincular el estudio de los grupos sociales en Cuba al análisis de la estructura económica de la isla.

Como ya hemos comentado, la Guerra de los Diez Años aceleró el proceso de transformación de las estructuras económica y social. De ella se benefició el grupo integrado por peninsulares fundamentalmente, con fuertes intereses comerciales y proclive a la dominación española en Cuba, que vino a suplantar a los antiguos hacendados criollos, cuya fuente de riqueza se basaba en la propiedad territorial y en los esclavos. El embargo de los bienes de los hacendados que participaron en la guerra o eran sospechosos de ello, así como el proceso de concentración y centralización de la propiedad, dejó a un lado a un sector importante de estos hacendados que, carentes de capital, no pudieron llevar a cabo la modernización que el momento exigía en sus propiedades.

Dentro del nuevo grupo en ascenso encontramos figuras destacadas del mundo mercantil: Feliciano Ibáñez, Francisco Durañona, Constantino Fernández Vallín, etc. Este grupo de hispano-cubanos, que supo aprovechar la coyuntura económica y política, llevó adelante el proceso de modernización de la industria azucarera cubana; es decir, la transformación del ingenio en central, lo que a la vez le permitió poner término a la institución sobre la que

(2) Raúl Cepero Bonilla. *Opus cit.*; Oscar Loyola Vega. “El anexionismo en el primer año de la Guerra Grande”, *Santiago*, núm. 35, Santiago de Cuba, 1979, pp. 157-204.

(3) Fernando Ortiz (compilador). *José Antonio Saco. “Contra la anexión”*. La Habana, 1974.

se había vertebrado la sociedad y la economía cubana, la esclavitud, en un momento en que ésta se hallaba en plena decadencia.

El planteamiento de este grupo de realizar la abolición de la esclavitud sin indemnizaciones, le reportaría además otra ventaja frente a los hacendados que aún mantenían los ingenios. De esta manera, una vez abolida la esclavitud, los hacendados no podrían continuar al frente de sus ingenios por falta de capital para contratar mano de obra libre (4).

El temor de los antiguos hacendados a perder su hegemonía como grupo y a transformarse en colonos, precisamente en los colonos que ahora se demandaban para trabajar en las grandes centrales, apareció planteada en estos años, 1877 y 1878, en diferentes artículos de la "Revista Económica". En ellos, este grupo defendía la necesidad de elaborar una legislación que estableciera los deberes y derechos de los propietarios de ingenios y los de los nuevos colonos (5).

En lo referente a la esclavitud, la guerra vino a consolidar un proceso que se venía gestando desde hacía años, sobre todo en la parte occidental de la isla, la de mayor concentración de ingenios y esclavos.

Antecedentes de la abolición de 1886 fue la Ley Moret o Ley de Vientre Libres, de 1870, que establecía la libertad de los hijos de esclavas desde el momento de su nacimiento y la de los esclavos mayores de 60 años. La prohibición de importar negros esclavos y la imposibilidad de reponer a estos esclavos ayudaron a la sustitución lenta de la mano de obra esclava por mano de obra libre o semilibre.

Recordemos como desde 1840 los hacendados cubanos se plantearon la necesidad de introducir más mano de obra, para lo cual elaboraron diferentes proyectos de colonización blanca y de inmigración asiática, en concreto de chinos, que comenzaron a arribar a la isla a partir de 1847, donde fueron sometidos a un régimen de semiesclavitud.

El proceso de descomposición de la sociedad esclavista lo podemos observar a través de las estadísticas. Así, mientras en 1846 los esclavos representaban más del 58% de la mano de obra utilizada en Cuba, en 1862 representaban el 36,28%. Asimismo, a partir de la década de 1860 observamos la disminución de la población negra con respecto al total de la población blanca:

Año	% de la población negra
1841	60
1862	43,73
1877	32,86
1899	-30 (6)

(4) Julio Le Riverend. *Historia económica de Cuba*. La Habana, 1974; Eduardo Torres-Cuevas. "Las clases sociales en Cuba y la Revolución Martiana", *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, año 73, vol. XXV, núm. 1, La Habana, 1983, pp. 5-44.

(5) Carmen Barcia. *Burguesía esclavista y abolición*. La Habana, 1987.

(6) Fe Iglesias. "Características de la población cubana en 1862", *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*, vol. XXII, La Habana, 1980, pp. 89-110.

La firma de la Paz de Zanjón, en 1878, en la que se estipulaba la libertad de los esclavos, negros y chinos, que hubieran combatido en las filas insurrectas, abrió paso a una polémica en torno a la abolición, cuyos debates más acalorados e interesantes se dieron en el seno del *Círculo de Hacendados*, institución creada en 1878 por los antiguos hacendados para defender sus intereses.

Partidarios todos de la abolición, la discusión surgía al plantearse el modo de llevarla a cabo, y mientras unos se inclinaban a la abolición inmediata, como el proyecto presentado por Bernardo Portuondo en 1879, otros, como José L. Alfonso, apoyaban la abolición gradual. En esta última línea encontramos otras opiniones más conservadoras, como la de José Antonio Arrieta, quien sugería que la abolición se realizara siempre que el esclavo negro fuera sustituido por el asiático.

No podía Arrieta, tratante de negros y culíes chinos, tomar otra posición, por otra parte, similar a la que mantuvo como presidente de la *Junta Cubana*, constituida en Madrid en 1868. En esta ocasión sus palabras revelan el sentir de los hacendados esclavistas:

“La esclavitud es una institución doméstica que cuenta con más de tres siglos de existencia: ha creado derechos a favor de sus habitantes y obligaciones en la Metrópoli (...) destruirla sin la suficiente preparación sería decretar la ruina infalible de esas provincias; la preparación conveniente no puede ser otra que una manumisión lenta y progresiva” (7).

La Ley de Abolición de la Esclavitud o Ley del Patronato de 1880 y la Real Orden del 7 de octubre de 1886 pusieron fin a la esclavitud en Cuba.

Situación social a partir de 1880

A partir de 1880 los cambios económicos y sociales ya indicados se manifestaron y generaron un orden económico y social nuevos. En este nuevo orden social la abolición de la esclavitud jugó un papel importante, pero aún mayor lo tuvo la instauración del trabajo asalariado en Cuba, que constituyó uno de los cambios sociales más importantes en el siglo XIX cubano, si no el que más.

En este período se generó una división social del trabajo y emergió un proletariado formado por los antiguos esclavos, los campesinos sin tierras y los trabajadores libres introducidos en la isla. Un proletariado que comenzó a organizarse en asociaciones gremialistas primero y posteriormente en organizaciones obreras, propiamente dichas.

El sector que contó con mayor número de trabajadores fue la industria tabacalera, principalmente en sus secciones de torcido y elaboración de cigarrillos, y fue en este sector donde primero comenzaron a introducirse las ideas anarquistas y socialistas.

(7) Carmen Barcia. “Táctica y estrategia de la burguesía esclavista de Cuba ante la abolición de la esclavitud”, *Anuario de Estudios Americanos*, T. XLIII, Sevilla, 1986, pp. 111-126.

El predominio de las ideas anarquistas en el movimiento obrero español y la continua corriente emigratoria hacia Cuba fueron la causa principal del arraigo de dicha ideología entre el proletariado de la isla.

Organizaciones obreras

En 1857 se creó la *Sociedad de Socorros Mutuos de Honrados Artesanos y Jornaleros*, que a semejanza de las asociaciones gremiales europeas poseía un marcado carácter mutualista. Años más tarde, en 1866, apareció el primer gremio obrero con la *Asociación de Tabaqueros de La Habana* bajo la dirección del asturiano Saturnino Martínez, que pese a sus esfuerzos apenas duró medio año. Ya en 1865, Saturnino Martínez, ayudado por Manuel Sellén, hondamente preocupado por la educación de los trabajadores fundó el periódico *La Aurora*, desde el cual se animaba a los trabajadores a asistir a la Biblioteca Pública nocturna de la Sociedad Económica y a enviar a sus hijos a la escuela. Pero la trascendencia de *La Aurora* radicó en el hecho de ser la propagadora e iniciadora de las lecturas en las fábricas, en un principio en las tabaquerías. Dicha práctica, abortada en 1866 y vuelta a reanudarse en 1880, comenzó a crear en los trabajadores un interés hacia sus propios problemas y les hizo ver la necesidad y conveniencia de organización.

Pero habrá que esperar hasta la finalización de la Guerra de los Diez Años para ver cómo la incipiente organización obrera comienza a tomar cierto dinamismo. En 1878 se creó en La Habana el *Gremio de Obreros del Ramo del Tabaco*, constituido en su mayoría por españoles a cuya cabeza figuraba Saturnino Martínez, y en el que participaron Enrique Messonier, Francisco Lavandera, Valeriano Rodríguez, Joseito Díaz, Sabino Muñiz, Alvaro Aenlle, Eduardo González Bobes, Salvador Romaelle, Gervasio Purón y José González Aguirre, entre otros. En los años siguientes asistimos al nacimiento de diversas organizaciones, *Unión de Fabricantes de Tabacos*, *Asociación de Fabricantes de Cigarrillos*, ambas en 1884, y *el Círculo de Trabajadores*, en 1885, así como a la edición del periódico *La Razón* por Saturnino Martínez, 1877-1883. Este hombre, líder durante este período de la organización obrera, continuaba en su empeño de agrupar a los obreros en distintos gremios, según la rama productiva, que convergerían en una federación central (8).

Junto a esta figura aparece en la escena política Enrique Roig de San Martín, difusor de las ideas anarquistas entre los obreros. La penetración de las ideas anarquistas en Cuba es fijada por diferentes historiadores cubanos

(8) Véanse las obras de Heinrich Friedlaender. *Historia económica de Cuba*. Tomo 2. La Habana, 1978, pp. 561-565; José Rivero Muñiz. *El primer partido socialista cubano. Apuntes para la historia del proletariado en Cuba*. Universidad Central de las Villas, 1962; y Sergio Aguirre. *Eco de caminos*. La Habana, 1974, pp. 297-302; "La industria del tabaco", *Diario de la Marina*. Año LXXXVI, Núm. Extraordinario, agosto. La Habana, 1918, pp. 20-22.

en el último tercio del siglo XIX. Los acontecimientos políticos españoles como la restauración de la monarquía en 1874 y la evolución del movimiento anarquista en la Península, jugaron sin duda un papel destacado en ello (9).

En estos años comienzan a aparecer diferentes órganos de difusión de dichas ideas, el primero de ellos *El Productor*, en 1887, *El Trabajo*, *El Obrero*, *El Artesano*, *El Clarín*, etc., a cuyo frente se encontraba el cubano, Enrique Roig de San Martín, y en cuyos editoriales se reproducen artículos publicados en periódicos anarquistas de la metrópoli, tales como *El Productor*, *El Socialista* y *La Acracia*. Los anarquistas se erigen en promotores del movimiento obrero y dominan los dos primeros congresos obreros celebrados en 1887 y 1892. En este último, el Congreso Regional Obrero, junto a reivindicaciones tales como la jornada de ocho horas, los anarquistas lanzaron proclamas en pro del socialismo revolucionario y la independencia de Cuba, lo cual motivó su disolución al día siguiente y el encarcelamiento de muchos de sus dirigentes.

Durante estos últimos años de dominación española, el panorama político de Cuba fue enriqueciéndose con la creación de diferentes partidos y asociaciones obreras tales como el *Partido Socialista Cubano*, *Partido Popular*, ambos de escasa duración y fundados por Diego Vicente Tejera en 1899, la *Liga General de Trabajadores de Cuba*, bajo la iniciativa de Enrique Messonier, también en 1899, y la *Sociedad de Trabajadores*, de carácter anarquista y corta duración, 1899-1902. De ella formaron parte César García, Secretario; José Guardiola y Benigno Santos, ambos encargados de la difusión de los panfletos procedentes de Barcelona. A estos nombres hay que añadir los de otros anarquistas que durante estos años continuaron desempeñando un papel importante, ellos fueron Eduardo González Bobes, Máximo Fernández, José González Aguirre, Gervasio García Purón, Adrián del Valle, Rafael Cusidó y Pedro Soteras, los tres últimos catalanes, bajo cuyo trabajo salieron a la luz dos publicaciones ácratas, *El Nuevo Ideal*, en 1899, dirigido por Adrián del Valle, y *¡Tierra!*, periódico que sale a la luz en 1902 y en cuya redacción participaron Pedro Soteras y Rafael Cusidó (10).

(9) Carlos del Toro señala cómo a partir de 1882, fecha en que tuvo lugar el Segundo Congreso Obrero Regional de la Federación de Trabajadores de la Región Obrera Española, en Sevilla, comenzaron a ser distribuidos en Cuba folletos impresos en España, de José Llunás, director de *La Tramontana* publicación anarquista con carácter semanal, en los que se predicaba el anarquismo, el colectivismo y la revolución. Y es la primera vez que frente al reformismo político otra ideología va a diseñar un programa de actuación para la clase obrera. Carlos del Toro. *El movimiento obrero cubano en 1914*. La Habana, 1969, p. 48; véase también la obra de Francisco López Segrera. *Raíces históricas de la revolución cubana, 1868-1959*. La Habana, 1980; *Los anarquistas*. Tomo 2/La Práctica, 1975; Teresa Camiñas Lemes. "El anarquismo en el movimiento obrero cubano hasta 1917. Algunos criterios para su periodización", *Santiago*. Núm. 60. Santiago de Cuba, 1985, pp. 177-197.

(10) José Rivero Muñiz. *Opus cit.*

Política inmigratoria

La coexistencia del trabajo libre y esclavo con anterioridad a 1886, permitió que la abolición no supusiera un cambio sustancial en la producción de muchos ingenios.

El desmoronamiento de la esclavitud como sistema vertebrador de la sociedad cubana, el miedo a la africanización latente desde los acontecimientos de Haití y fortalecido con las sublevaciones de los años 40, el deseo de llegar a un equilibrio racial en la isla, y el temor de la élite a perder su supremacía social y económica, motivaron la puesta en marcha de un proceso, en un primer momento, de traída de inmigrantes blancos destinados a la colonización, y, posteriormente, la adquisición de trabajadores blancos asalariados.

El término de la Guerra de los Diez Años nos sirve de marco para adentrarnos en la política inmigratoria cubana, que ya a partir de 1868 había tomado un rumbo diferente, y frente a los antiguos planes de colonización ahora se postulaba la traída masiva de mano de obra libre, en régimen de asalariados. La disolución de la esclavitud trajo consigo la coexistencia de los dos regímenes de trabajo, principalmente en la industria azucarera. En esta transición también estuvo presente el trabajo semiesclavo de coolies y yucatecos, presentes en la isla desde 1847 (11).

A partir de 1880 la necesidad de mano de obra se hizo sentir de forma más aguda no sólo en las zonas más despobladas de la isla, el centro y el oriente, sino también en las ciudades y núcleos urbanos donde el desarrollo económico había estimulado la creación de nuevos puestos de trabajo.

La *Sociedad de Colonización*, recientemente creada, en 1872, y el *Círculo de Hacendados*, de 1878, emplearon parte de sus esfuerzos en esta tarea, y desde sus órganos de expresión, el *Boletín Colonizador* y la *Revista de Agricultura* iniciaron campañas a favor de la traída de trabajadores libres, cuyo trabajo y salario permitiría al productor cubano reducir los costos.

La nueva realidad económica y social que venía implícita con la abolición de la esclavitud fue vista por algunos autores, quienes proponían la inmediata sustitución del trabajo esclavo por trabajo asalariado. En este sentido se encaminaron los esfuerzos de Francisco F. Ibáñez, en 1881, para la creación de cincuenta ingenios centrales, en los que la mano de obra utilizada fuera exclusivamente asalariada (12).

Durante el período de entreguerras se sucedieron diferentes planes de colonización y de importación de braceros, entre los que cabe mencionar el plan elaborado por Manuel Montejo en 1883, quien preveía la constitución

(11) Julio Le Riverend. *Opus cit.*; Manuel Moreno Friginals. *El Ingenio. Complejo económico-social cubano del azúcar*. La Habana, 1978.

(12) Francisco Feliciano Ibáñez. *Proyecto para la creación, por el gobierno de la nación, de cincuenta ingenios centrales, con empleo exclusivo de trabajadores libres*. La Habana, 1881.

de una sociedad anónima, bajo el nombre de *Empresa de Colonización y de Fomento*. Entre las competencias de dicha empresa se encontraban no sólo la compra de terrenos, sino el establecimiento de agencias de emigración para atraer colonos de Canarias, España, Argelia, Orán e Italia. Los terrenos, en los que se cultivarían una gran variedad de productos —azúcar, café, cacao, vainilla, leguminosas—, que se combinarían con la cría de ganado, serían arrendados a los inmigrantes durante cinco años (13).

La necesidad de mano de obra siguió siendo una constante durante el siglo XX, ya que los diferentes planes del siglo anterior no habían solucionado el problema, y los inmigrantes, si bien en un primer momento iban a trabajar al campo, una vez terminada su contrata, y en época de tiempo muerto, se dirigían a las ciudades, donde, muchos de ellos, se asentaban definitivamente.

A este respecto es de gran interés un artículo aparecido en la *Revista de Agricultura*, en 1883, cuyo autor, Benjamín de Céspedes, aborda el problema de la despoblación del medio rural y la falta de brazos que se planteaba anualmente. Las claves del problema radicaban para el autor en las dificultades que el inmigrante encontraba para hacerse dueño de la tierra y estar sujeto a un salario sin posibilidades de adquisición, frente a las ventajas que en este terreno encontraba en el medio urbano, y para lo cual proponía “fijar al colono a la tierra” e “interesarlo en la producción” (14).

Las características propias de los cultivos cubanos, el azúcar y el tabaco, marcaron el carácter estacional de la inmigración destinada a labores del campo, y en la cual los canarios jugaron un papel decisivo.

El carácter temporal de esta inmigración queda constatado al comparar los datos del censo de población de Cuba —en 1895 la población cubana ascendía a 1.777.000 habitantes—, y el elevado número de pasajeros que entraban anualmente en Cuba. Según los estudios realizados por Ferenczi y Wilcox, entre 1882 y 1889 entraron en la isla 524.628 inmigrantes procedentes de puertos españoles (15).

PASAJEROS SALIDOS POR MAR DE ESPAÑA A CUBA, 1882-1899

AÑO	NUMERO DE EMIGRANTES Y PASAJEROS
1882	30.730
1883	24.959
1884	14.097
1885	8.319

(13) *Revista de Agricultura*. Año IV, febrero, núm. 2. La Habana, 1883, pp. 43-44.

(14) *Revista de Agricultura*. Año IV, octubre, núm. 10. La Habana, 1883, pp. 291-292.

(15) I. Ferenczi y W. Wilcox. *International Migrations*. Vol. I. New York, 1929, p. 851.

AÑO	NUMERO DE EMIGRANTES Y PASAJEROS
1886	21.650
1887	22.754
1888	19.445
1889	21.421
1890	21.194
1891	22.886
1892	30.306
1893	28.234
1894	29.193
1895	76.780
1896	90.527
1897	24.328
1898	21.632
1899	16.203
TOTAL	484.558 (16)

A partir de los datos de Ferenczi y Wilcox y los estudios de Pérez de la Riva, este autor estima que entre 1890 y 1899 entraron como pasajeros civiles en Cuba 159.280 españoles (17).

Otro autor, Trelles, señala para todo el periodo, 1882-1894, la entrada de 82.000 inmigrantes españoles, unos 7.000 anuales (18).

Resultado del proceso inmigratorio, así como del fin de las guerras de 1868 y 1895, fue el crecimiento de la población cubana, sobre todo entre 1877 y 1887:

Año	Población anual	Proporción de aumento anual (%)
1861	1.396.530	+1,8
1877	1.509.291	+0,5
1887	1.631.687	+0,8
1899	1.572.797	-0,3 (19)

(16) *Ibidem*, pp. 848-856.

(17) Juan Pérez de la Riva. "Los recursos humanos en Cuba al comenzar el siglo: inmigración, economía y nacionalidad (1899-1906)", *La República neocolonial*. Tomo I. La Habana, 1975, pp. 7-14.

(18) Juan Pérez de la Riva. "La población de Cuba, la guerra de la independencia y la inmigración del siglo XX", *Cuba y España en el siglo XIX*. Madrid, 1988, pp. 397-405.

(19) Julio Le Riverend. *Opus cit.*, p. 491.

Corrientes de pensamiento

En cuanto a la evolución del pensamiento político tan sólo queremos dar algunas pinceladas sobre las corrientes ideológicas que aparecieron con mayor fuerza después de la Guerra de los Diez Años: el autonomismo, el integrismo y el independentismo.

Los defensores del legado hispano y de la presencia de España en Cuba se agruparon en torno al movimiento autonomista —mantenido por los hacendados cubanos, en defensa de sus intereses—, y al movimiento integrista, en donde se agruparon los sectores más reaccionarios del colonialismo español, muchos de ellos industriales y comerciantes españoles, pertenecientes al nuevo grupo dominante, al que antes nos referimos.

Ambos partidos, el *Partido Liberal Autonomista* y la *Unión Constitucional*, surgidos tras la Paz de Zanjón, en 1878, reclamaban la aplicación de las reformas realizadas en Puerto Rico, en 1873, tanto políticas como administrativas, económicas y judiciales, y la igualdad de derechos a los vigentes en España; a estas demandas la Unión Constitucional añadía la integración de Cuba como una provincia más del territorio español (20).

Ambos grupos mantenían la superioridad del hombre blanco sobre el negro, al que consideraban de pertenecer a una raza inferior “incapacitada para dirigirse a sí misma”. Para ambos grupos la cultura española era la única existente en Cuba, cuya nacionalidad española no la ponían en tela de juicio.

En defensa de los intereses del nuevo grupo hispano-cubano, que en gran medida dependía del mantenimiento de la soberanía española sobre Cuba, se crearon en la Península los *Centros Hispano-Cubanos*, a partir de 1871.

La Unión Constitucional, la Cámara de Comercio de La Habana y el *Diario de la Marina* representaron la corriente hispanista en Cuba en la última década del siglo XIX, que en su afán por mantener la unión a España y frente al panamericanismo propusieron, mediante un artículo de José María Austrán, la creación de una federación hispanoamericana, que estaría integrada por España y diecisiete países hispanos (21).

Algunas de las reformas pedidas llegaron en 1881 con la aplicación de la Constitución de 1876, por la que Cuba y Puerto Rico eran consideradas provincias de España, y en 1889 con la aplicación del Código Civil.

La autonomía de Cuba y Puerto Rico otorgada en 1897 por el gobierno de Sagasta llegaba demasiado tarde a estos territorios, en los cuales el ideal independentista ya era imparable.

El independentismo contó con la figura de José Martí, fundador del *Partido Revolucionario Cubano*, en 1892. Sus escritos constituyen una fuente de sumo valor para estudiar la situación de Cuba y el desgobierno español en

(20) Eduardo Torres-Cuevas. *Opus cit.*

(21) Paul Estrade. “José Martí: las ideas y la acción” *España y Cuba en el siglo XIX, Opus cit.*, pp. 17-88.

la isla. En éstos, tras analizar los perjuicios causados por el colonialismo español, estudia los problemas económicos, políticos y sociales con que Cuba tendría que enfrentarse tras lograr la independencia. Tras su estancia en España Martí se convence de que la independencia era la única solución para Cuba, y de que ella sólo podría ser conquistada por la fuerza: la guerra contra España y contra Estados Unidos.

En sus escritos en contra el antiguo colonialismo y el nuevo imperia- lismo, en "Nuestra América" Martí formula sus ideas sobre la unión de los pueblos hispanoamericanos como el único medio de afianzar las institucio- nes y culturas americanas, a las cuales considera producto de un mestizaje. Martí vio en este mestizaje un forjador positivo de la nacionalidad (22).

El nacionalismo de Martí a favor de la identidad nacional propia la extiende al campo político, a su idea y modelo de nación; una nación que debería regirse por unas leyes propias, no heredadas de España, ni importa- das desde Europa o Estados Unidos; unas leyes que respondieran a las características de cada pueblo.

Con respecto a España Martí siempre estableció la diferencia entre lo que representaba el colonialismo español desarrollado por la España auto- crática, y la España liberal, compuesta por los que él denominaba los "bue- nos españoles". Las siguientes palabras, entresacadas de las *Obras completas* evidencian lo dicho:

"¡Por la libertad del hombre se pelea en Cuba, y hay muchos españoles que aman la libertad! ¡A estos españoles les atacarán otros: yo los ampararé toda mi vida! A los que no saben que esos españoles son otros tantos cuba- nos, les decimos: ¡Mienten!".

"La guerra no es contra el español, sino contra la codicia y la incapaci- dad de España" (23).

La reconciliación entre cubanos y españoles la expresa de nuevo en el *Manifiesto de Montecristi*, de 1895:

"(...) la república será tranquilo hogar para cuantos españoles de trabajo y honor gocen en ella de la libertad y bienes que no han de hallar aún por largo tiempo en la lentitud, desidia y vicios políticos de la tierra propia" (24).

PUERTO RICO

Al igual que en Cuba, en Puerto Rico la estructura social y su evolución está íntimamente unida al desarrollo económico y a la transformación de las estructuras productivas de la isla, las cuales serán analizadas dentro de este ciclo de conferencias por el Dr. Eduardo Moyano.

(22) Ramón de Armas. "José Martí: Visión de España", *España y Cuba en el siglo XIX*. Opus cit., pp. 285-293.

(23) José Martí. *Obras completas*, La Habana, 1975, pp. 277 y 321.

(24) *Manifiesto de Montecristi. El Partido Revolucionario Cubano a Cuba*, La Habana, 1985.

Frente al desarrollo económico cubano y la importancia capital de la Gran Antilla para España, tanto económica como estratégicamente hablando, Puerto Rico siempre ocupó un lugar secundario.

Con una economía agroexportadora, basada en el monocultivo azucarero, la composición social de Puerto Rico tiene sus propias características, diferentes a la cubana. Si bien la esclavitud también fue un elemento importante sobre el que descansaba parte de la economía isleña, el peso de ésta no fue tan acentuado como en Cuba.

El predominio de la población negra que tanto asustó a los intelectuales y hacendados cubanos hasta mediados del siglo pasado es un factor de diferenciación. Los censos de población evidencian este fenómeno:

De color				
Año	Blancos	Libres	Esclavos	Total
1860	300.430	241.015	41.736	583.308
1877	411.712	319.936	"	731.648
1883	466.981	343.413	"	810.394 (25)

A este factor de diferenciación hay que añadir la existencia de una población mayor, la presencia de pequeños propietarios —dedicados a la producción de café—, la coexistencia desde muy temprano del trabajo esclavo y libre, y la existencia de un número elevado de desposeídos, que constituían la principal fuerza de trabajo (26).

La crisis de la industria azucarera en la década de 1840 provocó la ruina de algunos hacendados y la desaparición de muchos de los pequeños propietarios, que tuvieron que proletarizarse.

La abolición de la esclavitud

Al igual que en Cuba las crisis económicas fueron evidenciando la necesidad de transformar el sistema tradicional de trabajo, mediante una abolición gradual.

La urgente necesidad de mano de obra dio lugar a la promulgación de los llamados "Bandos contra la vagancia", por los cuales se obligaba a todos aquellos que carecían de tierras para subsistir a trabajar para un propietario. Medidas semejantes fueron la implantación del "régimen de la libreta"

(25) J. Jimeno Agius. *Población y comercio de la isla de Puerto Rico*. Madrid, 1885, p. 12.

(26) Haroldo Dilla y Emilio Godínez (selección y prólogo). *Ramón Emeterio Betances*. La Habana, 1983.

y el "Reglamento especial de jornaleros", de 1849, derogada la primera en 1873, y los intentos de importar mano de obra blanca y asiática (27).

Los sectores más conservadores de los hacendados se declararon en contra de la abolición, apoyando sus tesis en la "inseguridad del trabajo asalariado", en la "indolencia del pueblo puertorriqueño" y en la carestía del mismo.

Las actividades de Vizcarrondo en España, la creación de la *Sociedad Abolicionista Española*, en 1865, la existencia de un sector fuerte de opinión partidario de la abolición, en el que se encontraban destacados ideólogos, algunos de los cuales participaron en la Junta de Información, como Ramón Emeterio Betances, Segundo Ruiz Belvis, Julio Vizcarrondo, Eugenio María de Hostos, etc., permitió deslindar a Cuba y Puerto Rico en cuanto al problema de la esclavitud (28).

En 1873 se aprobó la ley de abolición de la esclavitud en Puerto Rico, en la cual se contemplaba que se realizara de forma gradual. Según ésta, el antiguo esclavo quedó obligado a trabajar, mediante contrato, durante tres años más al servicio del que había sido su dueño; asimismo se pospuso su participación política durante cinco años.

Sin embargo, la libertad de este nuevo trabajador libre quedó rescindida en 1874 al establecerse los contratos como permanentes, a la vez que se prohibía que el trabajador pudiera vivir fuera de la propiedad donde desempeñaba su labor (29).

Al igual que lo ocurrido en Cuba hasta bien entrado el siglo XX, el trabajo en los ingenios rara vez fue remunerado en dinero. El salario del trabajador era pagado a través de "vales" que éste sólo podía cangear en el almacén, bodega o tienda del ingenio, que a su vez era propiedad del dueño del mismo.

Inmigración

El desarrollo de la agricultura exportadora, del café, a partir de la segunda mitad del siglo pasado contribuyó al incremento de la inmigración en Puerto Rico, a la vez que facilitó el ascenso de los inmigrantes españoles asentados en la isla, los cuales, a través de las casas comerciales situadas en las ciudades portuarias, monopolizaron el comercio importador-exportador (30). El número de entradas de españoles en Puerto Rico entre 1882 y

(27) M. A. Mascareñas. "La abolición en Puerto Rico: un proceso irremediable", *Esclavitud y derechos humanos*. Madrid, 1989, pp. 269-278.

(28) Arturo Morales Carrión. "La abolición de la trata y las corrientes abolicionistas en Puerto Rico", *Esclavitud y derechos humanos*. Madrid, 1989, pp. 247-269; "Ojeadas a las corrientes abolicionistas en Puerto Rico", *Anuario de Estudios Americanos*. T. XLIII, Sevilla, 1986, pp. 295-309; *Puerto Rico. A political and cultural history*. New York, 1983.

(29) M. A. Mascareñas. *Opus cit.*, p. 277.

(30) Birgit Sonesson. "La emigración española a Puerto Rico. ¿Continuidad o irrupción bajo nueva soberanía?", *Españoles hacia América*, Madrid, 1988, pp. 296-321.

1886 ascienden a 7.460, de los cuales 3.235 pertenecían al ejército y 4.225 eran civiles (31).

Hasta el momento, los estudios realizados sobre la inmigración española en esta isla revelan el peso de esta colectividad en el comercio, tanto mayorista como al detalle. Este capital comercial a partir de la década de 1860 comenzó a invertirse en la compra de propiedades productivas, al igual que ocurrió en Cuba (32).

Ideología y partidos políticos

Con similares anhelos a los reformistas cubanos, en Puerto Rico, en 1870 quedó constituido el *Partido Liberal Reformista*. Desde el principio de su formación los asimilistas y los autonomistas se disputaron el poder. Los partidarios de la asimilación completa con España formulaban las siguientes peticiones de reformas, entre otros: la asimilación en la gestión económico-administrativa, la ampliación de los poderes de la Diputación Provincial y la de los ayuntamientos, y la abolición de la esclavitud. Mientras, los partidarios del autonomismo dirigían sus peticiones hacia una mayor descentralización (33).

La separación de ambas corrientes se produjo en 1887 con la creación del *Partido Autonomista Puertorriqueño*.

El partido representante de los intereses españoles fue el *Partido Liberal Conservador* o *Partido Incondicionalmente Español*, como luego se denominó, creado en 1871. En su programa político estos integristas manifiestan su oposición a la aplicación en las Antillas de todas las leyes españolas, lo que a su juicio sería equivalente a "entregarnos atados de pies y manos, sin que la autoridad tuviera facultades para protegernos, a merced de los enemigos de la nacionalidad y prosperidad, quienes a la sombra de la nueva ley fundamental arrancarían el pabellón protector de España de los últimos pedazos que en la América española aún nos quedan" (34).

La ideología independentista estuvo sustentada desde la década de 1860 por Ramón Emeterio Betances y Eugenio María de Hostos, entre otros.

Desde la República Dominicana, Betances organizó el *Comité Revolucionario de Puerto Rico*, compuesto en un principio por sectores que más adelante, tras el Grito de Lares, encontramos en el bando reformista, pequeños hacendados y comerciantes, así como funcionarios, empleados e intelectuales.

(31) *Estadística general de la emigración e inmigración en España, 1882-1890*. Madrid, 1891, pp. 76-77.

(32) Birgit Sonesson. *Opus cit.*

(33) Ramón Emeterio Betances. *Opus cit.*

(34) José Trías Monge. *Historia constitucional de Puerto Rico*, Vol. 1. Río Piedras, 1980, p. 61.

El pensamiento político antillano, junto a José Martí, adquirió una gran plenitud a través de Betances. Su frase, "América para los americanos, pero las Antillas para los antillanos. Esta es nuestra salvación", recoge parte de su ideología; una ideología independentista y abolicionista que le ocasionó el exilio en la República Dominicana, Francia y Venezuela a partir de 1858. Este nacionalismo antillano es la expresión más clara del pensamiento social caribeño de la segunda mitad del siglo pasado. Betances concebía la independencia de su país y de Cuba como una primera fase en la independencia de España y Estados Unidos, tras la cual se constituiría una Federación Antillana que agruparía a Cuba, Puerto Rico, la República Dominicana, y Haití. En este plan, la República Dominicana estaba llamada a jugar el papel principal, a la que denomina como "nación generatriz de la nacionalidad antillana", y a Gregorio Luperón como su líder (35).

Este pensamiento penetró en la mente de todos los intelectuales independentistas antillanos de la segunda mitad del siglo XIX: Hostos, Luperón, Bonó, Espaillat, Martí y Máximo Gómez. El líder dominicano Luperón comentaba la unión cultural y política existente entre los pueblos antillanos —"Nunca cometeremos la insensatez, que hoy es infamia, de ser dominicanos y no ser antillanos"—, así como la necesidad de liberar a Cuba y Puerto Rico del dominio español, sin la cual el pueblo dominicano no alcanzaría la libertad plena (36).

ARCHIPIELAGO FILIPINO

En lo que se refiere al archipiélago filipino, lo primero que hay que indicar es que existe un bochornoso vacío de estudios sobre su historia social y económica en el período que nos ocupa.

Población

La primera consideración que queremos indicar en torno al número de habitantes de Filipinas, es que los datos ofrecidos en los diferentes censos (eclesiásticos, oficiales, padrones tributarios, etc.) son escasamente coincidentes. A partir de los datos ofrecidos por John Bowring en 1876 (37), pode-

(35) Gerard Pierre-Charles. *El pensamiento sociopolítico moderno en el Caribe*. México, 1985; Carlos Rama. *Historia de las relaciones culturales entre España y América Latina en el siglo XIX*. México, 1982.

(36) Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, AMAE, Leg. 2058, 1879. Correspondencia con Consulados.

(37) John Bowring. *Una visita a las Islas Filipinas*, Manila, 1876.

mos establecer un pequeño cuadro de la evolución de la población filipina, que contiene las cifras siguientes:

Año	Número de habitantes
1805 (recuento oficial)	1.741.000
1818 (según Aragón)	2.593.000
1840 (estado oficial)	3.209.077
1850 (estado oficial)	3.815.878
1858 (estado oficial)	4.290.371
1860 (según cómputo)	4.500.000

A partir de 1860, los datos son confusos y las estimaciones ofrecidas por diferentes autores son muy contradictorias. José Montero Vidal (38) nos comenta como, en tanto que el censo elaborado en 1876 por el arzobispo de Manila ofrecía una cifra de 6.174.632 habitantes, el censo oficial de 1877 mantiene que la población en el archipiélago era de 5.567.685 habitantes. Montero indica que una de las razones más poderosas que explicaban estas diferencias numéricas se debía a la existencia de “infeles no reducidos” que, según sus estimaciones rondaban los 600.000 habitantes, como mínimo.

Por otra parte, el censo de 1876 ofrecía también los datos siguientes:

Indios y mestizos (tributantes)	5.501.356
Clero y corporaciones religiosas	1.962
Corporaciones civiles	5.552
Espanoles sin carácter oficial	13.265
Ejército	14.545
Armada	2.924
Extranjeros	31.175

Respecto a la población indígena cabe decir que era bastante heterogénea: los *aetas* o “negritos”, primitivos pobladores del archipiélago, eran nómadas y habitaban las montañas de Bataan, Zambales, Ecija, Ilocos, costa oriental de Pangasinam, sierra de Mariveles, isla de Panay e isla de Negros. Los *balugas* habitaban en la planicie central de Luzón, en Pangasinam y algunos puntos de los montes de Nueva Ecija, Tayabas, Zambales, Pampaga, Ilocos, etc. Los *dumagas* habitaban la costa del Pacífico. Además existían en Luzón diferentes variantes del tipo malayo: *igorotes*, *buriks*,

(38) José Montero Vidal. *El Archipiélago Filipino y las islas Marianas, Carolinas y Palaos, su historia, geografía y estadística*. Madrid, 1886.

busaos, entre otros; en tanto que en Mindanao predominaban los *aetas* y malayos —cristianos y mahometanos— en diferentes proporciones según las regiones.

Esta diversidad de etnias se correspondía con un elevado número de idiomas: visaya, tagalo, cebuano, ilocano, vicol, pangamisan y pampango. Montero Vidal (39) destaca como frente a estos idiomas hablados por millones de indígenas, el castellano sólo era hablado por unos 200.000 indios; situación que este autor consideró peligrosa desde el punto de vista “civilizador” y político.

En cuanto al clero y las corporaciones religiosas, hay que recordar que estuvo formado esencialmente por cinco órdenes religiosos: agustinos, dominicos, recoletos, franciscanos y jesuitas. Estas mantuvieron, en buena medida, la estructura misional de la época de la conquista hasta el final de la dominación española. Esta estructura se basaba en la repartición geográfica del archipiélago entre las diferentes órdenes, la posesión de grandes haciendas —que albergaban a miles de colonos— gobernadas como “feudos monacales” y la autoridad de los párrocos en la administración municipal y provincial (40).

Esta estructura misional estaba presidida por el arzobispo de Manila y los administradores eclesiásticos de Cebú, Nueva Cáceres, Nueva Segovia y Jaro, elegidos entre las cinco órdenes religiosas, como indica José Andrés Gallego.

Sobre la labor educativa de estas órdenes religiosas, Montoro (41) señala que la instrucción primaria estaba relativamente desarrollada, y que esto se debía a la labor de los maestros procedentes de la Escuela Normal, creada en 1865 por los jesuitas, aunque por otra parte indica que en 1877 había 177.113 niños escolarizados, lo que parece un número escaso frente a la población total. Respecto a las enseñanzas media y superior, controladas casi absolutamente por el clero, Gallego señala que en el curso de 1896-97 cursaban estudios medios alrededor de unos 18.000 filipinos, en tanto que el número de universitarios, formados en la Universidad de Santo Tomás de Manila a finales del siglo, era de unos 2.000 (42).

Si observamos el censo de 1876, lo primero que salta a la vista es el escasísimo número de españoles frente a la población total, un 0,5% como máximo, con la circunstancia añadida de que la mayor parte de éstos se concentraban en Manila, debido a que allí estaban localizadas las corporaciones civiles, integradas por el Gobierno General, Real Audiencia, Administración Civil, Hacienda, Tribunal de Cuentas, Real Hospicio de San José e Inspección de Presidios.

(39) *Ibidem*.

(40) José Andrés Gallego. “El separatismo filipino y la opinión española”, *Hispania*, 17, Madrid, 1971, pp. 77-102.

(41) José Montoro y Vidal. *Opus cit.*

(42) José A. Gallego. *Opus cit.*

En cuanto a la población extranjera asentada en el archipiélago filipino, Montoro señala en 1886 que la colonia realmente importante era la de los chinos (alrededor de 30.000 individuos), cuya inmigración fue propiciada por el Gobierno por medio de la donación de tierras y la concesión de franquicias, aunque finalmente se dedicaron mayoritariamente al comercio (43). Estos inmigrantes eran conocidos como “sangleyes” y mantenían su idioma, religión y costumbres, sin gran utilidad para el país de acogida, ya que sus ganancias eran enviadas a China, lugar al que se retiraban en caso de hacer fortuna.

Junto a esta población china, Montoro indica la existencia de inmigrantes de otras nacionalidades, en un número bastante escaso: ingleses (176), alemanes (109), anglo-americanos (42), franceses (30), italianos (8), austro-húngaros (7), belgas (7) y daneses (1).

Organización política-administrativa

La máxima autoridad en Filipinas la ostentaba el Capitán General, que gobernaba apoyado en dos consejos: uno político, formado por la Junta de Autoridades Superiores, y otro de Administración, presidido por el jefe superior de Marina y compuesto por preladados, funcionarios públicos y particulares.

El gobierno civil provincial recaía en la autoridad de los Alcaldes mayores o gobernadores político-militares, pertenecientes al Ejército y la Armada, que además de tener el mando militar se encargaban de la recaudación de los tributos, bajo la dependencia del Administrador General de Tributos (1858).

Las provincias estaban divididas en pueblos, gobernados por mestizos o indios, los “gobernadorcillos”, que ejercían como alcaldes y jueces municipales, además de presidir la *Principalia*, institución compuesta por los jueces de sementera, policía y ganados, de los tenientes en ejercicio, de los cabezas de “barangay” (jefes de unas cuarenta o cincuenta familias que pagaban tributo), de los “capitanes pasados” (antiguos gobernadorcillos) y de los que habían sido cabezas de “barangay” más de diez años sin cometer desfalco.

Cada pueblo poseía una especie de policía, los “cuadrilleros”, un cargo obligatorio durante tres años, que estaban exentos del pago de tributo y de los “polos”, trabajo personal en obras vecinales.

En los distritos de chinos existían *principalias* diferentes a las de los indios e independientes de la jurisdicción india. Eran de elección popular y tenían la obligación de apoyar a las autoridades eclesiásticas, quienes siempre tuvieron una enorme importancia en la administración municipal (44).

(43) José Montoro y Vidal. *Opus cit.*

(44) José Montoro y Vidal. *Opus cit.*; J. Bowring. *Opus cit.*

Las ideas independentistas

Según Pi y Margall, con la apertura del canal de Suez, en 1869, se activó el comercio, el intercambio cultural y el acceso de los nativos filipinos a las universidades europeas, lo que favoreció el espíritu emancipador. Cabría añadir que las medidas liberalizadoras tomadas con ocasión de la revolución española de 1868 no fueron ajenas a la gestación de las ideas independentistas, que ya se manifestaron en la insurrección de Cavite de 1872.

Respecto a la afirmación de Pi y Margall de que la élite dirigente filipina había gestado sus ideas en las universidades europeas, cabe decir que ya en 1889 el diputado Pando advertía del peligro de la publicación de un libro en tagalo y castellano, *Noli me tangere*, de José Rizal, médico formado en Madrid que lo había publicado unos años antes en Berlín. Rizal describía en su relato costumbrista los avatares de los jóvenes filipinos, quienes, tras el fracaso reformista, se terminaban inclinando por el independentismo (45). Estas ideas de Rizal se radicalizaron aún más en la publicación de su obra *El Filibusterismo*, de 1891, en el que se lamentaba del colonialismo español y abogaba por los derechos políticos de Filipinas.

Por otra parte, es cierto que tanto Rizal como otros intelectuales filipinos residentes en Madrid desplegaron todas sus fuerzas para atraerse a la opinión pública liberal y conseguir para su país un estatus similar a los de otras provincias españolas. Con este objetivo fundaron diversas publicaciones y crearon en Madrid, en 1888, el *Círculo Hispanofilipino*, con ayuda de la masonería, asociación a la que estuvieron ligados importantes líderes de la independencia filipina que enviaban periódicos anticlericales y nacionalistas, como *La Solidaridad*, desde España.

Asimismo fue, en gran medida, en Madrid donde se volvió a reavivar la sociedad secreta *Katipunam*, liderada por Marcelo Hilario del Pilar, Andrés Bonifacio, Arellano, etc., responsable del movimiento de independencia del archipiélago filipino, iniciado con la sublevación de 1896.

Durante los últimos años de dominación española en Cuba y Puerto Rico asistimos a la transformación de sus estructuras económicas, a la inserción de sus economías en el mercado internacional capitalista y a la aparición de un orden social nuevo, integrado por nuevas clases, producto de los cambios económicos. En este sentido Filipinas constituyó un caso aparte, en parte debido al mantenimiento de las estructuras económicas y sociales coloniales.

(45) José A. Gallego. *Opus cit.*

LA POLITICA NORTEAMERICANA EN RELACION CON CUBA

Miguel Angel SERRANO MONTEAVARO
Consejero Técnico del Ministerio de Cultura.
Investigador Naval

Quien no discurriese que las trece colonias inglesas instaladas en la desembocadura del Hudson se iban a lanzar a un trepidante expansionismo, empujadas, entre otras cosas, por la creciente ola de emigración y un mesianismo casi religioso, estaba ciego o no quería ver lo que España venía haciendo en otras partes de la geografía de la misma América.

La mutua atracción y desvío que venía presidiendo las relaciones entre España e Inglaterra llevó a nuestro país, puesto de acuerdo, o mejor, arrastrado por Francia, a entrar en guerra contra Inglaterra, buscando directamente la ruina de este país, más bien que en ayuda de la independencia de aquellas colonias británicas.

Es indudable que esta guerra entrañaba sus riesgos; y así se lo recordaba Pedro Pablo Abarca de Bolea, conde de Aranda, a Carlos III, en una carta sobradamente conocida, de septiembre de 1783, pocos días después de firmar en París la paz con Inglaterra, abundando en el pensamiento de José Moñino, el conde de Floridablanca.

Aranda dejaba claro en este comunicado que el proceso de la independencia de aquellas antiguas colonias británicas, ya los Estados Unidos, no se iba a circunscribir a aquella área, y que su ejemplo podría correrse a los territorios vecinos, que precisamente formaban parte de la Corona española.

El paso de los años demuestra que los consejos del conde de Aranda cayeron en el vacío, confundidos quizá entre los temores que suscitaban en Europa los prolegómenos de la Revolución Francesa.

La "Declaración de Independencia", del 4 de julio de 1776, los llamados "Artículos de Confederación", del 9 de julio de 1778, y la "Constitución Federal", del 17 de septiembre de 1787, primeros textos políticos de los nuevos Estados, que además recogen la denominación de "Estados Unidos de América", y no de "Norteamérica" ni de "América del Norte", respiran aires de libertad, de liberación; y aspiraciones a llevar más lejos aquellos vientos.

Lograda la independencia, las fronteras de los Estados Unidos quedaban fijadas de esta manera: al Oeste el río Mississippi, cuya orilla derecha formaba parte de los extensos territorios españoles de la llamada Luisiana, cedidos, en parte, por Francia a España, y que hoy en día comprenden

catorce Estados; por el Sur, la Florida Oriental y la Florida Occidental, también territorio español, y por el Norte, nuevas colonias inglesas.

España comprendió pronto que no podía controlar los extensos y prácticamente despoblados territorios que se extendían desde el Mississippi al Pacífico, por lo que, en 1800, resolvió ceder la Luisiana a Francia, y convertir a este país en un valladar frente a los Estados Unidos. Pero la maniobra resultó un fracaso, cuando, dos años después, Napoleón vendió la Luisiana a los Estados Unidos, con lo que España y la futura Unión volvían a ser fronterizos en el Oeste. Finalmente, en 1819, España vende las Floridas a Norteamérica.

De esta manera, la isla de Cuba, mar de por medio, se encontró de vecino inmediato de los flamantes Estados Unidos de América.

Los recelos, y aun roces, entre España y los Estados Unidos se puede decir que nacieron con la misma independencia de las colonias inglesas. Así, a los problemas que planteaba entre ambos países la navegación por el Mississippi, había que añadir el régimen impuesto por las Leyes de Indias, que prohibía el establecimiento de ningún extranjero en territorio español, ni mantener tratos comerciales con otros países.

En este sentido hay que contemplar la conspiración que, en 1787, fraguaron Diego Gardoqui, primer Encargado de Negocios de España en los Estados Unidos; Esteban Miró, Gobernador de la Luisiana, y el General norteamericano James Wilkinson, con la idea de lograr que el Estado de Kentucky pasase a España o se declarase independiente de la Unión.

Posteriormente, la firma, en 1795, del "Tratado de amistad, límites y navegación entre los Estados Unidos y el Rey de España", prácticamente vigente hasta 1898, contribuyó a mejorar el clima entre los dos países.

La guerra que sostuvo España contra Napoleón trajo consigo una interrupción en las relaciones entre la España que seguía a Fernando VII y los Estados Unidos.

No fue así en el caso de la España sometida al Rey José, época durante la que los Estados Unidos no cejaron cerca de Napoleón en sus pretensiones sobre las Floridas y Cuba.

De esta manera, el 27 de abril de 1809, el virginiano Thomas Jefferson escribe una carta al entonces Presidente de la República estadounidense James Madison, concebida en los siguientes términos, carta que constituirá la primera manifestación oficial sobre las pretensiones de los Estados Unidos sobre la isla de Cuba: "Aunque con alguna dificultad (Napoleón) consentirá también en que se agregue Cuba a nuestra Unión, a fin de que no ayudemos a Méjico y las demás provincias." Se refiere, naturalmente, a las guerras de emancipación de las colonias de España en América.

Aunque la fecha de 1809 deberíamos retrotraerla a 1805, momento en el que Jefferson comunica al representante de Inglaterra en los Estados Unidos que si España entra en guerra con Inglaterra, los Estados Unidos se apoderarían de la isla de Cuba.

Ideas que Jefferson repetirá el 23 de junio y el 24 de octubre de 1823, en comunicados dirigidos, esta vez, al Presidente James Monroe.

El nivel de información de que disponía España en aquella época queda patente en la comunicación que, el 10 de abril de 1812, el Ministro de España en Washington, Luis de Onís, envía al Virrey de Méjico, Francisco Javier de Venegas, transmitiéndole sus sospechas sobre las pretensiones de los Estados Unidos, que buscaban llevar sus fronteras hasta el Pacífico, por una parte, y por la otra, anexionarse la isla de Cuba.

Verdaderamente, España se encontraba demasiado agobiada como para ocuparse con atención de lo que podía ocurrir en Cuba, cuando tenía que atender, al mismo tiempo, a la guerra contra Napoleón y a las de emancipación que se estaban librando en los antiguos virreinos con la ayuda, más o menos encubierta, de Inglaterra, Francia y los mismos Estados Unidos.

Todavía no habían finalizado las guerras en América cuando los preparativos que estaba llevando a cabo la Santa Alianza, de la mano de Francia, para restaurar en el trono del absolutismo a Fernando VII, siembran la alarma en el Gobierno norteamericano, por las posibles secuelas de aquella intervención en América, pues temía que las añoranzas del Rey español cerca de las antiguas colonias, lo llevasen a buscar la ayuda de las potencias europeas para recuperarlas.

Por otro lado, los Estados Unidos no descartaban la posibilidad de que el Gobierno liberal español requiriese la ayuda inglesa contra la Santa Alianza, entregando como pago la isla de Cuba.

Ante tal estado de cosas, el 28 de abril de 1823, John Quincy Adams, Secretario de Estado con el Presidente James Monroe, envía una nota a Hugh Nelson, Ministro de los Estados Unidos en España, concebida en los siguientes términos: "Cuba está en el camino de los Estados Unidos; llegaríamos hasta el uso de la fuerza para impedir que España ceda Cuba".

Esta toma de posiciones prelude la formulación de la "doctrina Monroe", que el Presidente expondrá el 2 de diciembre de aquel mismo año, en su discurso al Congreso, y que podemos resumir de la siguiente manera: los Estados Unidos no admiten ningún nuevo establecimiento colonial en América, ni ninguna tentativa de las potencias europeas para extender su sistema político a parte alguna del continente.

Como podemos ver, la "doctrina Monroe" entraña, a primera vista, una defensa de los principios democráticos en contra del colonialismo y de los regímenes legitimistas imperantes en Europa.

Más adelante, la "doctrina Monroe", en manos de otros intérpretes, convertirá a los Estados Unidos en los gendarmes del continente americano.

Sin embargo, la "doctrina Monroe" no impedirá que, en algunas ocasiones, los países europeos, aprovechando distintas circunstancias, impongan su política en algunos lugares de América, como, por ejemplo: el bombardeo de Veracruz por Francia, en 1838; la acción naval de Inglaterra y Francia en el Río de la Plata, en 1839; la anexión de Santo Domingo a España, en

1861; la intervención de España, Francia e Inglaterra en Méjico, en 1863; y la guerra de España contra Chile y Perú, en 1865.

Pasados los momentos de incertidumbre que provocaba la situación en Europa, el Gobierno norteamericano discurre mantener el *statu quo* en el Caribe, como medida más conveniente, por el momento, para conseguir sus fines, como así lo atestigua la nota que el Secretario de Estado, Henry Clay, envía, el 27 de abril de 1825, al representante en Madrid, A. H. Everett, aunque sin llegar a reflejar tal posición en un Tratado, como pretendía España. Pues, según escribe Clay a Everett, el 13 de abril del siguiente año, era innecesario, dadas las garantías que Washington, Londres y París habían ofrecido.

A todo esto debemos sopesar el impacto que la independencia de las colonias británicas, la Revolución francesa y la emancipación de la América española habían producido, en Cuba, efectos amortiguados por la existencia de una fuerte clase de criollos ricos que no se veían sojuzgados por los peninsulares.

Por otro lado, hay que apuntar, a los efectos que más tarde podremos ver, que a principios del siglo XIX se establecen en Cuba diversas logias masónicas, delegadas del Gran Consejo de Boston.

Mientras tanto, en la isla de Cuba se van perfilando las posiciones políticas que sobrevivirán hasta 1898. Por un lado, la de los peninsulares residentes en la isla, fervientes partidarios de que Cuba continuase, como hasta aquel momento, vinculada a España como una colonia; por otro, los cubanos partidarios de la independencia de la isla; en tercer lugar, los cubanos que se mostraban favorables a una anexión con los Estados Unidos, y, finalmente, el grupo de cubanos y peninsulares que se mostraban partidarios de que España abriese una serie de reformas políticas, sociales y económicas en la vida de la isla.

Esta última postura, para nosotros la que reunía mayor sentido común, fue recogida en el libro de Francisco Arango y Parreño, titulado "Reflexiones de un habanero sobre la independencia de la isla", que se publicó en Sevilla en 1823.

Las aspiraciones norteamericanas sufren un duro golpe en 1826, con motivo de la celebración del Congreso de Panamá, inspirado por Simón Bolívar, que se pronuncia sin ambages a favor de la emancipación por la fuerza de Cuba y Puerto Rico, propuesta que apoyan con entusiasmo Méjico y Colombia.

La reacción de los Estados Unidos, cuyos representantes no pudieron asistir a las sesiones del Congreso, fue de sobresalto ante aquella resolución, pues si Cuba llegaba a conseguir la independencia, desaparecería la posibilidad de que en el futuro pasase a formar parte de la Unión. Y, por otro lado, aquella oleada emancipadora podría alcanzar a los esclavos que malvivían en los Estados del Sur de Norteamérica.

La reacción de España ante las acciones navales emprendidas desde

Méjico y Colombia contra la isla de Cuba no se hicieron esperar, y, con fecha de 28 de mayo de 1825, declaró el estado de sitio en Cuba.

Mayor peligro entrañaban para España y los Estados Unidos, aunque por distintos motivos, los planes que, al parecer, había concebido Inglaterra en 1827, con el fin de crear un proceso revolucionario en Cuba y Canarias, y apoderarse de las islas, como dejaban traslucir las manifestaciones del Duque de Wellington al Conde de Alcudia, representante de España en Inglaterra; información que éste transmite a su Ministro en Madrid, y de cuyo contenido se da traslado al representante de los Estados Unidos en España, con el fin de que aquel país neutralizase la acción de Inglaterra.

Con este motivo, las manifestaciones estadounidenses en favor del mantenimiento del *statu quo* se repiten de una forma continuada y periódica: 2 de octubre de 1829, 13 de octubre de 1830 y 10 de agosto de 1837, en una especie de intento de tranquilizar al Gobierno español.

España, mientras tanto, se mantiene confiada en aquel clima internacional, en contraste con la guerra carlista que asolaba media Península, guerra que, entre otras cosas, demostró que España carecía de Marina de Guerra para bloquear la costa cantábrica y mucho menos para defender la isla de Cuba.

Y como en política no se toma ninguna medida gratuitamente, debemos apuntar las aspiraciones de Luis Felipe de Francia, que pretendía, en 1837, cobrarse con la cesión de Cuba la ayuda que su país estaba prestando a España en su lucha contra las aspiraciones del Pretendiente.

Para otros, en cambio, las cosas fueron bien diferentes, pues fue la Reina María Cristina de Borbón quien, en 1837, había comisionado al diplomático Campuzano y al banquero Aguado para que ofertasen al Rey de Francia la venta de la isla.

En el momento de abrirse las nuevas Cortes, el 24 de octubre de 1837, España toma una de las más desgraciadas decisiones de la historia de sus relaciones con Cuba: la de negarse a admitir en las Cámaras a los diputados que representaban a Cuba y Filipinas; por otra parte, cuidadosamente elegidos por los respectivos Capitanes Generales.

La adopción de una medida de tanta gravedad se debe, según manifestación oficial, a la diversidad de la población y a los intereses tan diferentes que se daban en aquellas islas, que hacían preciso su regulación por una ley especial.

Lo que realmente ocurrió era algo diferente, pues, entre otras cosas, en Filipinas, por ejemplo, contabilizando los tres millones de votos indios, aquellas islas llevarían a las Cortes nada menos que sesenta diputados.

La reacción que con este motivo se desata en Cuba es imaginable: una corriente de antiespañolismo recorre la isla desde el cabo de San Antonio a Punta Maisí, los independentistas y anexionistas encuentran motivos que justifican su postura, algunos cubanos dejaron de ser católicos, otros dejaron de hablar español, hubo quienes enviaron a sus hijos a estudiar a los Estados Unidos en vez de a España; otros los registraron con nombres

extranjeros, intraducibles al español... En suma, el divorcio entre criollos y peninsulares alcanzó estado de naturaleza, en paralelo a los sentimientos anexionistas e independentistas.

Poco después de aquellos hechos relatados más atrás, finaliza la I Guerra Carlista; con este motivo, el Secretario de Estado Forsyth, con fecha 15 de julio de 1840, escribe al representante de los Estados Unidos en Madrid, Aaron Vail, insistiendo en que su país deseaba el mantenimiento del *statu quo* en el Caribe, y no estaban dispuestos a consentir que la isla de Cuba fuese vendida o entregada a Inglaterra, como pago de la deuda de guerra contraída por España.

Por otro lado, Forsyth insiste en que España no debía consentir el tráfico de esclavos que se realizaba desde la isla en dirección a los Estados del Sur de la Unión, pues podría ser motivo de que Inglaterra, cuya labor abolicionista era cada vez más intensa, quisiese intervenir en los asuntos de Cuba.

El Secretario de Estado norteamericano llega a tanto en su interés en preservar Cuba de las garras inglesas, que incluso se muestra dispuesto a proteger militarmente la isla de cualquier ataque extranjero.

No era para menos; todavía el 17 de enero de 1843, el Secretario de Estado, Daniel Webster, pone en guardia a su representante en España, el escritor Washington Irving, de la conjura que Inglaterra estaba tramando con el fin de crear una república de gentes de color en Cuba. ¿Era éste el plan en que, según algunos historiadores, estaba implicado el General Espartero?

El "Destino Manifiesto" de la Unión, frase acuñada por la prensa de la época, parece que se va cumpliendo fatalmente para los demás países: en 1845, Tejas pasa a formar parte de los Estados Unidos, y, en 1848, después de la guerra con Méjico, van a seguir el mismo camino California, Nevada, Utah, Colorado, Arizona y Nuevo Méjico.

Los sucesivos Gobiernos españoles pretenden mantener, en relación con Cuba, un equilibrio entre Inglaterra y los Estados Unidos, que le hace balancearse peligrosamente entre Scila y Caribdis. Valga, como ejemplo, su manifestación de 24 de noviembre de 1845, en la que España cree contar con el auxilio de Inglaterra en caso de un conflicto por la posesión de Cuba.

Durante estos años, los Estados Unidos continúan su labor colonizadora en el interior del país, y la emigración europea sigue fluyendo a sus costas.

Estas circunstancias van conformando un tipo humano característico, al que algunos educadores de peculiar religiosidad le insuflan una especie de providencialismo civil.

Se atribuye a Ralph Waldo Emerson y a su obra "The american scholar", publicada en 1837, la paternidad del pietismo norteamericano, base del espíritu del hombre de aquel país y factor integrador del emigrante.

Este providencialismo terreno se va a traducir, por otra parte, en una

febril actividad, que encontrará su crisol en el ferrocarril, instrumento indispensable para colonizar los extensos territorios del Oeste.

Pero también en una especie de imperialismo comercial, que se plasma, por ejemplo, en la presencia norteamericana en las islas Hawai, en 1839; la firma de un tratado con el Japón, en 1854, por el que se abren dos puertos nipones al comercio norteamericano, y la instalación de factorías en Shanghai, en 1860.

Este expansionismo, como podemos ver, no procede a ocupar territorios, como era el método habitual seguido por los europeos, aunque no dejaba de ser menos efectivo. Quizás, porque los Estados Unidos no contaban todavía con una Marina de Guerra capaz de mantener abiertas las líneas marítimas de comunicación, ocupada como estaba la industria del país en tender las líneas férreas.

Por otro lado, la situación interna de los Estados Unidos era delicada; entre los Estados del Norte, de talante democrático, altamente industrializados y partidarios del proteccionismo económico, y los del Sur, aristocráticos, agrícolas y practicantes del librecambio.

A pesar de cualquier dificultad, los Estados Unidos habían nacido bajo el signo de la Fortuna. En 1850 se descubren los placeres de oro de California, que traen consigo una fabulosa acumulación de capital, que abrirá una nueva etapa en la historia del país.

El mismo año 1848, en el que los Estados Unidos se anexionan los territorios conquistados a Méjico, se produce la primera oferta oficial norteamericana encaminada a la compra de la isla de Cuba.

El 17 de junio de aquel año, el Secretario de Estado, James Buchanan, siendo Presidente James Knox Polk, dirige una carta a Romulus M. Saunders, representante en España de los intereses norteamericanos, dándole instrucciones para que ofrezca al Gobierno español 100.000.000 de pesos por la compra de la isla, esperando quizás que España accediese a la venta, dado el estado en que se encontraba su Tesoro.

El Gobierno español, en la voz del Ministro de Estado, Marqués de Pidal, contesta con energía que España preferiría ver la isla sumergida en el Océano, antes que acceder a su venta.

Paralelamente a este paso cualitativo en las pretensiones de los Estados Unidos sobre la isla, y de una forma un tanto coincidente, da comienzo a sus actividades en Nueva York la llamada Junta Cubana, que, en los primeros momentos de vida, reduce sus actividades a mítines, artículos en la prensa, contactos con diputados y senadores, colectas de fondos...

En ese mismo año, el cubano José Antonio Saco publica en París su famoso libro "Ideas sobre la incorporación de Cuba a los Estados Unidos", en el que se opone a todo plan revolucionario en la isla y a la idea de la anexión a los Estados Unidos. Como era de esperar, el libro de Saco provoca un gran revuelo entre los cubanos, mientras en los círculos españoles es acogido con viva satisfacción.

Las revueltas que hasta esa fecha se habían ido sucediendo en la isla,

algunas con apoyo extranjero, sobre todo mejicano y colombiano, y los intentos de desembarco que llevaban a cabo algunos aventureros, aunque no gozaban del amparo del Gobierno de los Estados Unidos, y en este sentido habían sido claros los Presidentes Taylor y Fillmore, el 11 de agosto de 1849 y el 25 de abril de 1851, respectivamente, tampoco veían comprometidos sus movimientos ni eran castigados con demasiada severidad cuando eran sorprendidos.

Sin embargo, la postura de los Estados Unidos empieza a despertar sospechas en los gobiernos de Francia e Inglaterra, circunstancia que España aprovecha para proponer a aquellos países la firma de un tratado que le asegurase la tranquila posesión de la isla. Tratado que, como vemos, gravita una y otra vez sobre el tema cubano.

Evidentemente, la firma de un tratado de aquellas características era algo que no cabía en los planes norteamericanos, pues hipotecaba sus acciones futuras. De esta manera, el 1 de diciembre de 1852, los Estados Unidos contestan a Francia e Inglaterra, que no veían la necesidad de firmar un tratado al respecto, pues suficientes pruebas habían dado de su deseo de seguir manteniendo el *statu quo* en la zona.

Por otro lado, debemos apuntar que, en esta época, llevadas las fronteras al Pacífico y al Río Grande, comienza a surgir en Norteamérica un movimiento que volvía la mirada hacia los problemas que estaban surgiendo en el propio país, a la búsqueda de la construcción interior.

Hacia mediados de siglo, los cubanos partidarios de la independencia de la isla comienzan a desconfiar de las ocultas intenciones de los Estados Unidos.

La alarma se hace patente a raíz de la llamada “Conferencia de Ostende”, celebrada en el mes de octubre de 1854, entre Pierre Soulé, Ministro de los Estados Unidos en Madrid, James Buchanan, representante en Londres, y J. Y. Mason, que lo era en París, y en la que los participantes declaran sin ambages que los Estados Unidos debían procurar la compra de la isla a España; pero que si España no se avenía a resolver el problema por medios pacíficos no se debían descartar otros procedimientos.

La postura de los Estados Unidos no dejaba lugar a dudas. Los cubanos partidarios de la independencia veían desaparecer cualquier esperanza de ayuda directa para conseguir sus objetivos. Por su parte, el Gobierno español, aunque respondía diplomáticamente a todas las manifestaciones norteamericanas, no tomaba, en cambio, ninguna medida de carácter internacional para contrarrestar la ofensiva norteamericana, ni concedía a la isla el régimen, objeto de una ley especial, que hacía años había prometido a Cuba, que continuaba sometida al tratamiento de colonia.

El 18 de diciembre de 1854, el Gobierno español, en la voz del Ministro de Estado, declara en las Cortes, como respuesta a los conferenciantes de Ostende, que “desprenderse de Cuba era desprenderse del Honor nacional”.

De una forma continuada, en 1855 el Presidente Pierce, en 1861 el Presi-

dente Buchanan, y en 1859 el propio Congreso de los Estados Unidos, insisten en su deseo de llegar a un arreglo pacífico de la cuestión cubana, que incluía la compra de la isla.

La ofensiva norteamericana en torno a la isla de Cuba queda en suspenso entre los años 1860 y 1868, a causa de la Guerra de Secesión que asola el territorio estadounidense.

Durante esos mismos años, España protagoniza en América una serie de acciones que verdaderamente no van a contribuir a resolver la cuestión cubana, sino más bien a complicar su situación.

Por un lado, entre 1861 y 1862, España, con el concurso de otros países, interviene en las cuestiones de Méjico, lo que le acarrea la enemistad de todas las repúblicas hispanoamericanas, que ven en aquella actitud el retorno, siempre añorado, de España a América. Apuntamos aquí que, a su regreso a España, después de la aventura en Méjico, Prim visita los Estados Unidos y se entrevista con Abraham Lincoln, el 31 de mayo de 1862, visita que más adelante tendrá su trascendencia. En 1861, España anexiona la antigua república de Santo Domingo, si bien es verdad que a petición de una mayoría del pueblo dominicano; aunque en 1865 Santo Domingo vuelve a recuperar la independencia.

Entre 1864 y 1866, España mantiene con Chile, Ecuador y Perú la llamada Guerra del Pacífico.

En otros teatros, en 1859, España sostiene una guerra en la Cochinchina, y en 1859-1860, en Marruecos.

Verdaderamente no era ésta una política que procurase un acercamiento a las repúblicas hermanas, con alguna de las cuales España no mantenía relaciones diplomáticas, pues todavía no había reconocido sus regímenes republicanos. Y, por otro lado, se veía que España actuaba con cierto artificio, cubiertas sus espaldas por la guerra que envolvía a los Estados Unidos.

En 1865, las ideas reformistas de que había hecho gala el General Francisco Serrano Domínguez durante su etapa de Capitán General de Cuba, inspiran el Real Decreto de 25 de noviembre, que sienta las bases en que deberían fundarse las leyes especiales prometidas a Cuba, y, entre ellas, como la más importante, la extensión a la isla de las garantías constitucionales que existían en la Península. Lamentablemente, los trabajos que emprende la Comisión Informativa son arrojados al cesto de los papeles, ante las presiones, entre muchas otras, de los sectores partidarios del mantenimiento de la esclavitud en la isla.

Una vez finalizada la Guerra de Secesión, los Estados Unidos encontrarán en el mantenimiento de la esclavitud en la isla un grave obstáculo para la consecución de sus fines. Pues, no se iba a integrar en la Unión un estado esclavista, después de la cruenta guerra que había enfrentado al Norte y al Sur del país.

Por esta razón, la política del Presidente Ulyses S. Grant, durante sus varios mandatos, se va a dirigir principalmente a conseguir de España la

abolición de la esclavitud. Incluso, Grant llega a pensar en la anexión de Santo Domingo y la explotación de la caña de azúcar a gran escala en esta isla, con lo que se llegaría a arruinar a Cuba, que vendría a parar a manos de Norteamérica.

LA SEGUNDA PARTE DEL SIGLO

El 18 de septiembre de 1868, la Marina de Guerra se convierte, por primera vez en lo que va de siglo, en protagonista de la política española, cuando Juan Bautista Topete y Carballo, entonces Capitán del Puerto de Cádiz, pone a disposición del General Prim la escuadra surta en aquellas aguas, para que, junto con los demás conjurados, inicie el pronunciamiento que llevará a la caída de Isabel II.

Pocos días más tarde, y como si actuasen de consuno, el 10 de octubre para ser más exactos, estalla en Cuba la guerra contra España al grito de "¡Viva Cuba libre!".

Se ha querido ver la misma mano en ambos acontecimientos, la mano de la masonería internacional; todo ello en base a la adscripción de algunos protagonistas de aquellos hechos a dicha asociación, y a la influencia y poderío que se le ha querido conceder a la llamada "venerable orden".

Si bien es verdad que Prim, Sagasta y varios otros protagonistas de la Gloriosa pertenecían a la masonería, y si Carlos Manuel de Céspedes, principal actor del grito de Yara, era miembro de la logia de Manzanillo, nos negamos a creer, sin embargo, en tal confabulación y a otorgar tamaño poder a la masonería.

La masonería española de la segunda mitad del siglo XIX aparece revestida de un carácter un tanto moderado, y se encontraba dividida en varias ramas irreconciliables. Más que una sociedad secreta, la masonería de esta época, perdido ya su aire revolucionario, era más bien un club de personas más o menos ilustres, que comulgaban con una serie de principios, como la separación del Trono y el Altar y la defensa de la soberanía popular, opuestos al absolutismo y aun al sistema monárquico.

Por su parte, en Cuba existían dos grandes agrupaciones masónicas, divididas a su vez, en varias ramas: por un lado, las logias que seguían la obediencia española, de la que no se separan hasta el Congreso de Lausana de 1922; por otro lado, las logias sometidas al Supremo Consejo de Charleston, que se establece en la isla hacia 1860, de clara influencia norteamericana, y, finalmente, algunas más de carácter independiente.

Se podía pensar, entonces, que las logias de influencia anglosajona, integradas además por una inmensa mayoría de criollos cubanos, se encontraban más próximas al régimen republicano de los Estados Unidos, a la diversidad de cultos que se practicaba en aquel país y al libre comercio que fluía con fuerza entre sus Estados.

Mientras que las logias que seguían la obediencia española, de las que

formaba parte una mayoría de peninsulares, tenderían a inclinarse hacia las posiciones que patrocinaban los liberales de la Madre Patria.

En relación con lo que estamos hablando hay que anotar cómo, el 21 de abril de 1870, el general norteamericano Logan presenta ante la Cámara de Representantes de su país la protesta formulada por diez logias estadounidenses contra los asesinatos (palabras textuales) de algunos hermanos masones, perpetrados en la isla de Cuba con ocasión de la guerra.

El cambio de régimen acaecido en España en 1868 desató un cúmulo de esperanzas entre los cubanos reformistas e independentistas, confiados en que sus aspiraciones harían respuesta en la nueva situación política española.

Es de sobra conocido que Prim, previamente a la Gloriosa, había mantenido contactos con algunos ricos plantadores cubanos de tendencia reformista, a los que solicitó ayuda económica para llevar adelante la revolución en España, bajo la promesa de introducir decisivas reformas en la isla, una vez que hubiese alcanzado el poder. Los cubanos, por razones desconocidas, no accedieron, finalmente, a los deseos de Prim.

Aun así, en agosto de 1869, llega a Madrid el agente cubano Forbes, con el fin de presentar a Prim y Serrano una oferta de compra de la isla, formulada en nombre de José Morales Lemus. Enterado de la visita, el representante de los Estados Unidos, General Dan E. Sickles, asume de inmediato la iniciativa, sobre las siguientes bases: reconocimiento de la independencia de la isla, pago de una indemnización a España por parte de los cubanos, abolición de la esclavitud y cese de las hostilidades.

Prim, como medida previa a cualquier negociación, exige, entonces, que los insurrectos depongan las armas, la garantía norteamericana del pago de la indemnización, la celebración de un referéndum sobre la independencia de la isla y el previo acuerdo de las Cortes.

Ante el escándalo que estalla en España al hacerse pública la noticia y el poco interés que mostraba el Gobierno norteamericano por la independencia de la isla, se rompen las negociaciones.

Las intenciones que guardaban los Estados Unidos sobre el futuro de la isla, cuya independencia tratarían de evitar a cualquier precio, pues una Cuba independiente no querría anexionarse a la Unión, quedan en evidencia ante el llamado "asunto de los cañoneros".

Prácticamente nada más dar comienzo la guerra en Cuba, España contrata con los Estados Unidos la construcción de treinta cañoneros para el resguardo de la isla; prueba evidente, por otra parte, de que España no estaba preparada militarmente para hacer frente a una guerra, ni había previsto un levantamiento en Cuba.

Los Estados Unidos, sin plantearse problema alguno relacionado con su neutralidad, y sin tener en cuenta su posición ante los cubanos, comienzan de inmediato la construcción de los buques.

Las protestas que con este motivo se formulan contra los Estados Unidos, principalmente por parte de Perú, dolido todavía por la guerra que

había sostenido contra España, da lugar al embargo de los buques ya construidos.

Por fin, tras arduas negociaciones, en enero de 1870, el Gobierno norteamericano entrega a España doce cañoneros.

Mientras tanto, el 16 de octubre de 1868, se había constituido en Madrid la llamada Junta Cubana, que defendía la unión de la isla con España, pero también el mantenimiento de la esclavitud, puesta en cuestión ante los rumores de las reformas que el Gobierno español proyectaba introducir en Cuba, y en concreto su abolición, medida recogida de facto en la Constitución del mismo 1869, y que se plasmará en la Ley de 4 de julio de 1870, inspirada por Segismundo Moret.

La postura que adopta el Congreso norteamericano ante la guerra que asolaba la isla de Cuba, queda definida en el mes de abril de 1869, a instancias del Secretario de Estado Henry Clay, en los siguientes términos: "El Congreso manifiesta sus simpatías hacia el pueblo cubano que lucha por su independencia y por establecer un régimen republicano en la isla, y declara que apoyaría al Presidente en el caso de que éste juzgase oportuno reconocer la independencia de la isla".

Paralelamente a esta declaración oficial, se producen diversas manifestaciones privadas de algunos políticos, que revisten, en cambio, un tono poco conciliador, como las de W. E. Robinson, de 11 de enero y 22 de febrero de 1869, ante la Cámara de Representantes, en favor del reconocimiento de la independencia de la isla; las de Shelby Cullon, de 26 de febrero del mismo año, sobre la libertad de Cuba, y las de John Sherman, del 27 de febrero, también del mismo año, en el Senado, y en igual sentido.

Como es lógico, el Presidente de la República muestra una postura más moderada. Así, en sus mensajes a la Unión, los años 1869, 1870, 1871, 1872 y 1874, Ulyses S. Grant se lamenta de la guerra que incendiaba la isla, y muestra su deseo de que España conceda al pueblo cubano una amplia autonomía, sin mencionar para nada la anexión de Cuba a los Estados Unidos.

Quizás contribuían a crear este templado clima que se respiraba en el Gobierno norteamericano, los informes que, desde noviembre de 1869, venía enviando desde Madrid su representante, el General Sickles, en los que anunciaba los planes de reforma que proyectaba introducir el Gobierno español en la isla de Puerto Rico, primero, y Cuba, después.

Sin embargo, debemos apuntar que, durante la Guerra de Cuba, los Estados Unidos se convirtieron, hasta cierto punto, en la base de operaciones de los insurrectos, y, por otro lado, no fueron infrecuentes las ocasiones en que políticos norteamericanos, y aun miembros de su Gobierno, recibieron a distintos emisarios de los cubanos, a los que prestaban oídos.

El Gobierno español, por otra parte, se veía presionado en esta época por los republicanos, por un lado, que exigían drásticas reformas en Cuba, empezando por la independencia de la isla, y, desde el otro, por los carlistas, que buscaban el apoyo financiero de ciertos cubanos y peninsulares residentes en Cuba, ante la perspectiva de que el futuro gobierno del Preten-

diente mantendría las condiciones coloniales en la isla. En este sentido es preciso entender la carta que, el 31 de octubre de 1868, Carlos de Borbón dirige al cubano Miguel de Aldama. Oro esclavista cubano y aspiraciones carlistas que, junto con otras complicaciones ya conocidas, desembocarán en el asesinato del General Prim.

Si, desde tiempo atrás, las manifestaciones oficiales norteamericanas sobre la isla de Cuba se venían produciendo con una cierta regularidad, aparecen ahora unos nuevos interesados en el futuro de la isla, cuya presencia supone un importante cambio cualitativo en las relaciones entre España y los Estados Unidos. Nos referimos a los sindicatos norteamericanos.

La posible anexión de Cuba a los Estados Unidos era contemplada por los sindicatos, sobre todo de Florida, con cierta aprehensión, pues la barata mano de obra cubana, a la que habría que sumar los numerosos esclavos que en aquel caso quedarían en libertad, constituiría una dura competencia para los obreros norteamericanos que trabajaban en los mismos sectores de producción; es decir, el tabaco y el azúcar.

De esta manera, los sindicatos se deciden a tomar parte en la cuestión cubana, con el fin de controlar aquel futuro mercado de trabajo.

En este sentido hay que entender la oferta de un empréstito con la garantía de Cuba y Puerto Rico, que, el 5 de marzo de 1871, realiza a España el representante sindical Edward Belknap; a la que contesta Moret el 24 de abril, manifestando que era necesario oficializar aquella oferta.

El advenimiento de la República a España desencadenó una ola de optimismo en el Gobierno norteamericano, en la idea de que el nuevo régimen contribuiría a la apertura de un proceso de reformas en Cuba y Puerto Rico.

Efectivamente, se aplica a Puerto Rico el régimen municipal y provincial que regía en la Península, queda abolida la esclavitud en Puerto Rico y se extiende a aquella isla el Título I de la Constitución de 1869; esto es, el sufragio universal, los derechos del individuo, etc. Respecto a Cuba, se suprimen las facultades excepcionales de "comandante de plaza sitiada", prerrogativa del Capitán General desde 1825, se levantan los embargos gubernativos sobre los bienes de los insurrectos, se organiza la administración de justicia, etc.

A su paso por la presidencia de la República, Pi y Margall discurrió que Cuba se constituyese en un Estado más, dentro de la República Federal que pensaba crear en España.

Hasta llegar ese momento, Pi y Margall pensó solicitar un empréstito a los Estados Unidos, con la idea de afirmar de esta manera la soberanía española sobre la isla, pues el pago de aquel empréstito debería garantizarse con las rentas de Cuba, razón por la cual los Estados Unidos estarían más que interesados en mantener la soberanía española sobre la isla y poder recuperar en su día el empréstito. Asimismo, quedaría abolida de derecho la esclavitud en la isla de Cuba.

La rapidez con que se sucedían los acontecimientos políticos en la

España de la República provoca la caída de Pi y Margall y, por consiguiente, hizo inviables sus planes.

La marcha de la guerra en la isla de Cuba durante la época en que la República rigió los destinos de España, enfrentada a los carlistas y a los cantonales, continuó con los altibajos característicos de este tipo de conflictos bélicos.

Debemos mencionar aquí dos incidentes que ensombrecieron las relaciones de España con los Estados Unidos en esta época.

Durante las guerras que la República española sostuvo con los cantones, el de Cartagena concretamente, llevado quizás de su admiración por el federalismo norteamericano, solicitó autorización de aquel país para que sus buques pudiesen enarbolar su bandera, irregularidad a la que naturalmente no accedió el Gobierno norteamericano.

El otro conflicto que vino a enrarecer las relaciones entre España y los Estados Unidos tuvo como protagonista al "Virginus".

Este buque de pabellón norteamericano fue apresado el 31 de octubre de 1873 por el cañonero español "Tornado", en aguas cubanas. El "Virginus" iba cargado de filibusteros norteamericanos, cubanos e ingleses, y pertrechos para los insurrectos cubanos, por lo que España no podía cerrar los ojos ante tales circunstancias; imaginemos las medidas que hubiese adoptado en su caso el Gobierno norteamericano.

El apresamiento del buque y los fusilamientos que se siguieron a continuación provocaron una oleada de protestas en los Estados Unidos. Las buenas relaciones existentes entre el entonces Presidente de la República española, Emilio Castelar, y Ulyses Grant suaviza un tanto la tensa situación. Finalmente, España devuelve el buque apresado a los Estados Unidos y concede una indemnización a los familiares de los ajusticiados.

En 1874, ante la inestabilidad política que sacudía a España, el Gobierno de los Estados Unidos da a conocer sus deseos de que finalice la guerra en Cuba, a cuyo fin se pone en contacto con las potencias europeas, a las que plantea el problema de su posible intervención en el conflicto. En este mismo sentido se manifiesta Grant, en su mensaje a la Unión correspondiente al año 1875, señalando que habría que acudir a la mediación o a la intervención, ante la impotencia de España para dar fin a la guerra.

Al margen de algunas de sus manifestaciones, España no pudo decir que el Presidente Grant se había mostrado hostil a sus intereses, a pesar de que los historiadores lo consideran un representante de la doctrina Monroe e instrumento de la plutocracia industrial del Norte.

Lo que debemos destacar es que, después de la guerra de Secesión, los Estados Unidos surgen en el panorama mundial como una gran potencia; los intereses de Wall Street se instalan en Méjico, América Central y el Caribe; y, entre 1870 y 1910, quince nuevos Estados se integran en la Unión. Alaska había sido adquirida a Rusia, ya en 1867.

Precisamente durante estos años de guerra, los Estados Unidos comienzan a utilizar con profusión los argumentos humanitarios como medio de

justificar sus constantes presiones sobre la marcha en los asuntos cubanos; argumentos que ampararán su intervención en 1898.

La actitud que muestran los distintos gobiernos de las repúblicas hispanoamericanas con motivo de la Guerra de Cuba es mayoritariamente hostil hacia España. Méjico recibe la bandera cubana en sus puertos; Chile, Perú y Salvador llegan a reconocer la República cubana; mientras Colombia y Perú solicitan la intervención armada de los Estados Unidos en la isla.

Encontramos una cierta explicación en esta actitud, en el hecho de que España, dando muestras de una notable falta de tacto político, todavía no había normalizado sus relaciones diplomáticas con algunas de aquellas repúblicas, y, por otra parte, estaban recientes las heridas abiertas por la intervención española en Chile, Perú, Méjico y Santo Domingo.

Si éste era el panorama de las relaciones internacionales de España en América, no era más halagüeño el que se podía contemplar en Europa, donde España no logró articular un sistema de alianzas e intereses, a lo largo de todo el siglo XIX, favorable a sus posiciones, con las consecuencias que hoy podemos comprobar.

Otros nubarrones vienen a ensombrecer las relaciones entre España y los Estados Unidos en relación con la isla de Cuba, cuando, todavía viva la guerra contra los carlistas, se extiende el rumor de que España proyectaba ceder la isla a Alemania, como pago de la ayuda militar y diplomática que le venía prestando en su lucha contra el Pretendiente.

El cansancio que se dejaba sentir entre ambos contendientes, españoles y cubanos, las desavenencias que entretenían a los líderes insurrectos y la actitud de Grant, negándose a prestar cualquier ayuda oficial a los cubanos en lucha, lo que había provocado la desbandada de la Junta Cubana de Nueva York en aquella fecha, lleva a España y a Cuba, de la hábil mano de Martínez Campos, a firmar la paz a orillas del río Zanjón.

Los términos de la paz comprometen a los contendientes, entre otros extremos, a conceder una amnistía general, al envío de representantes de la isla a las Cortes, a la aplicación en Cuba de las mismas leyes que regían en la Península y a la abolición de la esclavitud.

Tenemos que decir, aunque nos duela, que España no cumplió verdaderamente las promesas contraídas a orillas del Zanjón. Los esfuerzos que llevó a cabo Martínez Campos para aplicar el Convenio resultaron infructuosos por obra de Cánovas, principalmente, con lo que se ponía en manos de los cubanos el resentimiento para iniciar una nueva guerra, y en manos del Gobierno norteamericano los argumentos políticos para atizarla.

Así, la Ley electoral del 28 de diciembre de 1878 suprime el sufragio universal en las Antillas, y crea, como contrapartida, una situación favorable a los peninsulares; y el Decreto de 9 de junio de 1878 sobre Gobiernos superiores de Cuba y Puerto Rico y régimen municipal y provincial, reviste un carácter centralizador.

Sin embargo, la Paz del Zanjón abre un período de relativa tranquilidad,

sólo perturbado por alguna algarada, que contribuye al florecimiento de la isla.

Curiosamente, Cuba seguía siendo en esta época la "provincia" (entre comillas) más rica de España, mientras recibía un tratamiento político de auténtica colonia.

Por otro lado, no tenemos noticias de que ningún Presidente del Gobierno español considerase oportuno, a lo largo del siglo, visitar aquella parte de España.

Por supuesto, ningún monarca ni miembro de la familia Real visitó la isla, hasta que la Infanta Eulalia, de camino para los Estados Unidos, precisamente, puso el pie en Cuba con ocasión de conmemorarse el IV Centenario del Descubrimiento de América.

En este período de que hablamos, se crea el Partido Liberal cubano, de carácter autonomista, y la Unión Constitucional, que buscaba la asimilación de la isla con la Península.

Desde 1878 a 1888, los cubanos independentistas y anexionistas, comprendiendo que, de momento, sería inútil intentar conseguir sus fines por la fuerza, comienzan a desarrollar una intensa campaña de propaganda en España y los Estados Unidos, que, evidentemente, rindió más frutos que preparar una nueva guerra.

Al mismo tiempo, Cuba emprende un activo comercio con los Estados Unidos, que convierte a este país en el primer proveedor y el principal mercado de la isla, creándose una dependencia económica extraordinariamente favorable para los planes anexionistas a que venía aspirando la Unión, tal y como el Presidente Harrison declarará en su mensaje al Congreso el 3 de diciembre de 1889.

Esta nueva actitud de los cubanos fue interpretada de muy diferente manera por el General Camilo Polavieja, destinado en la isla en esa época, quien, en su libro "Relación documentada de mi política en Cuba", recoge la carta que el 4 de junio de 1879 escribía al General Ramón Blanco, Capitán General de Cuba en aquel momento.

En 1880 queda abolida oficialmente la esclavitud en la isla de Cuba, que es sustituida por la figura del "patrocinado", hasta que, en 1886, se extingue definitivamente. Con esta medida, España, cuyo monarca llevaba el sobretítulo de Su Majestad Católica, se incorpora, aunque tan tardíamente como podemos ver, al conjunto de países que habían declarado fuera de la ley tal execrable institución.

Y en 1881 se extiende a Cuba la Constitución que regía en España desde 1876, al igual que el Código Civil, la Ley de Enjuiciamiento Civil, el Código de Comercio, el Código Penal y la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

La sucesión de presidentes republicanos desde 1859, se rompe en 1884, cuando el demócrata E. Grover Cleveland accede a la Casa Blanca, dando un importante vuelco a las relaciones entre el Norte, mayoritariamente republicano, y el Sur, de tradición demócrata.

El primer mandato de Cleveland aporta al problema cubano un matiz de aparente sosiego.

Cleveland, un buen y honesto administrador, se mostró un celoso guardián de la doctrina Monroe, como cuando durante su segundo mandato consiguió que se sometiese a arbitraje el pleito de límites que venían sosteniendo Inglaterra y Venezuela, y resolvió el caso del Mar de Behring; pero también supo frenar las ansias expansionistas de algunos sectores de su país al anular, por ejemplo, el Tratado de anexión de las islas Hawai, que había negociado el Presidente republicano B. Harrison, anexión que no se produjo hasta 1898.

Como era de imaginar, la actitud de Cleveland produce el consiguiente desánimo entre los cubanos partidarios de la anexión de la isla a los Estados Unidos, tal y como lo refleja el cubano Juan Bellido Luna, en su folleto "La anexión de Cuba a los Estados Unidos", publicado en Nueva York en 1888.

En este clima, España y los Estados Unidos firman, el 13 de febrero de 1887, un *Modus Vivendi* comercial, que por el solo hecho de haber llegado a su firma ya constituyó un éxito para España.

Vuelve a ensombrecerse el panorama cuando, en 1889, el republicano Benjamin Harrison, decidido anexionista, y su Secretario de Estado, James G. Blaine, abren en Washington una conferencia Internacional Americana, para conmemorar el centenario de su país, con la verdadera intención de reafirmar el liderazgo de los Estados Unidos en el continente.

La conferencia, sin embargo, no alcanzó los fines que los norteamericanos se habían propuesto, pues los delegados hispanoamericanos defendieron bizarramente su independencia, en palabras que el delegado argentino Roque Sáenz Peña resumió, en la frase tomada de Martí, "América para la Humanidad", en clara oposición a la doctrina Monroe.

Aun así, la postura de la administración Harrison, y concretamente la de James Blaine, da un fuerte impulso a las aspiraciones anexionistas de los cubanos, por lo menos así lo refleja el General Polavieja el 10 y el 20 de febrero de 1891, en cartas al Ministro de Ultramar y al Ministro de la Guerra, respectivamente.

Merecería un estudio pormenorizado, para el que no tenemos espacio aquí, la distinta actitud que observaron los gobiernos conservadores de Cánovas, ciego ante la realidad colonial que lo atropellaba, y los liberales de Sagasta, cobardes en la aplicación de las reformas que ellos mismos habían elaborado.

Sin embargo, queremos apuntar que, si la España de la Restauración y la Regencia no quiso internacionalizar el conflicto cubano para evitar que cualquier ráfaga de aire procedente del exterior pudiese agitar la estabilidad de la monarquía, tan duramente conseguida, y si no tenía bastantes muestras de las injerencias de Norteamérica, se encontró sumergida a la fuerza en pleno conflicto internacional en 1885, cuando estalló la cuestión de las

Carolinas, y lo que es más grave, se encontró sola, como le iba a ocurrir más tarde en relación con la isla de Cuba.

Si veíamos antes que, hacia 1886, el mercado cubano estaba prácticamente en manos norteamericanas, en 1891, los interesados en este comercio, ante la grave dependencia económica que sufría la isla y la amenaza del nuevo arancel aprobado por la Administración norteamericana, que hacía ruinoso la exportación del azúcar cubano a aquel país, constituyen el llamado "Movimiento económico", que buscaba la firma de un tratado comercial con los Estados Unidos, que protegiese sus intereses y la implantación de reformas aduaneras en la isla.

No lo comprende así el entonces Capitán General de Cuba, General Polavieja, ni el Gobierno español, que ven claras intenciones anexionistas e independentistas detrás de aquellas maniobras.

España, negocia, sin embargo, un Trato de Comercio con los Estados Unidos, que es aprobado el 28 de junio de 1891, que derribaba prácticamente las trabas aduaneras impuestas por aquel país, aunque, a cambio, España desarmaba arancelariamente a Cuba ante los Estados Unidos. Con esta medida, la isla quedaba prácticamente en manos de los yanquis.

Con ocasión de la Conferencia de Berlín, celebrada en 1885, fecha en la que las potencias europeas se reparten el continente africano, comienza a tomar carta de naturaleza política la idea imperialista, esto es, las apetencias de que dan muestra algunas naciones por apoderarse de territorios en cualquier parte del mundo, ya fuesen coloniales como no coloniales, con fines estratégicos, comerciales o puramente egoístas.

Es evidente que, a todo lo largo de la Historia del mundo, muchas naciones o, por mejor decir, todas las naciones, han tendido a extender sus dominios en todas direcciones. Pero, en la segunda mitad del siglo XIX, la formulación teórica de la idea imperialista, el componente económico de la misma y el aparecer enmarcada entre otra serie de factores, como el espíritu humanitario, el militarismo, la eclosión de la ciencia, el nacionalismo, la búsqueda de nuevos mercados, el industrialismo, la exaltación de lo anglosajón, etc., la revisten de un carácter muy especial.

Con respecto a los Estados Unidos, los historiadores sostienen, por ejemplo, Phillip Foner, que si hasta 1890 este país había estado llevando a cabo una política claramente expansionista, a tenor de su destino manifiesto, a partir de aquella fecha, al mezclarse la política con las cuestiones comerciales, inicia una etapa de decidido imperialismo.

Esta distinción nos parece demasiado sutil. Mejor podíamos decir que, a partir de 1890, se acelera el proceso imperialista, impulsado, entre otras cosas, por los resultados de la Conferencia de Washington, celebrada en 1889, de la que hemos hablado más atrás.

En 1890, precisamente, sale a la luz la obra del marino norteamericano Alfred Thayer Mahan, titulada "Influencia del poder naval en la Historia".

Habitualmente, se ha considerado a este libro como la Biblia del imperialismo naval americano, creador de la teoría del "poder naval".

Sin quitarle méritos a Mahan ni a su obra, nos atrevemos a opinar que, como muchas veces ocurre, el libro surgió en el seno de un movimiento, en este caso de pensamiento político, que tenía como protagonista a Henry Cabot Lodge, Theodore Roosevelt, Henry Adams y Brook Adams; y en modo alguno fue al revés, esto es, que el libro diese nacimiento a aquel movimiento político.

La indudable aportación de Mahan fue teorizar, conceptualizar unas ideas que se habían dejado sentir desde siempre en todas las marinas del mundo, e incluso habían entrado a formar parte de la doctrina naval de muchos países. Por hablar de un ejemplo español, apuntamos el planteamiento teórico contenido en la exposición de motivos que encabeza el Plan Naval que Antequera presentó a las Cortes en 1884.

Lo que había dado aquellos vuelos a la política y al pueblo de Norteamérica fue el hecho, por demás elocuente, de que ya en aquella época el país producía más carbón y acero que cualquier nación europea; carbón y acero que, en la economía de entonces, se tomaban como baremo de la riqueza de un país; además del petróleo, descubierto en Pensilvania en 1889. A todo esto debemos unir el despertar de nuevas apetencias expansionistas en torno al Pacífico; primero hacia las islas Hawai, y después hasta las Filipinas, teniendo ya en el punto de mira al Japón.

Sin olvidar que la colonización de los territorios continentales de la Unión estaba llegando a su fin.

Finalmente, los proyectos de abrir un canal interoceánico en Centro América estaban muy avanzados, y eran del dominio de la opinión pública, proyectos que exigían estratégicamente la posesión de la isla de Cuba. Debemos apuntar, a este respecto, que, ya en 1850, se firma el Tratado Clayton-Bulwer, por el que los Estados Unidos e Inglaterra acordaban la neutralización del futuro canal.

Para llevar adelante todos estos planes, los Estados Unidos necesitaban una fuerte Marina de Guerra, de la que carecían en 1890.

Y fue, entonces, cuando Roosevelt, Lodge, los hermanos Adams y los intereses económicos que representaban integraron en su grupo a aquel oscuro profesor de Historia que venía dando clases, desde 1885, en la Escuela de Guerra Naval.

Por supuesto que en España se conocían los planes norteamericanos, no en vano los trataba la prensa yanqui y eran objeto de viva discusión en el Congreso; otra cosa era si la clase política española y la cúpula militar se preocupaban de adoptar algún tipo de medidas ante futuros acontecimientos.

Valgan como ejemplo de lo que decimos, las cartas que escribió Polavieja al Ministro de Ultramar, Antonio María Fabié, en 1890, que recoge el mismo Polavieja en su libro citado.

Pero volvamos a Cuba, piedra de toque de las relaciones entre España y los Estados Unidos durante este siglo.

Las posturas independentistas y anexionistas, que en cierto modo

encontraban eco en el mundo político norteamericano, van a contar, desde 1892, con un nuevo factor, que cambiará por completo las bases sobre las que se asentaban los planes sobre el futuro de la isla.

En esa fecha, el cubano de padres españoles José Martí, funda en Nueva York el Partido Revolucionario Cubano.

El nuevo partido, en contra de lo que venían haciendo los que hasta ese momento existían en la isla, buscó la militancia de los obreros cubanos que trabajaban en Nueva York, Tampa y Cayo Hueso; da entrada en el partido a los negros, que hasta ese momento habían estado apartados de las tareas políticas por la actitud de los líderes cubanos, y se titula antiburgués, antiyanqui y antiespañol.

Con esta ideología, nadie podía pensar que el nuevo partido pudiese encontrar eco alguno. Pero el genio de Martí lo convirtió, al poco tiempo, en la herramienta más útil de las aspiraciones cubanas.

Las clases potentes cubanas, a la postre tuvieron que rendirse a Martí; los norteamericanos, por su parte, aun comprendiendo que Martí perseguía unos objetivos totalmente contrarios a sus propios fines, tuvieron que reconocer la evidencia de que era el único que podía aglutinar a todos los cubanos contra España.

Ocasión inigualable para comprobar el estado de ánimo de las repúblicas hispanoamericanas en relación con Cuba, España y los Estados Unidos, fue la conmemoración del IV Centenario del Descubrimiento de América.

Para satisfacción de España, se puede decir que nuestro país se encontró totalmente arropado, en aquella ocasión, por sus antiguas colonias.

Fueron olvidados antiguos rencores, pues la continua emigración desde la Península, la constitución en estas repúblicas de fuertes organizaciones de emigrados españoles, unos lazos culturales cada vez más intensos, y, no debemos olvidarnos, los temores, cada vez más fuertes, que despertaba la realidad del destino manifiesto de Norteamérica, hicieron que las repúblicas americanas se acercasen a España, y luego a Europa.

Sí es verdad que Martí encontró eco en algunos sectores hispanoamericanos, pero su postura revolucionaria sembró el terror en las burguesías gobernantes, y al final sólo recibió un apoyo más simbólico que real, tal y como se va a demostrar a la hora del estallido de la guerra.

Los Estados Unidos tampoco se quisieron quedar fuera de los actos que conmemoraban el IV Centenario del Descubrimiento, y enviaron a Palos al buque de guerra "Newarck", al mando del almirante A. E. Benham, para tomar parte en la revista naval que se celebró el 3 de agosto.

Al año siguiente, los Estados Unidos sufren una grave depresión económica, que repercute de inmediato en la isla de Cuba. La obtención de azúcar a partir de la remolacha y las plantaciones de caña que se habían abierto en la Florida, llevan a Cuba a la incertidumbre. El Partido Constitucional, de matiz españolista, sufre una escisión, producto de sus posturas maximalistas, que da lugar a la creación del Partido Reformista.

El Partido Reformista va a recoger las iniciativas que el mismo año plantea Antonio Maura, en el seno del Gobierno Sagasta.

Las reformas de Maura son bien recibidas, tanto en Cuba como en los Estados Unidos, y la esperanza de un entendimiento entre españoles y cubanos renace con fuerza.

Sin embargo, la oposición nacida en el seno del mismo Gobierno español lleva a Maura a presentar la dimisión.

En 1894, los efectos de la depresión que había sacudido a los Estados Unidos se dejan sentir crudamente en la isla. El Gobierno norteamericano suspende el tratado comercial que había firmado con España en 1891; el mercado mundial del azúcar aparece saturado y España, como represalia, suspende la importación de bienes norteamericanos a la isla de Cuba, con lo que se desencadena una gran carestía.

Así, las condiciones para un levantamiento en la isla parecen haber llegado a su punto, guerra que dará comienzo en el mes de febrero del año siguiente.

MARINOS ESPAÑOLES EN SU PROTAGONISMO HISTORICO

José CERVERA PERY

Jefe del Servicio Histórico del Instituto de Historia y Cultura Naval

Como reza en la presentación del prospecto sobre estas V Jornadas de Historia Marítima que la mayoría de Vdes. conocen, las guerras navales del 98 que España libró contra los Estados Unidos, fueron breves, concretas y desafortunadas, aunque sus resultados y consecuencias revistieran gran importancia mundial. Al fin y al cabo se trataba de la primera agresión a Europa desde la orilla atlántica americana, aunque ello comporte para España la pérdida de sus últimos territorios ultramarinos y la cancelación residual de su poder naval.

Pero todas las guerras, desde la órbita de una fenomenología conflictiva y sociológica, soportan unos antecedentes obligados del “cómo” y “por qué” se llega a ellas; de los efectos y consecuencias que ellas producen, y de los condicionantes que las determinan. El análisis de todos estos factores se hace necesario si se quiere conocer a fondo la auténtica raíz vivencial del problema y nadie mejor para ello que el brillante plantel de especialistas, que el Instituto de Historia y Cultura Naval ha convocado en el presente seminario de “La Marina ante el 98: Antecedentes de un conflicto”, para exponer ante Vdes. —con excepción de quien os habla— toda la dinámica coyuntural o decisiva de los años que preceden a la conflagración, con el estudio desde distintas panorámicas de la política exterior española y norteamericana: la situación política, social y económica de España, y en sus territorios de Ultramar, concretamente las Antillas y Filipinas, e incluso el análisis de los propios efectivos españoles y norteamericanos y el papel de la Marina Mercante como vínculo esencial de las comunicaciones marítimas extrametropolitanas en una aproximación directa a la fecha clave, pero sin llegar a ella. Concretamente en el espacio de tiempo que discurre entre 1868 —en el que cae la monarquía tras un pronunciamiento revolucionario en el que la Marina juega un predominante papel— y 1895, cuando la restauración alfonsina ha pacificado los espíritus internos, aunque no sea capaz de amortiguar las inquietudes foráneas ultramarinas, avivadas y estimuladas por otros protagonistas.

Era pues necesaria esta contemplación a grandes rasgos de los aspectos y facetas de unos años cruciales en el desarrollo y proyección interior y exterior de una España a remolque de Europa, para que en este caso los árboles sí dejen ver el bosque, y puedan desbrozarse las implicaciones políticas y emocionales que llevan hasta el 98. Como ha escrito Díaz Plaja, el 8 parece un año fatídico en la historia del siglo XIX, pues en los años terminados en tal

cifra —1868, 1898— cae la monarquía secular y se derrumban los últimos pilares del imperio español. Nuestro punto de partida es el de la primera fecha, pero nos quedamos al borde de la segunda, que D.M. será afrontada en el próximo ciclo de este seminario. De esa manera, cuando se aborde el 98 con toda su dimensión y consecuencia histórica, se podrá conocer el “cómo” y “por qué” de muchas de las interrogantes planteadas.

La tarea que por ello me impongo en esta conferencia es, por tanto, la del seguimiento no tanto de las vicisitudes de la Armada, durante estos años en que se suceden cosas y acontecimientos importantes, sino del marino, como hombre al fin de su tiempo, en su protagonismo histórico y en su inserción social. Me interesa situarlo sobre el escenario que con tanto acierto como brillantez está siendo descrito por el resto de los conferenciantes, pero no al marino genérico en tipificación abstracta o reconocimiento de valores globalizados, sino al marino específico, que va “a estar en Cuba o Filipinas” en la hora H de ambos territorios, en una personalización naturalmente limitada, acorde a las exigencias de tiempo y espacio de esta conferencia. Y me estoy refiriendo tanto al marino que asume responsabilidades de despacho, como el que se bate valiente y disciplinadamente a bordo de su buque, ya que en ambos converge igualmente el peso de la Historia. No podré obviamente —insisto— pormenorizar en muchos nombres (sólo los más conocidos o de más directa participación), pero intentaré seguir su trayectoria sin condicionamientos o complejos, para que cada hombre encaje con su circunstancia.

Si repasamos el Estado General de la Armada correspondiente a 1868, tendremos que buscar a quienes van a estar en Cuba y Filipinas con el triste final de siglo, en las últimas páginas de los empleos; jóvenes alféreces de navío o guardiamarinas, —todo lo más algún Teniente de Navío de no muy lejano ascenso— e incluso aspirantes del Colegio Naval. Así, los que serán ministros de Marina del “Desastre”, Segismundo Bermejo y Ramón Auñón, figuran como Teniente y Alférez de navío, respectivamente, con los números 105 y 92 de su clase. Patricio Montojo —el sacrificado de Cavite— y Pascual Cervera —el de Santiago— son Tenientes de Navío correlativos con los números 109 y 110 del escalafón. Alféreces de Navío son Eugenio Vallarino y Carrasco, Comandante General del Apostadero de Puerto Rico, y Enrique Sostoa Odóñez, del Arsenal de Cavite, e idéntica graduación mantienen José de Paredes, futuro segundo jefe de la Escuadra de Operaciones, el Marqués de Arellano, Juan Bautista Lazaga Garay, que mandará el “Oquendo”; Luis Cadarso, “Castilla”, Emilio Díaz Moreu, “Colón”; Antonio Eulate Vizcaya; Víctor Concas, “María Teresa”; Joaquín Bustamante (Jefe de Estado Mayor de la Flota de Cervera), Fernando Villamil (División de torpederos y destructores). También el aspirante Diego Carlier Velázquez, futuro Comandante del “Furor” y futuro laureado de San Fernando cierra las páginas de este Estado General, que ya en nuestros días tiene el valor de una auténtica reliquia histórica.

En el Estado General correspondiente a 1895 todos estos nombres con

mayores graduaciones y el bagaje de una brillante hoja de servicios, figuran en destinos de importancia y relieve; Bermejo está de Comandante General en Puerto Rico; Montojo, en el Ministerio de Marina, y Cervera, de jefe de la Comisión de Marina en Londres. Los tres Capitanes de Navío de 1.^a clase (contralmirante), Auñón es diputado a Cortes; Vallarino, Jefe de Estado Mayor de la Escuadra; Sostoa ya está en Filipinas como Jefe de Estado Mayor del Apostadero, y en Filipinas también tiene destino Juan Bautista Lazaga, que manda la División Sur. Paredes es comandante del crucero "Reina Regente", de infausta memoria. Todos ostentan la graduación de Capitanes de Navío y las expectativas de futuros mandos de mayor responsabilidad y prestigio. Díaz Moreu cuenta también con asiento en el Congreso, y Cadarso está en Guinea. Eulate desempeña la Comandancia de Marina de Mayaguez en Cuba; Concas es Capitán de Puerto de Cárdenas en la misma isla; Bustamante, Comandante de Marina de Cartagena, y Villamil se encuentra en el Departamento de El Ferrol. El rango de Capitán de Fragata los hermana a todos, que aun en la variedad y dispersión de destinos mantienen firme el vínculo del compañerismo, que habrá de evidenciarse indeleblemente en las horas del infortunio.

En el contexto español decimonónico, 1868 es un año de resonancias. Como ha señalado el capitán de navío Manera, en el sexenio revolucionario de 1868 a 1874 coinciden dos hechos que tuvieron una gran repercusión en la Marina y que fueron nada menos que dos revoluciones, una material y otra política, y sobre esta última tuve ocasión de referirme en el último seminario con mi conferencia "La Marina del compromiso político, Topete y La Gloriosa", que muchos de Vdes. me hicieron el honor de compartir. Ciertamente que desde ese año se opera un proceso transformador económico y social de envergadura, de crisis o prosperidad y se viven situaciones que pasan del autoritarismo a la inestabilidad, a los que la Marina, y con ella sus hombres, no pueden ser ajenos, porque la Marina/Institución es un ente abstracto que recibe muy directamente la influencia de los tiempos y los acontecimientos, y en la que incide inevitablemente el reflejo de la moral del pueblo. Según la época y sus condicionantes, así serán sus resultados históricos. Un Estado fuerte mantendrá una Armada moderna y bien dotada, y por el contrario un Estado débil no habrá de conceder a su Marina otro papel que el de un molesto sustentáculo para el caso de una paz precaria. Dentro de los condicionantes de la España de la segunda mitad del siglo XIX hay que llegar muy al fondo de los hechos y mostrar la influencia ejercida por el estado político y social del país a lo largo de esos años. El sexenio revolucionario —revolución setembrina, monarquía saboyana y república desbordada— coadyuvó un poco al mantenimiento de la sabia política naval iniciada por el Marqués de Molins y continuada con firmeza hasta lograr ponernos nuevamente en el tercer lugar de las marinas europeas. Pero después de la revolución cantonal, en la que la Armada salió mal parada —y donde la actuación de muchos de sus hombre de "Cuba y Filipinas" rayó a gran altura— el espíritu combativo de la Marina de la escuadra del Pacífico

de años anteriores, y la modélica disciplina con la que siempre se caracterizó, habían desaparecido. El salir de este bache habría de costar ingentes esfuerzos y sacrificios.

La Restauración —ha escrito José María de Areilza— no era una fórmula mágica que iba a curar los males de España ni resolver de golpe los grandes problemas nacionales en muchos de los cuales la Marina no era ajena; pero no cabe duda que fue recibida con impaciente esperanza. Los madrileños de aquel comienzo de 1875 compartieron el entusiasmo del recibimiento del joven rey “que tan buena imagen daba” y en cuya persona convergían las más favorables condiciones de reconciliación y de paz. Y dos años más tarde las previsiones de aquel esperanzado optimismo parecen arraigar en el reinado para tranquilidad de los españoles. Se han hecho las paces en Cuba — tras aquel grito de Yara que acallaría aunque con sordina, la paz de Zanjón—, se ha terminado también con la guerra carlista, y republicanos y federales dormitan sobre sus fracasos. Se divierte la Villa y Corte. Lucen brillantes galas las funciones del Real y en la plaza vieja toread Lagartijo y Frascuelo para que en los viejos cafés de la Carrera y en los nuevos de la Puerta del Sol y de Arenal se discutan y comenten sus faenas. El Madrid de las luces de gas y las berlinas parece estar hartado de inquietudes y algaradas y quiere vivir a gusto.

Desgraciadamente, esa imagen casi diáfana y limpia de los primeros años de la Restauración es también frágil y quebradiza. La salud del Rey tampoco es buena. Preocupan nuevamente Cuba y Filipinas, y aunque la paz interior está lograda, la paz de la España ultramarina debe ser mantenida a todá costa recogiendo enseñanzas y experiencias y previniendo con ella el acecho de males futuros. Al menos ése es el pensamiento de Cánovas —artífice político de la Restauración—, aunque luego las realidades marchen por otro camino.

En cuanto a la Marina, la peregrinación ministerial es amplia y elocuente. Muchos son rostros de viejos conocidos con sus secuelas de ideas, proyectos y propósitos... y afanes de supervivencia; pero también cuenta la savia nueva y en ella destacará precisamente el Almirante Antequera, antiguo comandante de la “Numancia” en el famoso viaje de circunnavegación que en su primera etapa de ministro quiso reconstruir la Marina, con adopción de reformas que la hicieran más eficaz, renovando todo el anticuado material de combate. No habría de conseguir su empeño en este trance, pues si le sobrasen ganas, le faltó tiempo, pero volvió de nuevo a la carga con todo su entusiasmo en su nuevo mandato de 1885 —precisamente el año del fallecimiento del Rey— hasta el punto de conseguir un auténtico clima de resurgimiento naval en pocos meses. Es el momento —como escribe Fernández Almagro— en que se tiene la impresión de que España se sentía poseída por el anhelo de resucitar a la ancha vida de los mares.

La realidad, sin embargo, seguía demostrando que no se hacía política naval acorde con la exigencia de los tiempos, que en apariencia, al menos, eran mejores y de mayores posibilidades constructivas que los años anterior-

res. Desde la restauración borbónica hasta la guerra con los Estados Unidos sólo pudo sancionar el Parlamento una ley de construcciones navales militares, la de 11 de enero de 1887, refrendada por el entonces Ministro de Marina don Rafael Rodríguez de Arias, sucesor del almirante Antequera, aunque también el almirante Beranguer, que en un periodo de veinticinco años había sido nada menos que diez veces Ministro del Ramo, puso en ella sus manos. En dicha ley se le concedía a la Armada un crédito de doscientos veinticinco millones de pesetas para terminar las obras en curso del acorazado "Pelayo" y de algunas unidades más, así como para la construcción de una serie de navíos que entonces se suponían eran los más adecuados para las necesidades navales de España, preocupada por el problema colonial que las constantes injerencias norteamericanas complicaban de continuo, aunque aún esté lejana la hora del triste desenlace.

Con la Ley de 1887 pasó como con otras muchas, que los gobiernos sucesivos no la cumplieron. Pero en vez de los cruceritos que se preveían, se construyeron otros mayores y eso se vino ganando en cuanto a tamaño, que no en resultados. Hubo, sin embargo, una más grave contrapartida, pues la orgía administrativa que ensanchó el campo de las corrientes separatistas de Cuba y Filipinas se infiltró en la referida, ley cuyos créditos fueron transferidos a otras necesidades y urgencias de los gobiernos, ajenas a las exigencias de la defensa marítima nacional. De manera que el necesario intento de organizar por entonces la Flota quedó en la *Gaceta*, escuchó de pasada las quejas de la *Revista General de Marina* y sus secuelas fueron funestas para todos.

Como consecuencias de esta desacertada política naval, la Marina de Guerra fue creciendo de forma desequilibrada con un desorbitado aumento de personal y una orientación de pensamiento y acción hacia los problemas coloniales que implicaban la presencia y el esfuerzo de barcos y hombres en servicio en aquellos parajes, pero sin un objetivo bien delimitado. Ciertamente el desconocimiento casi total de los problemas marítimos por parte de los gobiernos y de los diputados, y la estrechez de miras en los presupuestos, así como el desbarajuste administrativo de falta de continuidad causado por el cambio frecuente de los gabinetes gubernamentales, fueron factores negativos que propiciaron que al llegar el conflicto con los Estados Unidos nos encontrásemos sin una flota de batalla que pudiera competir con la recientemente construida norteamericana. Pero ello habrá de verse en su momento y desde un campo de opiniones más autorizadas que las mías.

Los bandazos en los partidos de la Restauración, en el llamado turno pacífico de Gobierno, afectaban también al "status" de nuestros marinos que se veían obligados a frecuentes cambios de destino de mar o tierra, de los que no podían excluirse lugares tan alejados como Matanzas, Puerto Rico, Mayaguez, Ponce, Trinidad de Cuba, Cárdenas, Cienfuegos, Sagua la Grange, Guayama, Nuevitás, Manila, Manzanillo y San Juan de los Remedios. La insensibilización del país hacia ese extraño juego de la política cotidiana con los sobresaltos y reclamaciones de los funcionarios cesantes, era

notoria. De aquí que el sistema funcionara con cierta mecánica de inspiración zarzuelera o sainetesca. Si caía un ministerio conservador se formaba otro liberal y Cánovas y Sagasta durante mucho tiempo se repartieron el pastel. Así, en el verano de 1892 gobernaba un equipo de Cánovas, pero se veía detrás de la esquina del Parlamento a otro equipo Sagasta. Precisamente en dicho año exponía Cánovas ante el Congreso las quejas de que una gran parte del crédito se gastara en barcos que eran inútiles desde que se les puso las quillas, por lo que sólo podía contarse con tres o cuatro buques que pudieran llamarse de guerra, siendo posible que en algún momento y por circunstancias imprevistas, nos quedáramos sin ninguno en la mar. Premonición que por desgracia llegará a ser de la mayor certeza.

El estado de la Hacienda y la Administración Pública —también en eso el país estaba curado de espanto— era alarmante y a fuerza de aumentar gastos y prebendas para la seguridad de votos, se liquidaban los presupuestos con déficit y escándalos y la bancarrota navegaba a toda máquina. ¿Cómo poder hacer política naval, no ya buena sino simplemente aceptable, con estos condicionantes? Aunque nunca podía saberse a ciencia cierta si un nuevo Gobierno que surgiera del milagro sería capaz de corregirla o encauzarla.

En 1893 se perfilaban ya claramente las gravísimas amenazas que se cernían sobre nuestras colonias de Ultramar, sin embargo todas las previsiones oficiales para conjurarla seguían reducidas a multitud de Reales Ordenes y Decretos de la más simple intrascendencia, seguidos de algunos preparativos de organización, realizados más para responder a presiones políticas que para buscar ciertas soluciones positivas que nos preparasen a resistir con decoro, cuando tal inevitable trance llegara. Las clases populares, sin embargo, con esa singular intuición de que están dotadas, presintieron el peligro, y de ahí la expresión de fe y adhesión popular surgidas años antes alrededor del submarino Peral, con el que se entendía que España podía contar con un arma decisiva para el dominio oceánico.

Con no pocas vicisitudes de tira y afloja, quiebras en astilleros, irregularidades administrativas, bajo rendimiento en arsenales y maestranzas, la Marina del pre-98 pudo contar con los cruceros "Velasco", "Gravina", "Infanta Isabel", "Colón", "Conde del Venadito", "Don Juan de Austria", "Don Antonio de Ulloa" e "Isabel II". Estos ocho buques habrían de prestar servicios con mayor o menor fortuna en las lejanas aguas de Ultramar y a ellos habría de añadirse los "Alfonso XII", "Reina Mercedes" y "Reina Cristina"; es decir, barcos que honraban los nombres del monarca de la Restauración y de sus dos esposas; la tempranamente fallecida e inspiradora del romance popular y la que luego habría de ser Regente, y que tan profunda devoción y afecto mantuvo por la Armada.

Las contradicciones técnicas que surgieron en estos barcos, que nacieron ya retrasados, fueron tan evidentes que don Joaquín de Bustamante, que habría de ser años más tarde Jefe de Estado Mayor de la Escuadra de Operaciones inmolada en Santiago, dudaba de que realmente pudiera dárseles el

trato de buques de guerra. Tales fueron los tremendos contrasentidos de las construcciones navales del último cuarto de siglo, tan ineficaces como numerosas. Las otras series de cruceros; los “Isla de Cuba”, “Isla de Luzón” y “Marqués de la Ensenada”; los “Reina Regente”, “Lepanto” y “Alfonso XIII”; los “Infanta María Teresa”, “Oquendo”, “Vizcaya” y “Carlos V”, superviviente único de las tristes aventuras de Cuba y Filipinas y base principal de nuestras escasas fuerzas marítimas cuando llega el nuevo siglo, no fueron suficientes ni estuvieron dotados de los medios necesarios para reparar la grave falta de no haberse llevado en toda su extensión el plan de Escuadra de 1877.

Este es más o menos el panorama al que nuestros marinos en su protagonismo histórico han de enfrentarse, en los cambiantes años que preceden a la contienda.

Si la política naval que se hacía era mala y cicatera, si los barcos resultaban deficientes, los marinos, sin embargo, constituían un excelente plantel de profesionales, en quienes se podía confiar más allá de “sus propias fuerzas”. Todos podían hacer bueno el famoso latiguillo de los escritos oficiales decimonónicos que comenzaban lapidariamente: “Supla Vd. con su celo...” Y en las condiciones que se les enviaba al combate, ciertamente había mucho que suplir.

Sin embargo, una prensa mal informada o peor dirigida y una opinión pública confusa y desorientada se permitía el lujo de llamarlos ineptos, faltos de pericia y hasta cobardes, y todo eso, como escribía el entonces Alférez de Navío (años más tarde Almirante) Carlos Saavedra Magdalena, “calientes aún los cadáveres de aquellos que dieron su sangre convencidos y persuadidos de que morían mártires del deber, sin poder aspirar jamás, no ya al laurel del vencedor, sino ni aun a la justicia, el aprecio y la consideración de sus compatriotas”.

Tiempo y estudio vendrían más tarde a reparar la tremenda injusticia. En la organización y selección de personal que tendrían que hacer frente a las tragedias del 98. Se lograron los mayores índices de idoneidad, cubriéndose con personal antiguo, buen conocedor del material al que habían tratado siempre con auténtico cariño, y en posesión de dotes excepcionales para su manejo. No era por tanto extraño escuchar entre las reflexiones más realistas que sobre la futura guerra se formulaban, la frase de que “si alguna esperanza tenemos, es que la escuadra y los buques de que se compone no pueden llevar mejor mando”.

El dedo en la llaga habría de ponerlo don Víctor Concas —el futuro Comandante del “Infanta María Teresa” en el combate de Santiago— con unas duras manifestaciones dirigidas principalmente contra los medios de comunicación más agresivos e irresponsables: “Preguntad —escribía— si con este presupuesto se puede construir escuadra, se puede tener organizado e instruido lo ya existente, se pueden sostener los arsenales y astilleros que se sostienen, se pueden hacer ejercicios tácticos de escuadra, ejercicios de tiro, se puede remunerar al personal como es debido, etc. ¿Creéis que

exista alguna nación en que se sepa lo que es la Marina de Guerra en la cual para construir un barco, se empieza por construir un astillero y demás dependencias? ¿Creéis que existe en el extranjero alguna casa constructora que empiece a trabajar construyendo cruceros protegidos? ¿Hay alguna nación que teniendo las Colonias que tenía España tenga relativamente tan poco presupuesto de Marina? ¿Hay alguna nación marítima que tenga pretensiones de jugar algún papel en la política internacional, en que su presupuesto de Marina sea aproximadamente la quinta o sexta parte del de guerra? ¿En que nación ocurre lo que en España, que el presupuesto de la Guardia Civil y Ayuntamiento de Madrid es mayor que el de la Marina? A todas estas preguntas no cabe más que contestar: Merecidas son nuestras catástrofes.”

Duras frases, que no serían suavizadas o dulcificadas precisamente en las que continuaban: ¿Es la Marina culpable de esto; lo son los gobiernos? Serían necesarios muchos considerandos para buscar dónde está la responsabilidad, para ver quién es el culpable. A nuestro juicio —sigue Concas— más que la Marina lo son los Ministros; más que los Ministros los Gobiernos; más que los Gobiernos las Cámaras que representan al país y que son las que proponen, discuten y aprueban los presupuestos, y mucho más todavía el país a quienes aquéllas representan, y aquí precisamente es donde están las raíces del mal.

Si se nos permite adentrarnos en el túnel del tiempo, en una visión relampagueante, para volver después atrás. A los años del sexenio revolucionario y de la restauración, veríamos en el mando de la mal llamada escuadra de Cavite al Almirante Montojo y al del apostadero a don Enrique Sostoa. Los “Reina Cristina”, “Juan de Austria” y “Castilla” ya están mandados por Luis Cadars, Juan de la Concha y Alonso Morgado. “Ulloa” e “Isla de Cuba” tienen por Comandantes a los Tenientes de Navío Pérez Moreno y Sidrach y el aviso “Marqués del Duero” a Salvador Moreno de Guerra. Todos fueron batidos en Cavite, en el cúmulo de los despropósitos. Montojo era un viejo conocedor de Filipinas, pues en 1860 ya de Alférez de Navío se había batido a las órdenes de Méndez Núñez y en el famoso asalto de Pagalugan ganó el ascenso al empleo superior. Navegó por aguas de China y Conchinchina y tomó parte en el combate del Callao. En 1868 fue secretario de Méndez Núñez y estuvo destinado en la Secretaría del Almirantazgo. Hombre culto y de buenas letras, había escrito un ensayo crítico acerca de las primeras tierras descubiertas por Colón y un manual náutico enciclopédico, Cadars y Rey, Comandante del “Reina Cristina” y que moriría a consecuencia del combate, había sido Teniente Fiscal del Supremo y su hoja de Servicios también estaba llena de méritos filipinos. En cuanto a los de Santiago, la figura del almirante Cervera que mandaba la escuadra de operaciones, es lo suficiente conocida para que yo intente hacer su panegírico. Me ceñiré a lo que el propio Saavedra Magdalena dice en su interesantísimo y poco conocido libro “Los desastres de la Marina española”. Hombre organizador, con conocimientos profundos de cuanto abarcan los diferentes

ramos de la Marina, exacto cumplidor de su deber, estudioso, paso a paso ha seguido con afán los adelantos modernos y a pesar de nuestra poca importancia en el mundo, es muy conocido entre las marinas extranjeras. Militar pundonoroso en alto grado, entusiasta de corazón, con criterio fijo y determinado acerca de lo que a la nación le conviene en cuanto a organización naval, ha postergado siempre y lo ha probado en distintas ocasiones, los intereses mezquinos de cuerpos y regiones. Cuando fue ministro no lo fue por su agrado, siendo muy bien recibido por los elementos sanos del país; si su gestión fue buena o mala hay distintas opiniones, pero nos inclinamos a creer que a todos los cuerpos, incluso al suyo, trató por igual, pudo haberse equivocado, pero la justicia guiaba sus actos y siempre prefirió mandar barcos que casas, aunque aquéllas fueran la codiciada de Godoy (se refiere al ministerio) y por último, ha vivido siempre alejado de la política "Creo que es un buen 'flash' del Almirante, sin que nosotros añadamos o quitemos nada".

Como prestigiosos marinos figuraron también en los escalafones, D. Joaquín de Bustamante y Quevedo, jefe de Estado Mayor de la escuadra, herido en el asalto de las Lomas de Caney, condecorado con la laureada de San Fernando, hombre de ciencia y técnica, inventor de un torpedo automóvil de aplicación en la Armada; D. Víctor Concas Palau, comandante del "Infanta María Teresa" y accidentalmente jefe de Estado Mayor de la escuadra, tras la herida de Bustamante; marino y diplomático que más tarde sería ministro, y que publicó libros en defensa de la Armada y tomó parte activa en los proyectos de escuadra, siendo por delegación del Rey árbitro entre los Estados Unidos y Panamá, en la delimitación de la zona del Canal, quedando ambas partes conformes con su actuación; D. Juan Bautista Lazaga y Garay, otro de los muertos en el combate, comandante del "Oquendo" que también había pertenecido a la escuadra del Pacífico de Méndez Núñez y servido alternativamente en Cuba y la Península; D. Antonio de Eulate y Fery, comandante del "Vizcaya" que ya a los quince años era guardiamarina y navegaba por los mares de Joló combatiendo a los piratas de aquella isla y que cuando se pronunció el grito de Yara, se hallaba en Cuba, luchando contra los rebeldes. Su participación en las luchas contra los cantonales fue muy destacada en el buque "Ciudad de Cádiz", comandante de la "Numancia" y jefe de Estado Mayor de la Escuadra de Instrucción, ya en el nuevo siglo, sería también Gobernador Civil de La Coruña; D. Emilio Díaz Moreu, que mandaba el "Colón" y que había sido ayudante de D. Amadeo de Saboya, diputado a Cortes y senador vitalicio; D. Fernando Villamil, de cuya figura ha publicado un interesante libro Miguel Angel Serrano Monteavaro, también marino y político, pero creador de un tipo de buque rápido "el destructor" que tanto empleo ha tenido en las marinas desde entonces, proyectado en un principio para destruir torpederos, pero también él, torpedero de alta mar y útil para las más diversas misiones. Su brillante hoja de servicios arrancaba de las campañas de Santo Domingo y Joló y del viaje de circunnavegación que realizó con guardiamarinas al

mando de la corbeta "Nautilus". También sería Villamil otro de los que entregaría su vida en el infausto combate del 3 de julio; y como no puedo ni debo extenderme más —ya será tiempo algún día de hacerlo— cerraré esta brillante nómina, con el Teniente de Navío D. Diego Carlier Velázquez, Comandante del "Furor" y condecorado con la laureada de San Fernando por su actuación al mando del buque. Muchos nombres y muchas gestas quedan en el tintero, pero a todos le alcanza y envuelven la gloria imperecedera de su protagonismo histórico.

Los ministros marinos del 98 fueron dos: los Contralmirantes D. Segismundo Bermejo Melero y D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares. Los dos eran marinos de su tiempo, bien preparados e instruidos y con ciertas dosis de prestancia y capacidad política. Bermejo era políglota y escritor y se expresaba en español y alemán con idéntica facilidad. Publicó una novela científica al estilo de Julio Verne "El Doctor Juan Pérez", y también fue autor de trabajos técnicos navales. Don Ramón Auñón, es autor de una amplia colección legislativa de la Armada, y fue diputado en cinco legislaturas. De él se dijo que en circunstancias ordinarias hubiera sido capaz de llevar a la Armada a buen puerto por sus condiciones oratorias y su defensa de personal, pero los imponderables acabaron estrellándolo contra las rocas. En realidad era muy difícil sustraerse a la responsabilidad compartida de los acontecimientos.

Sobre el carácter militar de cada uno de los hombres que compartieron con Cervera las amarguras de Santiago, he hallado un documento muy interesante e inédito que en síntesis dice así: Concas representaba la técnica naval acreditada por largos años de estudios y trabajos marítimos; Paredes, Eulate y Lazaga eran el prototipo de la caballerosa tradición española; Bustamante encarnaba la ciencia militar; Villamil y Díaz Moreu, el ambiente de la época, la política, a la cual ambos con bastante buen sentido habían colaborado. Quizá sean juicios incompletos o distorsionados en la falta de perspectiva y profundización, pero no cabe duda que responden al modelo y prototipo del marino competente y leal, disciplinado y estudioso, que honran con su conducta y trayectoria a la Institución a la que sirvieron, y a la que consagraron vida y obra; esfuerzo y sacrificio.

LA SITUACION POLITICA Y SOCIAL DE ESPAÑA (1868-1895)

José ANDRES-GALLEGO
Centro de Estudios Históricos

He de hacer un par de advertencias sobre el alcance de lo que voy a decir, en relación con el título. No se trata de recordar los hechos sociales y políticos de la época, que han sido resumidos muchas veces en síntesis y manuales de historia; tampoco de trazar una visión de lo social por un lado y por otro de lo político, sino de intentar la comprensión de la realidad española que se ve abocada al 95 (esto es: al comienzo de la guerra de Cuba) desde la perspectiva de las bases sociales y políticas de la situación concreta en que se encontraba la vida pública en esos momentos. Es decir: intentaré explicar cómo estaba la *cosa pública* contando para ello no sólo con los elementos explicativos de la historia política clásica sino con lo que aportan las fuerzas sociales. Pero es eso, al cabo la política misma, lo que en último término constituye el objeto de esta exposición.

Y advertiré además que, como yo mismo tracé ese panorama en el libro sobre *Revolución y Restauración, 1868-1931*, lo que procuraré será contrastar y matizar cuanto sea necesario lo escrito allí con lo que han averiguado los investigadores en los diez años últimos, que son los que casi median desde la edición de aquella obra en 1981. Pretendo, en suma, revisar las conclusiones de la historiografía del entorno de 1980 dejándolas en lo que a mi entender podría ser el balance de 1990.

* * *

Lo primero que entonces se notaba era que los historiadores se habían dividido al intentar entender la revolución que estalló en España en septiembre de 1868. Y se habían dividido tanto en lo que atañía a su naturaleza —sobre si había sido sólo un acontecimiento político o también un cambio social— como, consecuentemente, en lo que podríamos llamar la homologación internacional de aquellos sucesos. Respecto al primer punto (la naturaleza social o política del conflicto), lo que se debatía en el fondo —no siempre con entera conciencia, es cierto, siquiera de que había disensión— era el carácter popular o minoritario de *La Gloriosa* y, en estrecha relación con esto, la medida de la influencia de los factores económicos en el desencadenamiento de los sucesos de septiembre. Tradicionalmente, la revolución se había presentado ante todo como fruto de una conspiración de las minorías

políticas enemistadas con los que monopolizaban el poder bajo Isabel II. Algunos historiadores destacados de los años sesenta ya habían matizado esta visión al insistir en presentarla como *la última revolución liberal burguesa*; es decir: la última en la que habían actuado al unísono proletariado y burguesía. A ambos los habría movido entonces una misma finalidad, la liberación, política, que sólo años después, en el propio sexenio 1868-1874, cedería paso a la inclinación de los obreros hacia la democratización económica y, por tanto, a su enfrentamiento con la propia burguesía revolucionaria. El proletariado, en otras palabras, se había decidido por la lucha de clases justo a raíz de la revolución de 1868 y de su fracaso, y lo había hecho en concreto por la vía de aceptar la organización internacionalista, encuadrándose en ella.

La crítica más terminante contra ambas interpretaciones, la de una conspiración principalmente liberal y la de la vinculación del proletariado, ya estaba formulada para 1981: Había llegado de la mano de algunos historiadores que llevaron a sus últimas consecuencias la sugerencia de Vicens Vives acerca de la probable influencia de la crisis económica de 1866 en el derrocamiento de Isabel II. La participación popular que sin duda se dio en la revolución de septiembre había sido fruto en parte —aceptaban estos revisionistas— del acuerdo entre el Partido Progresista y el Partido Demócrata (al que se le suponía por lo tanto un fuerte respaldo popular); pero lo que sobre todo llevó al pueblo a la lucha fue la crisis económica, que en la Península confundió y vinculó la crisis financiera general de Occidente y la escasez de alimentos que provocó en España la mala cosecha de 1866 y las regulares de 1867 y 1868.

Antes también de 1981, algún historiador ya había advertido que la crisis financiera de los años sesenta del siglo XIX —común a buena parte de América y Europa— no tuvo aquí, en España, la importancia que se le atribuía en esa interpretación ni por tanto pudo influir así en la Gloriosa; sí, en cambio, lo habría hecho el factor económico interno, la crisis de abastecimiento derivada de las malas cosechas, crisis que habría actuado como detonador en Andalucía.

Y aún hube de advertir yo mismo, basado en investigaciones de los años setenta que tuve la ocasión de hacer o de orientar, que la participación popular activa en el levantamiento de septiembre de 1868 había sido tan cierta como irregular, es decir geográficamente desigual y discontinua, y que la implicación de la coyuntura económica debió ser tan real como alejada de cualquier idea de un comportamiento mecánico. En el primer aspecto (la irregularidad), recordaba que algunas fuentes insistían en que, justamente en Andalucía y en alguno de los puntos más conflictivos —Sevilla—, los protagonistas de los sucesos fueron gentes extrañas a la vida local; gentes cuyo origen no se determinaba, es cierto (y cuya presencia interpretaría hoy de otra forma). En el segundo aspecto, había que señalar que existe otro amplio elenco de fuentes, que se hallan en gran medida en la prensa periódica, de donde parecía deducirse que la crisis de subsistencias fue más dura en algu-

nos lugares del interior castellano que en la periferia andaluza, siendo así que, en verdad, en la Meseta abundaron más las actitudes reacias a sumarse al levantamiento de septiembre o por lo menos pasivas ante el mismo.

Aparte, la revisión tenía también que afectar a la interpretación de los sucesos de 1868 como última revolución liberal burguesa que enlazara burguesía y proletariado. La movilización de los trabajadores en la I Internacional durante el Sexenio parecía un hecho claro. Pero no lo era tanto el que fuera una movilización hacia la lucha de clases como principio doctrinal. Quiero decir que las lamentaciones de algunos escritores contrarrevolucionarios de la época porque obreros católicos participaban en las acciones internacionalistas, siendo así que la Internacional constituía una organización que se consideraba heterodoxa desde el punto de vista de las doctrinas, forzaban a pensar —con otros detalles— en que la expansión de la AIT tuvo mucho de realidad movida por reivindicaciones o meras presunciones y expectativas de carácter profesional, sin que mediara (o mediando en muy pocos casos) un adoctrinamiento de tipo ácrata o socialista. Lo avalaba el hecho de que, después, en la Restauración, los obreros españoles volvieron a distender sus fuezas y a manifestar criterios culturalmente conservadores en no pocos casos.

* * *

Todo este debate, que no podía considerarse concluido en 1981, tenía relación con la otra vertiente del desacuerdo entre los historiadores: el que atañe al asunto de la equiparación internacional de la revolución de septiembre. En evidente aproximación a quienes la habían considerado expresión final de la revolución burguesa, como acabamos de decir, se hallaban quienes la consideraban un eco del 48 francés. “Tratábase en el fondo —había escrito años atrás Fernández Almagro— de una revolución que venía retrasada. Era la europea de 1848 que, para repercutir en España, había esperado a que las nuevas fuerzas ideológicas —en lo político, social y económico— empujasen a la burguesía liberal. No aludimos precisamente al proletariado —aclaraba—, sino a las clases medias.”

En la medida en que el historiador perdía no obstante seguridad en la simplicidad y en la univocidad del carácter popular de aquellos hechos y, de otro lado, observaba la sincronía de los cambios políticos occidentales en 1865-1871, tendía a pensar en la posibilidad de que la Gloriosa formase parte de una onda diferente, centrada en 1870, como se había apuntado ya.

Hoy diríamos más: Todo lo resumido hasta aquí evoca una pauta interpretativa de fondo que tenía que ver con una onda determinada de la filosofía de la historia, onda que ha tendido a desaparecer en la última década. El entendimiento de las grandes rupturas políticas o politicosociales de 1789 en adelante, en todo Occidente, en función de las categorías *burguesía*, *proletariado* y demás implica por lo pronto una *cuasipersonalización* de los sujetos de

la historia que tiene serios inconvenientes epistemológicos y que en definitiva es necesario superar (1).

Por lo mismo, la secuencia *revolución burguesa-revolución proletaria* es más que discutible como realidad social y, consecuentemente, ha perdido fuerza la idea de la "alianza coyuntural" entre burguesía y proletariado en un momento intermedio, que en España habría sido precisamente aquel del entorno de 1868.

Entiéndaseme. No es que no haya algo o incluso mucho de esto sino que no basta porque entraña un sociologismo reductor de la realidad histórica. Además de sobreponer las categorías individuales a las cuasipersonales, el historiador de estos hechos tendría que prestar más atención quizás a su naturaleza de *fenómenos de opinión* y, por lo tanto, a los sistemas de comunicación y difusión de las ideas, así como a la llamada "psicología colectiva". El 68, en último caso, necesita del replanteamiento epistemológico que reclama el saber histórico en general y no sólo él sino todas las denominadas ciencias humanas, especialmente en la medida en que estudian procesos que implican relaciones entre sistemas de pensamientos y actuaciones concretas.

Y una advertencia más, y obligatoria: en la reconsideración de que hablo, es obvio que se incluye aquella visión mía de la revolución de septiembre y de la Restauración escritas en torno a 1980 y situadas a medio camino entre esto que digo y aquellos instrumentos epistemológicos, entonces en boga, que considero insuficientes.

* * *

Dicho esto, añadamos que el período al que me debo referir (1868-1895) tiene un inconveniente específico: une unos años de enorme inestabilidad social y política (hasta 1873 principalmente, incluso hasta 1876 si se interpreta como tal la guerra carlista) y otros que se caracterizan por todo lo contrario, por el sosiego político y social. Ahondemos pues, en un segundo paso, en la revisión de lo que en 1981 considerábamos específico de la primera etapa.

Desde el punto de vista institucional, lo que nació en 1868 no iba a quedar en el resultado de un cambio político más sino que era la versión española de la fase de plenitud del sistema liberal individualista que, en todo Occidente, cubrió el último tercio del siglo XIX y el primero del XX. En toda Euroamérica esa plenitud se percibe en la generalización del régimen parlamentario

(1) No me es posible desarrollar aquí unas reflexiones que trascienden con mucho lo que se ciñe a los años 1868-1895, que son el objeto de mi exposición. Tengo que remitir por tanto a "La revolución historiográfica de los tiempos modernos" (*Historia general de España y América*, t. VIII, *La crisis de al hegemonía española*, Madrid, 1986, p. XIII-XXIII); aunque desarrollaré algo más el asunto en *Sobre la historia, la teoría y la práctica del cambio social*, en prensa.

como forma de gobierno y en el desenvolvimiento de las fórmulas representativas individualistas, llevadas a sus últimas consecuencias; esto es: tanto en lo que concierne a la amplitud de esa representación (que se concretó en la *difusión del sufragio universal*) como en lo que atañe a la organización de los cauces de opinión pública (*articulación interior y desarrollo de los partidos políticos*).

Se trata, es claro, de soluciones cuya paternidad se atribuye de modo habitual a etapas anteriores. Tanto de sufragio universal como de partidos, realmente, se habla ya en siglos anteriores. Antes también de las revoluciones inglesas del siglo XVII. Pero por eso mismo es importante subrayar que es sólo en el último tercio del XIX y el primero del XX cuando tales instituciones adquieren los perfiles evolucionados con que llegan a la mitad del siglo XX y un rango verdaderamente continental e incluso occidental, cuantitativamente consideradas.

Pues bien, la imposición de esas instituciones (sufragio universal y partidos políticos) como cauces fundamentales de participación en los últimos cien años largos, tiende a darse en toda Euroamérica en dos fases de muy distinta duración, que se repiten también en la Península: las transformaciones radicales centradas en 1870 y el lento paso reformista que, desde entonces, puede decirse culmina con la nueva crispación de 1917.

Respecto al primer punto (las transformaciones centradas en 1870), hay que decir que forman parte de la cadena de intentos de mutación revolucionaria que constituyen otra de las características de los tiempos modernos, hasta el extremo de que oscurecen erróneamente, a mi juicio, el predominio de la normalidad y de la distensión, que también es característico de esos tiempos. En las alturas de 1981, la investigación histórica acababa de enriquecer notablemente la cadena de hitos en el proceso revolucionario que se abría camino desde el siglo XVII. Tras la revolución inglesa de 1688, se había interpuesto —historiográficamente hablando— un cúmulo de conflictos menores que llenaron la segunda mitad del XVIII, al menos desde 1755 en Córcega y desde 1762 en Ginebra. Tras la Revolución francesa, y su inmediata expansión, habría comenzado una onda breve de agitación meridional y oriental, iniciada en 1820 y con España como punto de partida y como modelo. Tras las revoluciones centroeuropeas clásicas de 1830 y 1848, en fin, habría que ir situando —sugeríamos desde 1976 en la *Historia del mundo contemporáneo*— ese complejo de transformaciones que tuvieron lugar entre 1865 y 1871. (Hoy diría 1873, por incluir algo tan cierto como la revolución cantonal española, y eso sin remitirnos a algunos hitos coetáneos de los procesos liberalizadores de los países europeos sometidos aún al poder turco.)

Ese hito, el de 1865-1873, era el menos examinado y sistematizado como tal hasta 1976 ó 1981 (y siguen siéndolo hoy). Pero había existido. Aquellos años encerraban un conjunto de cambios que iban a ser decisivos para el porvenir de Occidente, incluidos los países que no se vieron inmediatamente afectados por esa onda: Allí había que situar las consecuencias susci-

tadas o permitidas por la guerra de Secesión estadounidense, que había terminado en 1865 y que dio paso al período de la Reconstrucción; no hacía mucho —en 1976— se había escrito que el triunfo republicano de 1865 permitió el definitivo desplazamiento de los particularismos locales y estatales de la preguerra, en beneficio de una organización más acabada de los Estados Unidos como conjunto político y de una coordinación mejor de las fuerzas de todo el país.

En los años 1865-1873 había que situar, asimismo, la transformación de la política danesa que simboliza la constitución de 1866, en parte como fruto de la derrota frente a las armas de Prusia y Austria dos años antes, en la guerra por la posesión del ducado de Schleswig. Otra guerra, la de 1866 entre aquellos dos Estados germanos, había urgido la solución del problema de las nacionalidades que dividía el Imperio austríaco —y que podía entenderse como otra forma de reivindicación democrática en aquellos momentos—; fruto de ello sería el Compromiso de 1867, que por lo menos abriría un paréntesis de distensión, al convertir el propio Imperio en Monarquía dual y conceder una amplia autonomía a los húngaros. En 1868 estalla la revolución en España. En 1870 la guerra franco-prusiana da cauce a tres procesos de cambio por completo diversos: los de Italia, Alemania y Francia. En Italia, la distracción de las tropas francesas permite completar la unidad jurisdiccional de la Península y sus islas, con la ocupación de los Estados Pontificios; el consiguiente enrarecimiento de las relaciones entre Iglesia y Estado se troca en otra forma de expresión del liberalismo e incluso de la democracia, que además afecta de algún modo a todos los países católicos, también a España, durante el resto de la centuria. En Alemania, sobre el rescaldo de la guerra nace el Imperio, que, aunque se ciñe a unas formas institucionales continuistas, respetuosas en lo posible de la organización interna de los Estados, impone fórmulas casi inéditas, otra vez democráticas, como el sufragio universal (aunque sea tan sólo en la designación de los representantes en el *Reichstag*). En Francia, la derrota de Sedán ante los prusianos da pie al golpe de Estado que acaba con el gobierno de Napoleón III y abre el proceso revolucionario de la *Commune*, tan influyente a su vez en toda Europa (incluida asimismo España, que pasa de inmediato por la experiencia de la revolución de 1873).

Si en 1976 y 1981 presuponía que esta onda de conflictos no había sido examinada como tal, (2) es obvio que no podía hablarse de las relaciones que pudieran haberse dado entre esos acontecimientos diversos. Sencillamente se ignoraban y no puede decirse que hoy la investigación haya llenado esta laguna. Sí cabía y cabe advertir que los revolucionarios españoles no se sentían solos. En algunos testimonios, incluso oficiales, de 1868, manifiestan la convicción de que cuentan con la simpatía de los hombres de otros países que piensan igual que ellos. Admiran sobre todo el comportamiento político de los Estados Unidos, que explícitamente se subraya en algunos documentos del Gobierno provisional de 1868-1869 como ejemplo de libertad, y cuya constitución inspira largamente la española de 1869.

Esa relativa “internacionalidad” de las soluciones de 1865-1873 daba a los sucesos de septiembre de 1868 una importancia especial. En último término, podía decirse que, junto a asuntos de política menuda y de sensibilidad incluso local, lo que reivindicaban los revolucionarios de septiembre y lo que establecieron los constituyentes de 1869 era nada menos que el desarrollo coherente y final del liberalismo. Y, por esa razón, su obra no fue epistémica ni efímera. El propio sexenio 1868-1874, con sus múltiples derivaciones, obligaría a decantar los programas de 1868, de manera que pasarían por el tamiz de la dictadura de Cánovas en 1875 y por el de las nuevas Cortes constituyentes de 1876, pero no por eso se anularían. Al cabo, resultado de todo ello y de la legislación orgánica que siguió fue justamente la plenitud del Estado liberal español en la regencia de María Cristina de Habsburgo, al final por lo tanto del período a que aquí me refiero.

Eso no significa que la Administración española de los años 1868-1874 respondiera perfectamente a aquellos principios ideales del liberalismo individualista. Quiere decir tan sólo que fue entonces cuando el liberalismo real se acercó más, aun quedando distante, a la utopía liberal, que por lo demás no se hizo tampoco realidad en ninguna otra región del globo ni entonces ni después.

* * *

Vayamos ahora a las diferencias institucionales entre aquellos dos subperíodos de los años 1868-1895; es decir entre los mundos entallados en los marcos constitucionales de 1869 y 1874.

Por su misma naturaleza, el primer hecho a destacar en ese régimen liberal español que ya se hallaba plenamente impuesto en 1868 era su carácter constitucional. Desde el siglo XVIII, el deseo de racionalizar la Administración y de garantizar esa racionalidad había llevado en toda Europa y parte de América a afirmar la conveniencia de que las reglas de juego de los Estados constasen en un texto legal que tuviera algo de inamovible. Los revolucionarios de septiembre no inventaron, pues, esta fórmula.

Pero la proximidad de las constituciones resultantes, las de 1869 y 1876, con el intermedio de sólo siete años, aunque fuera al comienzo de un período de más de seis décadas, y la existencia de otro proyecto de constitución aún en medio —el de 1873— llaman ya la atención sobre las peculiaridades de ese afán de inamovilidad de las reglas de juego en el liberalismo español. En España —se ha dicho tantas veces— el constitucionalismo se caracterizó por todo lo contrario, por efímero, y los años 1868-1895, al menos al principio, no fueron excepción.

El tema sin embargo no ha de desorbitarse, lo afirmábamos ya en 1981 y lo apoyamos hoy en nuevos argumentos. Primero, sucede que otros países con mayor fama de estables no ofrecen una historia de movilidad menor. En Francia son nueve las Constituciones que se promulgan desde 1812 a 1900. El constitucionalismo británico, caracterizado por su naturaleza consuetu-

dinaria, no escrito, se ve sometido en el mismo periodo a interpretaciones cambiantes, y la perenne constitución estadounidense no es parca en modificaciones textuales. En el fondo, es bastante sencillo comprender que la estabilidad de un sistema no se puede juzgar única ni especialmente por la duración de sus leyes básicas, entre otras cosas porque los principios generales y tales o actuales aspectos de una de esas leyes pueden subsistir de hecho si se repiten en las demás. En la práctica, algo de esto sucede en la historia de España y concretamente entre 1868 y 1895: La repetición de cláusulas de 1845 y de 1869 en el texto de 1876 es muy notable.

Segundo, quede la sugerencia de que ésta de la inestabilidad como otras muchas es una de las dos formas de un fenómeno cultural destacadísimo en la España del XIX: la asunción no sólo de las instituciones concretas ni únicamente de las soluciones fundamentales de la política francesa sino incluso del fondo interpretativo de la historia de Francia, de suerte que se traspone a España sin conciencia ni constancia de origen. Las trasposición del mito de *las dos Francias*, trocado en *dos Españas*, es el mejor ejemplo. Este de la inestabilidad, otro, y menos conocido.

Tercero, el carácter efímero de las constituciones españolas no dependía tanto de que fueran sustituidas en vez de reformadas como de la carga sentimental de que se rodeó esa sustitución, en parte por la trasposición conceptual a que acabo de referirme. Algunos políticos españoles podían creer que España se reformaba y mejoraba con el cambio de constitución y, consiguientemente, no se preocuparon tanto de evitar esta posibilidad como de conseguir el consenso necesario para que el régimen liberal subsistiera. Es más significativo que este mismo despego respecto a la inamovilidad de las leyes fundamentales palpitase en Cánovas, a quien se atribuiría —con razón— exactamente lo contrario, el empeño en dar continuidad al constitucionalismo. También él y los demás autores de la Restauración reunieron unas Constituyentes que basaron su obra en la ignorancia de las de 1869, en vez de utilizar el procedimiento de reforma que éstas habían arbitrado en el artículo 109 del texto aprobado entonces. Ciertamente, Cánovas pudo pensar que era imprudente acudir a este cauce teniendo en cuenta que lo que defendían muchos de los “restauradores” de 1874, a quienes intentaba conciliar, era la vigencia de la constitución de 1845. Si le fue difícil convencerles de que aceptaran un nuevo código, el de 1876, más grave hubiera sido imponerles la vigencia del revolucionario. Pero la verdad es que el mismo razonamiento podría haberlo llevado a hacer lo contrario: Esa ignorancia voluntaria de la constitución de 1869 fue la excusa que adujeron no pocos amadeistas para rechazar en principio la Restauración y para forzar que a la larga se amoldara a sus principios políticos, siquiera fuese por la vía de la interpretación amplia del texto de 1876.

* * *

En cierto modo, el que empieza en 1875 es no obstante un período de continuación del bienio anterior, incluso por su ritmo. La Revolución había

sufrido un proceso de radicalización hasta 1873, pero desde esta fecha se habían articulado sucesivamente tres formas de convivencia, cuya envergadura —y cuyo talante conservador— fue mayor también sucesivamente: Al mero autoritarismo de las presidencias de Salmerón y Castelar había seguido el conato de presidencialismo del general Serrano, que abocó a la realización de toda una teoría del derecho político en Cánovas, pasado ya el umbral de los golpes de estado de 1874. Fracasada la posibilidad de una transformación radical en 1873, los dirigentes del país se esforzaban en hallar una manera de recuperar el pulso normal y terminaron por convenirse de que tan sólo cabía en un regreso matizado (muy matizado) al viejo régimen, derrumbado en septiembre.

Evidentemente, el que nació en diciembre de 1874 no era el régimen de Isabel II. Pero esto es posible afirmarlo por el conocimiento que hoy tenemos de los propósitos y del talante y los logros reales del sistema de Cánovas. Otra cosa es lo que se observa en el mismo invierno de 1874-1875. Entonces, ni el constitucionalismo, ni el parlamentarismo, ni el bipartidismo, ni la paz eran más que posibilidades, deseadas por unos, por otros no; pero sólo tan verosímiles como el éxito de Carlos VII, el retorno a los usos isabelinos o el mantenimiento de la debilidad y la atomización en los partidos políticos.

Esto implica una valoración positiva, es obvio, de la obra de Cánovas; valoración en la que, por lo demás, están de acuerdo muchos historiadores. “El régimen de la Restauración —copio de uno de ellos— ha sido el sistema político de más largo alcance, mayor estabilidad [...] y mayor *consensus* (valga la paradoja), interno y externo, que ha conseguido la sociedad española en la era contemporánea”. Porque era en efecto una estabilidad social, no sólo política.

Sobre esto sin embargo, tengo que corregir un punto de mi visión de 1981. El Sexenio revolucionario, creía entonces, dejaba sabor de circunstancia excepcional cuando se examinaba en el contexto de la historia de España de toda la segunda mitad del XIX. Las mal conocidas *mentalidades* se nos revelaban en media península como formas de pensamiento y de comportamiento obedientes a los criterios más tradicionales, en el sentido etimológico de este término: como frutos de la transmisión inconsciente de hábitos. Las pocas movilizaciones colectivas que cabía registrar en el período 1868-1895 eran más abundantes entre los defensores del pasado (o sencillamente de lo que había) que entre los innovadores y revolucionarios. Basten, como botón de muestra, los millones de firmas recogidas en 1868-69 y 1876 para reclamar la unidad católica frente a la libertad o la tolerancia de los demás cultos y el escasisimo número de peticiones librecultistas.

Esto era cierto. Pero ya había visto algunas cosas que me hacían dudar de si el Sexenio era una excepción (una acumulación insólita de conflictos sociales que suponían una enorme movilización entre dos fases de laxitud y pasividad) o era más bien la culminación de una situación de inquietud,

protesta y desasosiego social relativamente constante durante el segundo tercio del siglo (y quizá desde antes). Y ahora no tengo duda.

Es esto último lo que parece deducirse de la dinámica general de Occidente. No sólo en España, en Europa y América toda la fase anterior al entorno de 1870 es período de agitaciones, como lo es de paz la posterior a esa fecha. En otro tiempo aduje como complemento de la hipótesis una interpretación sociológica: A la desarticulación social provocada por las guerras y la legislación revolucionaria de finales del XVIII y comienzos del XIX, habría seguido una difícil fase de reacomodación también social y por tanto de conflicto, etapa superada en el último tercio del siglo, que sería por eso tiempo de paz. Hoy, sin abandonar esta posibilidad, debo llamar también la atención sobre el hecho de que la coincidencia de comportamientos formales entre hombres y sociedades con situaciones y maneras organizativas distintas no pueden obedecer tan sólo a procesos de evolución interior, en cierto modo autónoma, sino *además* a la intercomunicación constante de experiencias y de meras expectativas y pretensiones. Esto es: se entiende mejor ese ritmo *occidental*, siendo cierto, si se comprende como algo que trasciende lo puramente sociológico.

* * *

Recordemos que, de otra parte, la Restauración se mostró por lo menos estéril, pasiva, ante el problema del analfabetismo, que en 1900 continuaba afectando a los dos tercios de la población española.

Aquí la parte negativa del sosiego; parte sobre la que otros han llamado la atención, no sin razones. La estructura económica seguía siendo de predominio de la agricultura y, en el propio sector primario, se habían heredado formas de explotación arcaicas y un régimen de tenencia de la tierra económicamente deficiente y socialmente injusto en muchas regiones, sin que los años que siguieron hasta fines de siglo contemplasen nada parecido al esbozo de una reforma agraria y, sólo en 1900, a la legislación laboral. La preparación de esta última se abordó con fuerza en 1883, con la formación de la comisión que luego se llamó de Reformas Sociales. Pero ninguno de quienes hemos intentado aclararlo hemos acertado a dar una explicación convincente de las razones por las que no hubo casi ninguna norma previosa promulgada hasta 1900.

El asociacionismo obrero, por su parte, pasó difícilmente de ser algo más que un capítulo obligado en el estudio de los orígenes de la política social española. No es la primera vez que recuerdo que Francos Rodríguez escribía con amargura al comenzar nuestra centuria que en los años ochenta del siglo XIX las primeras actividades obreras (aquellas que condujeron al nacimiento de la Unión General) no conseguían suscitar más que la sonrisa de la feliz burguesía madrileña. No había preocupación por el asunto del asociacionismo. Ciertamente que no la había tampoco entre los propios trabajadores. La política obrera de la Restauración no había llegado a ser en 1895

amenaza inmediata alguna para la estabilidad del país, ni siquiera en Cataluña y Vizcaya. La interpretación del 98 y de las peculiaridades del pensamiento culto español de fin de siglo como una respuesta de clase media a la amenaza obrera —interpretación que se ha formulado— no tiene nada que ver con la realidad.

* * *

La política era, eso sí, cuestión civil. El último cuarto del siglo también presencia el período contemporáneo más largo de palidez (ya que no de ocultación ni desaparición) del poder militar pese a Martínez Campos. Lo cual parece implica el cénit de la adecuación entre ideal y realidad, entre norma y comportamiento en la cosa pública.

Ahora bien, debe advertirse que no se trató de una adecuación directa, que hubiera sido en todo caso beneficiosa, ya sin lugar a dudas. No es que se legislara de acuerdo con la realidad en el sentido de que la ley se esforzase en responder a las necesidades reales, sino en el sentido de que se hizo la ley que la realidad permitía. Ese fue, en definitiva, el motivo fundamental del éxito: contar con un país en silencio o con poca voz, y con unos políticos eminentemente realistas, Cánovas ante todos, que, después de la experiencia revolucionaria, sabían bien qué bueyes araban: lo que tenían y lo que podían.

Con lo cual, otra vez, la valoración positiva de la Restauración se hace negativa hasta cierto extremo.

Pero tampoco cabe aquí un vaivén de lo absoluto a lo relativo. Ni en los prohombres del sistema faltaron altas preocupaciones altruistas, ni su obra dejó de ser escuela de convivencia, en grado menor o mayor de lo que hubiera sido posible, ni la adecuación a las posibilidades impidió que hubiera una buena dosis de originalidad e inventiva. Por lo pronto, lo que se consiguió así fue acabar el edificio del Estado moderno. Había, sí, liberalismo desde 1812; desde 1837 sin solución de continuidad. Pero un Estado no consiste tan sólo en la constitución. Ni siquiera basta eso desde el punto de vista legal. Eran necesarios códigos —civil, penal, mercantil, de los fueros extraordinarios si es que sobrevivían o se creaban...—, leyes de procedimiento, tribunales ordinarios de justicia, marcos generales para la tutela de cada libertad —prensa, enseñanza, asociación...—, una ley electoral acabada...

Pues bien, eso es lo que terminó de hacerse precisamente entre 1876 y 1890: exactamente 1890, cuando se promulgó el sufragio universal.

Antes, desde el mismo año de la Restauración, Cánovas mismo se había preocupado de que existiera una Oposición de Su Majestad, al modo británico, y había procurado que se formase en torno a un político hábil —que fue Sagasta pero que pudo ser Ruiz Zorrilla o Castelar— el que vendría a ser Partido Liberal-Fusionista, precisamente porque sería resultado de la *fusión* de todos los dispuestos a acatar a Alfonso XII y luego a su hijo, aunque fuese

bajo la condición de que el sistema evolucionara hacia una monarquía de corte democrático.

* * *

He dicho 1890 y no 1895 y eso me lleva al punto final que es el del fracaso del sistema. ¿Fracaso? No desde luego en 1895, fecha en la cual se puede hablar más bien de extremo final de la plenitud. Desde 1891, es cierto, en plena miel del apogeo de que acabo de hablar, aparecen las advertencias de que precisamente el sistema bipartidista está en crisis. ¿Por el caciquismo? De ninguna manera. En la Restauración no se falsea, hablando propiamente, la opinión de los españoles: Simplemente se inventa.

El hecho, que fue advertido hace años y que costosamente se abre paso en la historiografía de los últimos años, no deja lugar a dudas y es enormemente importante, imprescindible para entender la Restauración y todo lo que atañe al régimen liberal español. En verdad, el amaño electoral tampoco era un invento de la Restauración, cuyos políticos se limitaron a conservar la herencia de toda la historia parlamentaria del país, que era por otra parte (y esto es más destacable por ignorado) la de los más de los Estados liberales de Occidente, incluida la Inglaterra de la *Old* y la *New Corruption*. La protesta española contra ese amaño se repite ya con reiteración en los años ochenta del siglo XIX. Se halla presente en los documentos más relevantes de los proteccionistas que se enfrentan en esa década a la política económica (y a casi todo lo demás) de los Gobiernos de Madrid. Pero apenas tiene remedio directo. Quiero decir que no dependía de que las elecciones no se amañaran porque el mal no estaba en que la mayoría votase en un sentido distinto al del Gobierno sino en que no votaba. Era, en otras palabras, una parte de la pasividad de que hablábamos antes. En 1891, ante las primeras elecciones democráticas de la Restauración, lo intentó el entonces ministro de la Gobernación Francisco Silvela, ordenando a los gobernadores civiles que no intervinieran, y no consiguió ni que dejaran todos de intervenir ni mucho menos dejaran de hacerlo los caciques. Lo único que logró es que las amañaran sin concierto y que los resultados fuesen por ello imprevistos y en cierta medida desconcertantes.

La otra cuestión (la crisis de los partidos que realizan y disfrutaban de ese falseamiento) fue posterior pero tuvo que ver con lo que acabo de contar. Alguna —al menos una— denuncia de esa crisis es casi simultánea a los meros atisbos iniciales de lo que va a suceder en los años noventa. Me refiero a los escritos de Antonio María de Cascajares, arzobispo de Valladolid, y sobre todo al memorándum que eleva a la regente en 1891, del que publiqué largos párrafos en otro lugar. El sí habla de crisis del bipartidismo y aduce unos argumentos que podrían resumirse de esta manera: El Partido Liberal Conservador aparece ya como una organización para el disfrute del presupuesto como finalidad fundamental. Los motivos por los que había llegado a ser tan sólo eso eran al menos cuatro: la oposición de la derecha, el

creciente prestigio del centro izquierda, la incapacidad para la gestión económica y la existencia de tensiones internas.

En relación con la oposición derechista, había cuajado en su día en torno a la tolerancia de cultos no católicos que introdujo el artículo 11 de la Constitución de 1876; tuvo, por ello, permanentemente movilizados frente a Cánovas a carlistas, integristas y epígonos del Partido Moderado. La formación de la Unión Católica por Pidal y Mon en 1881 no es más que el principal de los hitos de esta carrera de oposiciones venidas de la derecha *ab intra* y *ab extra* del sistema.

Por lo que atañe a la oposición legal de la izquierda, el Partido Liberal-Fusionista había sido suscitado por el mismo Cánovas; pero el acierto y también la moderación de su jefe, Sagasta, durante sus dos primeros períodos de Gobierno (1881-1883 y 1885-1890), lo rodeó de un prestigio que hacía cierta sombra al estadista conservador.

En tercer lugar, en 1891 el país se hallaba sumido en una cierta psicosis de desastre económico; la agricultura sufría por entonces las consecuencias de competencias insostenibles (la de los alcoholes artificiales frente a la viticultura; la del trigo forano contra el español) y sobre esa situación, que ya se consideraba crítica, venía a incidir el giro proteccionista de la política francesa, sin que los conservadores pudieran ofrecer una solución eficaz. España, simplemente, entraba en la *Gran Depresión* finisecular, aunque el arzobispo no pudiera saber que se trataba de ello.

Por último, había desacuerdos personales, internos que harían quiebra muy pronto, durante el propio año 1891. El más importante era el que separaba el estilo y el entorno de Silvela, hombre dotado de evidente elegancia y de un impreciso afán purificador, respecto del estilo y los amigos de Romero Robledo, que encarnaba todos los intereses creados por los españoles en las Antillas y era el mejor especialista en *hacer* elecciones. En 1890, se había promulgado el sufragio universal; Cánovas necesitaba justamente un especialista en esos saberes y, tras la experiencia de aquellas primeras elecciones democráticas, no dudó: Silvela abandonó el Partido Conservador y no retornó sino después del asesinato de Cánovas.

Respecto al Partido Liberal-Fusionista, y pese a su prestigio, en 1891 estaba ya en peligro por dos razones: también las quiebras interiores y, además, el agotamiento de su programa. Se trataba de un partido formado por una suma de fracciones que, durante toda su historia, permanecieron en continua tensión, fuera por figurar en los cuadros de gobierno, fuera por disfrutar por tanto de los beneficios presupuestarios —escribíamos en 1981—, fuera —añadimos ahora— por estricta disensión de doctrina. De hecho, y en relación con ello, el memorándum de 1891 del arzobispo Cascajares habla de enfrentamientos por el ex republicanismo de los unos y la lealtad monárquica de los otros; por el proteccionismo de los gamacistas y el libre-cambio de los amigos de Moret; por el autonomismo que los primeros —los propios gamacistas— querían para Ultramar y rechazaban a otros.

Sobre esta debilidad constitutiva cae la debilitación del planteamiento

programático. Desde 1890 no hay programa. El partido se había ido formando precisamente porque Sagasta aceptó las condiciones de las diversas fracciones que, en la mayoría de los casos, apuntaban en el mismo sentido: ya que no la reimposición de la constitución democrática de 1869, por lo menos la interpretación plenamente liberal de la doctrinaria de 1876. Hasta 1890, por tanto, Sagasta sabe lo que tiene que hacer y el partido conoce bien el camino. En aquellos dos períodos de mando, entre 1881 y 1883 y entre 1885 y 1890, establece de hecho o de derecho la total libertad de cátedra, de imprenta, de expresión; la plena libertad de asociación con la ley de 1887; una institución que representa simbólicamente la democratización del poder judicial —el juicio por jurados—. Y el sufragio universal. El es, en otras palabras, quien lleva a su plenitud el sistema liberal y al cabo el propio Estado. Para 1890, Sagasta ha conseguido y Cánovas ha aceptado que la española llegue a convertirse en una monarquía popular, liberal, democrática, hasta el punto de que el republicano Castelar declara preferir una monarquía de esa naturaleza a una república anárquica, como la de 1873. Pero, justamente porque lo ha hecho todo, el partido no tiene ya nada que hacer.

Había entonces dos grandes problemas que podían dar nueva razón de ser al *fusionismo*: el saneamiento económico y Ultramar. Fuese o no por la iniciativa de Castelar, como enseguida se pensó, Sagasta echó a andar por el primer camino, con el presupuesto llamado *de la paz* para 1893-1894, que encarnaría Gamazo en el Ministerio de Hacienda. Pero la breve guerra de Melilla del año 1893 no sólo impediría el cumplimiento inmediato de esos proyectos hacendísticos sino que llevaría a la política española una euforia nacionalista y beligerante incapaz de permitir que se insistiera en esa dirección. Y los fusionistas no acertaron a remontar el obstáculo.

Respecto a la segunda fórmula, el rescoldo autonomista lo atizaban en Cuba los defensores, por dependencia o por coincidencia, de los intereses estadounidenses por convertir la Gran Antilla en prolongación del Sur norteamericano o en cabeza de puente para una política imperialista sobre el resto del Nuevo Mundo. Desde el Ministerio español de Ultramar, un gamacista, Antonio Maura, afrontó la cuestión con los proyectos autonomistas de 1893. Pero se opusieron a ellos no sólo los conservadores sino los elementos del propio fusionismo en los que prevalecían otros intereses, a veces económicos. Los proyectos, Maura y Gamazo —los tres— acabaron por dejar el Gobierno que presidía Sagasta. En 1895 estalló la guerra. La penúltima posibilidad de regeneración se había fugado.

NOTA BIBLIOGRAFICA

Enumero a continuación la bibliografía posterior a 1981 que considero más indicada para justificar —por coincidencia o por contraste— la revisión que he llevado a cabo. La relación no es por tanto exhaustiva, ni siquiera para conocer lo más importante.

- AA. VV.: "Política social del Estado en España: centenario de la Comisión de Reformas Sociales": *Studia historica: historia contemporánea*. Salamanca, 1983.
- ABELLO I GÜEL, Teresa: *Les relacions internacionals de l'anarquisme català, 1881-1914*. Barcelona, 1987, 270 pp.
- ALVAREZ GUTIERREZ, L.: *La diplomacia bismarkiana ante la cuestión cubana, 1868-1874*. Madrid, 1988, 560 pp.
- ANDRES-GALLEGO, José: "El Estado de la Restauración (I)": *Revista del Departamento de Derecho Político*, 7 (1980), 133-159 y 8 (1981); *Revolución y Restauración, 1868-193*, t. XVI, vol. 2 de *La Historia General de España y América*. Madrid, 1981, 614 pp.; "Los orígenes del asociacionismo obrero en Gran Canaria, 1870-1890": *Anuario de Estudios Atlánticos*, 27 (1981), 261-305; *Pensamiento y acción social de la Iglesia en España*. Madrid 1984, 427 pp.; "Los movimientos laicales (sociales y políticos) en la España de 1868-1914": *Miscellanea historiae ecclesiasticae, VII, Congrès de Bucarest, août 1980*. Bruselas y Lovaina, 1985, p. 192-200; "Les influencias internacionales sur le catholicisme social espagnol": *Revue d'histoire ecclésiastique*, 53 (1985), 114-124; "De Cánovas y Costa": *Veintiuno*, 2 (1989), pp. 114-117.
- ARANA PEREZ, Ignacio: *La Liga Vizcaína de Productores y la política económica de la Restauración, 1894-1914*. Bilbao, 1988, 726 pp.
- ASENSIO RUBIO, Manuela: *El carlismo en la provincia de Ciudad Real, 1833-1876*. Ciudad Real, 1987, 125 pp.
- AUBERT, P.; BREY, G.; GUEREÑA, J. L.; MAURICE, J., y SALAUN, S.: *Anarquismo y poesía en Cádiz bajo la Restauración*. Córdoba, 1986, 215 pp.
- AYALA, J. A.: *La masonería en Albacete a fines del siglo XIX*. Albacete, 1988, 202 pp.
- BAHAMONDE MAGRO, A. et. al.: *III Coloquios de Historia de Madrid. Diciembre, 1987: La sociedad madrileña durante la Restauración*. Madrid, 1989, 692 + 560 pp.
- BREY, G.; GUEREÑA, J. L.; MAURICE, J., et. al.: *Un anarchiste entre la légende et l'histoire: Fermín Salvochea, 1842-1907*. Barcelona, 1987, 158 pp.
- BUENO, J. M.: *El ejército de Alfonso XIII*. Málaga, 1987.
- CABEZA SANCHEZ-ALBORNOZ, Sonsoles: "Legislación protectora de la infancia", en *Perspectivas de la España contemporánea: Estudios en homenaje al profesor V. Palacio Atard*. Madrid, 1986, p. 309-318.
- CALDAS I BOSCH, A.: *Torras i Bages, pastor de Catalunya*. Barcelona, 1987, 238 pp.

- CALERO, A. M. (introd. y selección): *Monarquía y democracia en las Cortes de 1869*. Madrid, 1987, XLVIII + 232 pp.
- CAÑOVAS DEL CASTILLO, A.: *Discursos parlamentarios*. Estudio preliminar por L. GARRIDO. Madrid, 1987, 426 pp.
- CARCEL ORTI, Vicente: *León XIII y los católicos españoles*. Pamplona, 1988, 954 pp.; "San Pío X y la primera asamblea del episcopado español en 1907": *Archivum historiae pontificiae*, 26 (1988), pp. 295-337.
- CARO CANCELA, Diego: *Burguesía y jornaleros: Jerez de la Frontera en el Sexenio Democrático (1868-1874)*. Jerez de la Frontera, 1990, 363 pp.
- CASIMIRO LOPEZ, Francisco: "La masonería en la Tierra de Barros": *Estudios Extremeños*, 45 (1989), pp. 9-24.
- CASTRO ALFIN, D.: *Hambre en Andalucía: antecedentes y circunstancias de la Mano Negra*. Córdoba, 1986, 200 pp.
- COSTAS COMESAÑA, Antón: *Apogeo del liberalismo en "La Gloriosa". La reforma económica en el sexenio liberal (1868-1874)*. Madrid, 1988, XII + 218 pp.
- COSTA, Francesc: *Els cacics d'Argentona. Fets històrics del segle XIX*. Argentona, 1989, 73 pp.
- DIAZ DE CERIO, F., y NUÑEZ Y MUÑOZ, M. F.: *Instrucciones secretas a los nuncios de España en el siglo XIX (1847-1907)*. Roma, 1989, 384 pp.
- DIAZ DE LA GUARDIA BUANO, E.: *Evolución y desarrollo de la Enseñanza Media en España, 1875-1930. Un conflicto político-pedagógico*. Madrid, 1988, 576 pp.
- DIEGO GARCIA, Emilio de: "Las sociedades de socorros mutuos de Madrid 1836-1900", en *Perspectivas de la España contemporánea...*, 267-284 pp.
- DOMINGUEZ LEON, José: "Religión y moral: el impacto de la Revolución de septiembre en Sevilla": *Asociación de profesores de Geografía e Historia de Bachillerato de Andalucía "Hesperides": Comunicaciones presentadas al V Congreso de profesores-investigadores, celebrado en Constantina del 17 al 20 de septiembre de 1986*. Sevilla, 1987, p. 225-241.
- DUARTE, A.: *El republicanisme català a la fi del segle XIX*, Vic 1987, 192 pp.
- ELORZA, Antonio y RALLE, Michel: *La formación del PSOE*. Barcelona, 1989, 360 pp.
- ENRIQUE DEL ARBOL, E.: *La cuestión romana en el diario madrileño "El pensamiento español" de 1870*. Madrid 1987, 220 pp.
- FERNANDEZ CANALES, C.: "Exposiciones de la opinión pública ante la abolición de la esclavitud en Puerto Rico": *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 8 (1987), pp. 157-172.
- FERNANDEZ CLEMENTE, Eloy: *Estudios sobre Joaquín Costa*. Zaragoza, 1989, 467 pp.
- GARCIA CORTES, Carlos: "Documentación colectiva del episcopado español en el siglo XIX": *Analecta Sacra Tarraconensia*, 61 (1988), pp. 271-332.
- GARCIA DELGADO, José Luis (coord.): *La España de la Restauración: Política, economía, legislación y cultura*. Madrid, 1985, IX + 543 pp.
- GARCIA ESCUDERO, J. M.: *Cánovas. Un hombre para nuestro tiempo*. Madrid, 1989, 296 pp.; *Menéndez Pelayo y la convivencia intelectual*. *Marcelino boletín*. Santander, 1988, 50 pp.
- GASOL, Josep M.^a: *Les "Bases de Manresa". I.ª Assemblée de la Unió Catalana (Manresa, 25-27 de març de 1892)*. Barcelona, 1987, 87 pp.
- HEADRICK, D. R.: *Ejército y política en España (1868-1898)*. Madrid, 1981, 293 pp.

- LAVIANA CUETOS, M. L.: *José Martí, la libertad de Cuba*. Madrid, 1988, 128 pp.
- LEÓN CORREA, Francisco Javier: *León en el último tercio del siglo XIX. Prensa y corrientes de opinión (1868-1899)*. León, 1988, 518 pp.
- LITVAK, Lily: *La mirada roja: Estética y arte del anarquismo español (1880-1913)*. Barcelona, 1988, 151 pp.
- LOPEZ-MORILLAS, Juan: *Racionalismo pragmático. El pensamiento de Francisco Giner de los Ríos*. Madrid, 1988, 144 pp.
- MARTÍ, M.: "Aproximació al personal polític castellonenc de finals del XIX (II)": *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 66 (1989), pp. 225-253.
- MARTÍ GILABERT, F.: *La cuestión religiosa en la revolución de 1868-1874*. Madrid, 1989, 248 pp.
- MARTÍN, Luis: *Memorias del P. Luis Martín, General de la Compañía de Jesús, t. I (1846-1891), t. II (1892-1906)*. Edición preparada por José Ramón EGUILOR, Manuel REVUELTA y Rafael M.^a SANZ DE DIEGO. Bilbao, Roma y Madrid, 1988, 2 vols.
- MORENO SAEZ, F.: *El movimiento Obrero en Elche (1890-1931)*. Alicante, 1987, 232 pp.
- NUÑEZ MUÑOZ, María F.: "El Ayuntamiento de Sevilla, León XIII y la Triple Alianza": *Perspectivas de la España contemporánea...*, pp. 285-308.
- OLIET PALA, A.: *El conflicto social y la legitimación de la monarquía ante la revolución de 1868*. Madrid, 1989, 422 pp.
- OLIVE I SERRET, E.: "El republicanisme llerouxista a Catalunya": *L'Avenç*, 12 (1987), pp. 70-71.
- OLLERO, Andrés: "El debate de la ley de matrimonio civil de 1870": *Revista general de legislación y jurisprudencia* (1981), pp. 133-178.
- PALACIO MORENA, J.I.: *La institucionalización de la reforma social en España, 1883-1924. La Comisión y el Instituto de Reformas Sociales*. Madrid, 1988, 575 pp.
- PEÑA BERNALDO DE QUIROS, Manuel: *El anteproyecto del Código Civil español (1882-1888)*. Madrid, 1965, 777 pp.
- PEREZ ARRIBAS, E.: *Polítics i cacics: Castelló (1876-1901)*. Valencia, 1988, 98 pp.
- PRIM I SERENTILL, Josep M.: *Joan Prim, revolucionari i home d'estat*. Reus, 1988, 266 pp.
- PUIG CAMPILLO, Antonio: *El cantón murciano*. Murcia, 1986, 412 pp.
- RAMOS, V.: *Historia parlamentaria, política y obrera de la Provincia de Alicante, tomo I (1834-1870)*. Alicante, 1988, 456 pp. *Reformismo social en España: La comisión de reformas sociales. Actas de los IV Coloquios de Historia de Madrid. Días 16, 17 y 18 abril de 1985*. Córdoba, 1987, 366 pp.
- REVUELTA GONZALEZ, Manuel: "Condicionamientos históricos en la problemática religiosa en la segunda mitad del siglo XIX": *Perspectivas de la España contemporánea...*, pp. 143-154.

- REY VELASCO, F.; BARROSO DAVILA, A.: *Nicolás Díaz Pérez. Republicano, masón, escritor (1841-1902)*. Badajoz, 1986, 150 pp.
- ROBLES MUÑOZ, Cristóbal: *Insurrección o legalidad: los católicos y la Restauración*. Madrid, 1988, 406 pp.
- RODRIGUEZ GONZALEZ, Jesús Jerónimo: "La sociedad española ante la libertad religiosa 1869. Valoración cuantitativa": *Hispania Sacra*, 39 (1987), pp. 239-296.
- RUEDA HERNANZ, Germán: "Intentos de dominio ideológico en la enseñanza oficial de la España de la Restauración...": *Ecole et Eglise en Espagne et en Amérique latine: Aspects idéologiques et institutionnels: Actes du colloque de Tours (4-6 décembre 1987)*. Tours, 1988, p. 101-122.
- RUIZ DE AZUA, M.A. (ed.): *Catecismos españoles. Arreglados a las Constituciones del siglo XIX*. Madrid, 1989, 430 pp.
- RUIZ PEREZ, R.: *Propiedad de la tierra y caciquismo. El caso de Dólar en tiempos de Alfonso XIII*. Granada, 1987, 422 pp.
- SANZ DE DIEGO, Rafael: "Urraburu, Villada y otros correspondales onienses de Sardà i Salvany": *Estudios eclesiásticos*, 56 (1981), pp. 201-222.
- SERRANO, Carlos: *La tour du peuple. Crise nationale, mouvements populaires et populisme en Espagne (1890-1910)*. Madrid, 1987, 356 pp.
- SERRANO GARCIA, Rafael: *El sexenio revolucionario en Valladolid: cuestiones sociales (1868-1874)*. Madrid, 1986, 196 pp.
- SUAREZ, Federico: "El gobernador Antonio Guerola y sus dos memorias sobre Sevilla": *Archivo hispalense*, 206 (1984), pp. 23-40.
- TORTELLA CASARES, Gabriel; MARTI, Casimiro; JOVER ZAMORA, José María y otros: *Revolución burguesa, oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)*, t. III de la *Historia de España*. Barcelona, 1981, 574 pp.
- VALL I SOLAZ, X.: "Valentí Almirall i els Jocs Florals": *Els Marges*, 40 (1989), pp. 63-86.
- VANACLOCHA, F.: "La opinión militar ante el movimiento obrero (1874-1898)": *Estudios sobre historia de España*, t. I. Madrid, 1981, p. 399-411.
- VAYREDA, Marià: *Records de la darrera carlinada*. Barcelona, 1982, 235 pp.
- VIDAL OLIVARES, J.: *Comerciantes y políticos (Alicante, 1875-1900)*. Alicante, 1987, 238 pp.
- VILAR, Juan Bautista; EGEA BRUNO, P.M.; MORENO, D.V.: *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena-La Unión (1840-1930)*, 2.^a ed. Murcia 1987, 402 pp.
- VILLACORTA BAÑOS, F.: *Profesionales y burócratas. Estado y poder corporativo en la España del siglo XX, 1890-1923*. Madrid, 1989, 538 pp.
- VINYES, Ricard: *La presencia ignorada. La cultura comunista a Catalunya (1840-1931)*. Barcelona, 1989, 231 pp.

PROGRAMAS Y EFECTIVOS NAVALES ESPAÑOLES Y NORTEAMERICANOS (1865-1898)

Antonio DE LA VEGA
Capitán de Corbeta.
Investigador Naval

Entre la gran potencia, mundial, expansionista, que nace tras la guerra con España en 1898, y la desmovilización e introspección que se produce tras la guerra civil (1861-65) en los Estados Unidos de Norteamérica, hay evidentemente un largo camino. También es largo el periodo considerado, aunque no excesivamente.

De más de un millón de hombres sobre las armas se pasa a menos de treinta mil en 1876. La Armada pasó de más de 700 unidades a unas 50, en las mismas fechas, y desde luego anticuadas, en su mayoría monitores, con casco de madera y coraza. Pero es que en aquel momento histórico, los Estados Unidos no tenían enemigo. El país se volcó en la reconstrucción del comercio y de la industria, en la apertura hacia el Oeste y también en los ferrocarriles. El viejo continente y sus viejos problemas quedaban muy lejos... al otro lado del Atlántico. En palabras del Secretario de Marina del momento, G. M. Robeson, los medios de marina eran suficientes: "los propósitos defensivos de un pueblo pacífico, sin colonias, con una costa peligrosa y puertos poco profundos, separado de potencias navales belicosas por el Atlántico"; por ello, la Armada volvió a su rol tradicional de defensa costera, de los puertos y de ataque al comercio enemigo, si procediese. No se produjeron por lo tanto nuevas investigaciones o experimentos, ni diseños en el material naval... otros países se encargaron de hacerlo.

No es ocioso recordar que este período considerado es el de la implantación del vapor en la navegación. El VA David D. Porter, en 1869 todavía ordenaba que todos los buques "estén dotados de velamen completo" aunque pueda parecer retrógrado, no era así, las máquinas no estaban perfeccionadas y muchos jefes de la Armada añoraban la maniobra a vela... los maquinistas eran, para algunos, unos infiltrados... Sin embargo, Porter, potenció los estudios de máquinas en la Academia Naval, mejorando el nivel de los alumnos, también en muchas otras materias. En este aspecto, la marina estadounidense fue pionera en los enfrentamientos entre los maquinistas y los oficiales del puente... y es que los maquinistas consideraron que gran parte de los éxitos obtenidos en la guerra civil se debían a sus capacidades técnicas.

En diciembre de 1862, el célebre "Monitor" se hundió durante una galerna frente al Cabo Hatteras, a pesar de ello en los Estados Unidos se siguieron construyendo barcos similares durante el resto de la Guerra Civil. Los más importantes fueron los del tipo "Comanche" (1863-64), la clase "Ajax" (64-65), y los grandes monitores "Dictador" (63) y "Puritan" (64). El "Dictador" y el "Puritan" fueron diseñados por John Ericsson. Tenían 6.000 T, su armamento original fueron dos cañones de 382 mm. montados en una torre protegida por armadura laminada del mismo espesor. El "Puritan" fue modernizado en 1882.

No es este el lugar para estudiar las causas, pero como queda apuntado, en las dos últimas décadas del siglo XIX, los Estados Unidos pasan del aislacionismo de los sesenta, al imperialismo a partir de los ochenta, y es que había aumento en las reservas del tesoro, superproducción agrícola e industrial, lo que hacía necesario el incremento de la marina mercante y la búsqueda de mercados y materias primas en ultramar y, por ello, la presencia en bases. También, recordemos que hasta entonces, la historia americana era una historia de expansión, después, entre 1867 y 1889, los Estados Unidos compraron Alaska, ocuparon la isla Midway y adquirieron el derecho de instalaciones en Pearl Harbour (Hawai) y Pago Pago (Samoa). Había intereses que proteger.

En 1874 se hizo un pequeño esfuerzo de construcción, y se crearon algunos buques, mixtos de vela y vapor, madera y hierro que podían dar unos once nudos de velocidad. Se llamaron "Trenton", 3.900 T; "Vandalia", 2.100 T; "Quinneburg", "Swatara", "Galena", "Marion" y "Mohican" de 1.900 T cada uno; "Adams", "Alliance", "Enterprise", "Essex" y "Nispiz" de 1.375 T, y los "Alert", "Huron" y "Ranger" de 1.020 TG, estos últimos eran de hierro.

También se construyeron monitores acorazados, con dos hélices y dos torres, como los "Puritan" de 6.000 T; "Miantonomoh", "Amphitrite", "Monadnock" y "Terror" de 3.990, que sufrieron grandes retrasos en su construcción y algunos se completaron en 1895-96.

Hay que destacar que los Estados Unidos se incorporaron a la construcción naval, podríamos decir en gran escala, en un momento muy favorable (1885 aproximadamente) tanto por las capacidades locales de la industria (siderurgia y química) como por haber podido ahorrarse costosas investigaciones o buques experimentales en los que tantas inversiones habían tenido que hacer las primeras potencias navales, Gran Bretaña y Francia, o Italia y Rusia. Y es que en la construcción se había pasado del hierro al acero, el vapor se había impuesto al mejorarse la economía general de la máquina, la seguridad de las calderas y afirmarse la expansión. Se lograban más velocidad y autonomía. En los cañones, apareció la retrocarga, las ánimas rayadas, y las pólvoras lentas. Se habían equilibrado las diversas necesidades de protección, armamento y velocidad en buques muy compactos y conseguidos. A los ingenieros americanos les fue fácil copiar y mejorar los productos

Europeos, sobre todo con asesoramiento inglés. Se estaban formando las bases para el complejo militar-industrial que ha llegado a nuestros días.

Sin lugar a dudas, se puede afirmar que la reconstrucción de la Armada se inicia siendo Secretario de Marina William H. Hunt en 1882, que logró la autorización del Congreso para construir dos cruceros, aunque los fondos no fueron procurados. Una Junta constituida al efecto (Advisory Board) había propuesto la construcción de cuatro cruceros de acero y de un aviso. El Congreso sólo financió tres cruceros y un aviso. Así nacieron los "Atlanta", "Boston", "Chicago" y "Dolphin". Los americanos tan proclives a las siglas, los llamaron los buques "ABCD" y así fue: las primeras letras de lo que sería un larguísimo alfabeto. En aquellos momentos la industria estaba en la infancia; pero crecería con buena salud.

Es significativo constatar que comenzados los cuatro en noviembre de 1883, botados los dos años siguientes, entraron plenamente en servicio los años 86-87.

Como queda dicho, al principio de la década de los ochenta la Marina americana sólo poseía buques de madera aparte de unos pocos monitores o cañoneros de hierro.

Del "Dolphin" (1884) poco hay que decir salvo que fue el primer barco construido totalmente con acero, en los Estados Unidos. Tenía 1.486 T, 2.253 caballos, 15 nudos y montaba un cañón de 152 mm. a proa.

Los cruceros gemelos "Atlanta" (1884) y "Boston" (1884) son algo más interesantes aunque mediocres: mantuvieron el aparejo y sus características fueron: relativamente pesado armamento y velocidad moderada. Tenían una gran superestructura en el centro. El armamento principal eran dos cañones de 203 mm. en barbetas a proa y popa, pero descentradas de la crujía para permitir el tiro de unos cañones de 152 mm. Total 6 cañones de este calibre, cuatro en las bandas y dos a proa y popa. La protección de las barbetas era de acero de 50 mm. Había una pequeña protección en la flotación de 38 mm. En particular la cintura en la flotación debía ser a lo largo de toda la eslora para proteger, por ejemplo, el servo del timón. Una sola hélice proporcionaba la velocidad de 14 nudos; escasa para su misión de ser "destructores del comercio" como entonces se les llamó. Los "Atlanta" desplazaban 3.000 Tn. y utilizaban algo más de 3.500 caballos.

El "Chicago" (1885) era mayor, 5.000 T. Su armamento consistía en cuatro cañones de 203 mm., dos en cada costado en la cubierta principal, ocho de 152 mm. y dos de 127 mm. todos ellos en la misma cubierta. Su velocidad 16 Nudos, con dos hélices, 5.000 caballos.

Esta primera serie de buques fueron el famoso "White Squadron" que paseó el pabellón estadounidense por los mares del mundo: nació una nueva potencia naval.

En estos años (80-90), la industria siderúrgica de aquel país se fue capacitando rápidamente para cubrir todas las necesidades de acero de la marina americana, tanto en blindajes como en cañones. La más famosa, la Bethlehem Iron Co., adoptó los sistemas ingleses de la Whitworth Co., y después de

la francesa Creusot Works. Otra empresa pionera fue la New Port News Shipbuilding Co. No hay que olvidar aquel defensor de los maquinistas, Benjamín F. Isherwood, pionero en la creación de "Bureau of Engineering" que tanta importancia tuvo en las experiencias de las plantas propulsoras.

Entre 1884 y 1890 el Congreso autorizó ocho cruceros protegidos, tres no protegidos, seis cañoneros de acero, tres cruceros acorazados y todavía, algunos monitores. Los plantos de estos buques fueron preparados en Gran Bretaña por Sir William White. El primero fue el "Charleston" (1888) de 3.730 Tn. que fue el duplicado del inglés "Naniwa" (de Armstrong). Tenía una cubierta protectora de hasta 76 mm. en toda la longitud del barco. Armamento: 2 de 203 mm. a proa y popa y 6 de 152 en el centro, tres por banda. 7.500 caballos. 18,7 Nudos. Fue el primer barco americano sin velamen.

El "Charleston" fue seguido por los "Baltimore" (88) y "Philadelphia" (89) de 4.400 Tn. 10.500 caballos y 20 Nudos. Armamento: 4 de 203 mm. y 6 de 152 mm., además de otro secundario. 5 tubos lanzatorpedos. Tenían una cubierta protectora de 63 a 101 mm.

También el año 1889 fue botado el "San Francisco" de 4.870 Tn., 10.450 caballos, 20 Nudos. Su armamento eran 12 cañones de 152 mm. protegidos por coraza de 114 mm. Su gemelo era el "Newark" (1890).

El cañonero "Petrel" (1888) lo citamos por ser uno de los que combatieron en Cavite. Desplazaba 892 Tn., no tenía protección y sí una buena compartimentación estanca. Una cubierta también estanca, por debajo de la principal, con curvatura en los costados protegía los espacios de máquinas. El armamento era importante para un buque tan pequeño, nada menos que cuatro cañones de 152 mm. montados en salientes en los costados.

En esta línea de cañoneros se botaron los "Castine" (92) y "Machias" (92) de 1.318 Tn. y 15,5 Nudos, con ocho cañones de 101 mm. Debido a problemas de estabilidad, a estos cañoneros hubo que cambiarles la distribución de pesos, se añadieron tanques de lastre en el fondo y también fueron alargados más de tres metros (14 pies). Estos problemas, y una mejora de la habitabilidad general, hicieron que el siguiente cañonero, el "Nashville" (1895) 1.370 Tn. y 16,3 Nudos tuviese una cubierta alta completa y una gran capacidad de carbón (450 T a p.c.). También se hizo un esfuerzo en la economía del combustible y se instalaron calderas Yarrow. El "Nashville" tuvo doble fondo bajo máquinas y calderas. El armamento consistió en ocho cañones de 102 mm.

Aunque sea adelantar fechas, en este tipo de buques, los cañoneros "Wilmington" (95) y "Helena" (96), de 1.390 Tn. y 15,5 Nudos, fueron diseñados para servir en los ríos chinos y su calado fue de sólo tres metros, se les mejoró mucho la habitabilidad y también la maniobrabilidad (tenían dos timones). Su armamento fueron ocho cañones de 101 mm.

En los años 96-97 fueron botados seis cañoneros de alrededor de 1.000 T, construidos para ser utilizados en servicios de aguas costeras en tiempo de paz, con poco calado. Se usó el sistema compuesto (composite) de acero y

madera. Se les llamó "Marietta" y "Wheeling" de dos hélices y aparejo de "schooner"; los demás "Annapolis", "Newport", "Princeton" y "Vicksburg", tenían una sola hélice, su armamento fue de seis cañones de 102 mm. y su velocidad de 12 a 13 Nudos.

No podemos olvidar a la serie de los llamados cañoneros rápidos, "Yorktown" (1888), "Concord" (1890) y "Bennington" (1890), de 1.700 T y 16,1 Nudos. El "Concord", también combatió en Cavite. Montaban seis cañones de 152 mm. La máxima cantidad de carbón (400 Tn.) y sus buenas condiciones marineras los hicieron muy útiles.

Volvamos a los cruceros acorazados, fueron los "Maine" de triste recuerdo (1890) y "New York" (1891). El "Maine" desplazaba 6.000 Tn. Estaba muy armado: cuatro cañones de 254 mm. en dos torres dobles, a proa y popa pero descentrados de la crujía y seis de 152.

La protección del casco era idéntica a los ingleses del tipo "Admiral", la cintura era de 305 mm. y la cubierta acorazada de 50 mm. Las barbetas también 305 mm. y las torres 203 mm. Potencia 9.300 caballos y 17,4 Nudos, carbón 896 Tn. El "New York" era algo mayor, 8.200 Tn., 17.400 caballos y 21 Nudos. Su armamento consistía en 6 de 203 mm. y 12 de 101 mm., cintura 101 mm., y cubierta acorazada de 152 a 76 mm. 1.290 Tn. de carbón. Combatió en Santiago de Cuba.

La construcción de buques y cañones, también para el ejército y la defensa de costa, unía al gobierno y a los militares con la industria. Pero hubo que definir qué industria, si la privada o la pública, en principio se decidió una mixta, el gobierno ofrecía contratos a la industria privada y terminaba el montaje final en astilleros del estado. En 1886 se había ordenado que el "Maine" y el "Texas" se construyera con aceros, cañones y maquinaria nacionales y que por lo menos uno de ellos en un arsenal del Estado.

En el concurso de materiales, se contrataron dichos barcos, y cuatro monitores, en un total de 4 millones de dólares. Fue adjudicado a la Bethlehem Iron Co. Este entrelazamiento entre lo privado y lo público fue muy beneficioso ya que los contratos con la Armada aseguraban el salario a numerosos obreros especializados, tan necesarios en la manufactura de planchas para blindajes o artillería; se ocupaba mano de obra en épocas de depresión (se inició una en 1893), quizá ello influyó en la contratación de los acorazados firmada en 1895-96. No perdamos de vista esta importante cuestión.

Y ahora debemos detenernos, y es que hemos llegado a un momento estelar para aquellos que nos dedicamos al estudio de las marinas militares. Hasta aquí hemos conocido la realización de diversos programas estadounidenses, podemos decir balbuceantes, pero a partir de este año 1890, todo será distinto. Y es que en 1890 se publicó el libro "The influence of sea Power upon history, 1660-1783", cuyo autor era el capitán de navío Alfred T. Mahan. No podemos detenernos ni en el personaje ni en su doctrina, sólo aclarar aquello que es necesario para comprender lo que sucedió después. No podemos olvidar que el libro fue complementado por un artículo, denso

artículo, titulado "Los Estados Unidos miran al exterior", también de 1898, y fue seguido por "The influence of sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812".

Mahan llegaba a la conclusión de que Inglaterra se convirtió en gran potencia por el control de los mares y del comercio mundial. Mahan enumeró seis elementos del poder naval, los aplicó a EE.UU. y terminó afirmando que su país poseía lo necesario para llegar a ser una potencia naval mundial: EE.UU. debía abandonar su política "continentalista" por una más agresiva, mundial; para verter excedentes en el comercio mundial, se requería marina mercante pujante, colonias como proporcionadoras de materias primas y si era necesario bases, para todo lo anterior se necesitaba el dominio del mar lo cual sólo se lograba por el acorazado, la flota capaz de vencer a la enemiga allí donde se encuentre.

La teoría de Mahan se extendió rápidamente, la adoptaron todos los expansionistas, entre ellos un joven político del partido republicano: Theodor Roosevelt que fue subsecretario de Marina en 1897 siendo secretario John D. Long y presidente William Mackinlay... el de nuestra guerra, aunque paradójicamente era pacifista y fue a la guerra empujado, a regañadientes; y otro influyente amigo de Mahan fue Henry Cabot Lodge.

A principios de esta década de los 90, el cambio en la política naval fue claro y contundente. Era Secretario de Marina en 1889 Benjamin F. Tracy, expansionista convencido, logró el desarrollo de la Armada, recomendado al Congreso que eran necesarios 100 barcos de guerra modernos, 20 acorazados, 20 guardacostas y 60 cruceros, a ejecutar en diez años. Al parecer el autor del documento fue Mahan. Los miembros de esta institución se metieron en un debate interminable, los había que querían la marina costera y defensiva, monitores y fortificaciones costeras; otros, cruceros, destructores del comercio. Se produjo el inevitable compromiso: Se autorizaron tres acorazados pero adjetivados "costeros de línea" limitándolos a una autonomía de 4.500 millas. Fueron los "Oregon", "Indiana" y "Massachussets".

Los acorazados habían tomado la salida, en 1892 se autorizó la construcción del "Iowa" ya sin límites técnicos, en 1895 se autorizaron dos más y otros tres en 1896.

El "Texas" (1892) tenía un desplazamiento de 6.300 T. Su diseño fue preparado por Mr. John, de la inglesa Barrow Shipbuilding Co. y fue seleccionado como el mejor de trece proyectos. Las condiciones que se deseaban eran: alta velocidad, buenas condiciones maríneas, armamento pesado y todo ello en 6.000 Tn. Es evidente que sólo cabe sacrificar la protección. La cintura fue de 305 mm. de acero harvey al níquel. Para obtener buenas condiciones de mar, por encima de la flotación, se le dotó de dos cubiertas completas y en la principal dos cañones de 305 mm. en torres sencillas, en escalones, similares al "Inflexible" inglés, en una especie de reducto central, la parte más protegida del barco. Debido a retrasos en la entrega de la coraza por parte de la Bethlehem Works, la puesta a punto del buque se

retrasó dos años hasta el final de 1891. La potencia instalada fue de 8.000 caballos y la velocidad 17 Nudos, llevaba 850 Tn. de carbón.

Los ya citados acorazados "costeros de línea" tipo "Indiana" ya llegaban a las 10.250 Tn. De acuerdo con los principios que informaban su construcción tuvieron armamento y protección importantes, bajo francobordo, moderada velocidad y escasa capacidad de carbón en condiciones normales. Su dibujo general era similar a los ingleses "Royal Sovereign". En la flotación una cintura 2/3 de la eslora de 458 mm., en los extremos 382, con una cubierta de 76 mm., las barbetas 433, y las torres 382 mm. El armamento principal cuatro cañones de 331 mm. en dos torres en los extremos, y ocho cañones de 203 mm. en cuatro torres en las cuatro esquinas de una superestructura en el centro del buque, con protección de 216 mm. Esta disposición de cañones, tan cercanos unos a otros producía limitaciones en el uso de los mismos. Asimismo el bajo francobordo afectaba a la eficacia artillera en caso de mal tiempo. Las potencias instaladas fueron algo diferentes, el "Indiana" tenía 9.738 caballos, el "Massachusets" 10.403 y el "Oregon" 11.110, por lo que las velocidades fueron respectivamente 15,5, 16,2 y 16,7. La cantidad normal de carbón era 400 Tn. pero a plena carga se podían llevar 1.640 (se dice que hasta 1.800 Tn.) lo que les proporcionaba una elevada autonomía. Recordemos que el "Oregon" dio la vuelta por el Cabo de Hornos durante la guerra y llegó a tiempo de intervenir en el combate de Santiago, junto a su gemelo "Indiana". Un camino de 14.000 millas. El "Oregon" dejó San Francisco el 19 de marzo, fue precedido todo el viaje por el cañonero "Marietta", que tenía órdenes de prepararle el carboneo, víveres, etc. En Callao se cargaron 1.100 T. de carbón en ochenta horas, saliendo a la mar el 7 de abril rumbo a Sandy Pont en Patagonia, encontrando muy mal tiempo, donde se llega el 17 de abril. La velocidad promedio desde Callao era de 11,75 Nudos. A Río de Janeiro se llegó el 30 de abril, Bahía el 8 de mayo, 18 de mayo Bridgetown en Barbados cargando 400 T., y el 24 de mayo llegó frente a Júpiter en Florida, pasando a Key West. Un éxito para el personal de máquinas del acorazado y una evidencia de la necesidad de abrir un canal en Centroamérica.

Es significativo que en un informe del Secretario de Marina, correspondiente a 1892, se leía que, en el futuro sólo se construirían acorazados y cruceros, de primera clase, es decir, lo mejor posible, sin limitaciones; por ello el siguiente acorazado, el "Iowa" (1896), fue un "Indiana" corregido y aumentado. 11.340 Tn., con una cubierta a proa más, mejor francobordo, los cañones principales se montaron más altos, su calibre disminuyó a 305 mm. con idéntica disposición, la protección fue la misma pero reducida a 356 mm. en la cintura de mayores dimensiones, podía llevar como carbón normal 625 Tn. y un máximo de 1.750 Tn. Con 11.000 caballos llegó a la velocidad de 16,1.

La siguiente serie de acorazados, los tipos "Kearsarge" y "Kentucky" (1898) no estaban listos durante la guerra de 1898, ya que su % de completación era del 61%, el 1 de julio del 98; señalemos únicamente su existencia.

Tenían 11.520 Tn. de desplazamiento, cuatro cañones de 331, cuatro de 203 mm. y 14 de 127 mm. 10.500 caballos y 16 Nudos.

También estaban en construcción en 1898 los “Alabama” (60%), “Illinois” (47%), “Wisconsin” (40%), muy parecidos a los anteriores, todos botados en 1898, de 11.525 Tn. de desplazamiento, 10.000 caballos, 16 Nudos. Cinco potentes acorazados prontos a ser alistados.

El crecimiento de la Marina en diez años queda patente en los siguientes cuadros:

	1 ENERO 1889		1 ENERO 1899	
	Terminados	En construcción	Terminados	En construcción
Acorazados de 1. ^a clase	0	0	4	8
Acorazados de 2. ^a clase	0	2	1	0
Acorazados costeros	1	5	7	4
Cruceros Acorazados	0	0	2	0
Cruceros Protegidos 4.000 T.	1	4	8	0
Cruceros Protegidos de 2.000 a 4.000 T.	2	1	10	1
Cruceros Pequeños, Cañoneros,	2	5	18	1
Destructores	0	0	0	16
Torpederos	0	1	18	10
TOTAL	6	18	68	40

Y también en el número de cañones elaborados.

CALIBRE	Completados 1 ENERO 88	Completados 1 ENERO 89
330 mm. 35 cal.	0	29
305 mm. 35 cal.	0	14
254 mm. 30 cal.	3	24
254 mm. 35 cal.	0	2
203 mm. 30 cal.	5	9
203 mm. 35 cal.	3	65
203 mm. 40 cal.	0	2
152 mm. 30 cal.	24	123
152 mm. 35 cal.	0	6

CALIBRE	Completados 1 ENERO 88	Completados 1 ENERO 89
152 mm. 40 cal.	0	43
127 mm. 30 cal.	2	2
127 mm. 40 cal.	0	171
127 mm. 50 cal.	0	0
101 mm. 40 cal.	0	130
TOTAL	37	620

El "Brooklyn" (1895) crucero acorazado de 9.200 T., comparado con el "New York" tenía mayor francobordo por la adición de una cubierta a proa. El armamento principal eran ocho cañones de 203 mm. en cuatro torres a proa y popa y dos en las bandas en el centro del buque, con una protección de 203 mm.

En este buque se probó el vapor y la electricidad en el movimiento de las torres, con el resultado de la introducción de este sistema en la Marina estadounidense. El armamento secundario, doce cañones de 127 mm. Las pruebas de velocidad de este buque causaron sensación en su día, ya que con 16.000 caballos, el 27 de agosto de 1886, navegó 83 millas a una velocidad media de 21,9 Nudos a 138 r.p.m., y siete millas a 22,9 Nudos. Los constructores recibieron un premio de 70.000 £ por este exceso de velocidad sobre los 20 Nudos de contrato. Al parecer, las pruebas se efectuaron con un desplazamiento ligero.

La máquina propulsora consistía en siete calderas, cuatro máquinas de triple expansión, dos por eje, y dos hélices. Paradójicamente en la batalla de Santiago, este buque... no pasó de 16 Nudos... ya que tenía desacopladas las dos máquinas de proa... las de popa no se pudieron acoplar, ya que para ello había que parar las máquinas... y no dio tiempo. Otro dato curioso fue que sus chimeneas fueron de las más altas, llegando a estar el tope más de 30 m. por encima de los hornos de la caldera. La protección fue de 76 mm. en la cintura.

Los únicos grandes cruceros del tipo protegido, construidos en los Estados Unidos fueron el "Columbia" (1842) y "Minneapolis" (93) de 7.400 T., fueron concebidos con la idea de ser destructores del comercio, por ello su velocidad fue elevada, 23 Nudos, y su capacidad de carbón también fue grande: 750 T normalmente y se podía llegar a 1.800.

Llevaban tres ejes, a iniciativa del Ingeniero Jefe CA G.W. Melville. Potencia 18.500 caballos. Las máquinas de los ejes exteriores estaban colocadas una al lado de la otra separados por un mamparo longitudinal y justo a proa de la máquina del eje central, a pesar de esta subdivisión de la potencia, las máquinas fueron tan altas que fue necesario proteger la parte alta de

los cilindros con una protección por encima de las lumbreras. La cubierta protectora era de 63 a 101 mm. El armamento consistiría en un cañón de 203 mm. en la popa y dos de 152 mm. a proa en las bandas.

Los llamados cruceros protegidos de segunda clase fueron concebidos para luchar contra el tráfico marítimo en aguas próximas, para ello, los de primera clase eran demasiado grandes. Un crucero de esta clase fue el "Olympia" (1892) de 5.500 T. y 20 Nudos y resultó ser un buque protegido y poderosamente armado. La cubierta protectora era de 50 a 121 mm., y una vez más, tuvo que ser más alta en los espacios de máquinas. Tenía una gran superestructura en el centro del casco. El armamento principal eran cuatro cañones de 203 mm. y 10 de 127 mm. La barbetas y las torres principales eran de 114 mm. y 89 mm. El "Olympia" combatió en Cavite.

Los cruceros "New Orleans" (96) (ex "Amazonas") y "Albany" (ex "Abreu"), que estaban siendo construidos por Armstrong para el gobierno brasileño fueron adquiridos por los Estados Unidos. De 3.770 Tn., tenían las características de los célebres cruceros tipo "Elswick", alta velocidad 20,5 Nudos, y relativamente poderoso armamento: 6 de 152 mm. y 4 de 120 mm.

En los años noventa, se sintió la necesidad de buques útiles para reconocimiento; tales buques, muchas veces llamados "Scouts", debían ser más rápidos que aquellos mayores y más protegidos, pero su armamento podía ser ligero. A estos llamados Cruceros de Tercera clase pertenecen los estadounidenses "Detroit" (91), "Marblehead" (92) y "Montgomery" (91), todos ellos iguales. Tenían 2.089 T. de desplazamiento y con más potencia de 5.500 caballos daban la velocidad de 19 Nudos. En carga normal llevaban 200 T. de carbón y a plena, 340 T. Su armamento eran diez cañones de 127 mm.

Los "Cincinnati" (92) y "Raleigh" (92) de 3.200 T. y 29 Nudos se parecían al inglés "Apollo" y podían ser descritos como unos "San Francisco" reducidos. El armamento consistía en once cañones de 127 mm. Su potencia 10.000 caballos en dos ejes y 350 T. como carga normal de carbón.

Un hombre importante en el desarrollo de la marina estadounidense fue el CA Stephen B. Luce que impulsó la educación naval en un sentido moderno. Había sido Comandante de Brigada en Annapolis después de la guerra civil. Impulsó el Instituto Naval de los EE.UU., fundado en 1873 por un grupo de oficiales de la Academia, que había comenzado a publicar en 1879 su ya célebre *Proceedings*, y también fundó el Colegio de Guerra Naval el año 1884 en Coasters Harbor Island frente a Newport, en Rhode Island, en una antigua Casa para Pobres. Su tarea, en palabras del propio Luce, era "nada menos que aplicar los métodos científicos modernos al estudio y elevar la guerra naval de la etapa empírica a la dignidad de una ciencia" y es que Luce apreció que la guerra naval después del vapor sería distinta. También fue Luce quien propuso a Mahan como profesor de Historia.

Fue tal la oposición de algunos almirantes a este Colegio de Guerra Naval y también la del Congreso, que hasta un año después no se pudo empezar las clases y con ocho alumnos. Hasta 1886 no se pudo enviar allí

destinado a Mahan y en 1890 se estuvo a punto de cerrar las puertas... Menos mal que Mahan publicó su primer libro con gran éxito... libro que no era más que sus reflexiones preparadas para las clases de historia en el colegio.

No debe pasarnos desapercibido que en 1882 el Departamento de Marina creó la Oficina de Inteligencia Naval (ONI), (antes que el Ejército), dedicada a acumular toda clase de datos sobre la evolución de las marinas del mundo, en especial de las potenciales enemigas. Información especializada, cartas náuticas, pruebas de corazas, cañones, velocidad, tiro, nada pasaba desapercibido. La ONI difundía su información a los jefes y oficiales... repito... nada pasaba desapercibido; por ejemplo, en su día informó con gran detalle que el cañonero "Alvarado" de 100 T, construido en Clydebank por J G Thompson, botado en 1895, durante sus pruebas de mar colisionó con un schooner cerca de Waterford, Irlanda, y estuvo a punto de hundirse. Como más adelante conoceremos, también la Marina española conocía perfectamente lo que sucedía en los Estados Unidos.

Importante personaje, Luce, cuando en 1869 dejó la Academia de Annapolis y pasó a embarcarse, había comprobado la escasa o nula preparación de los hombres a sus órdenes, por lo que consiguió del Secretario de la Marina que se le proporcionase un buque escuela y más tarde una escuadrilla... aprender de la realidad, en la dura escuela de la mar... aproximar las condiciones de adiestramiento lo máximo posible a las que se tendrían en combate.

En 1898 el personal de la Marina estadounidense estaba formado por 1.372 jefes y oficiales (Commissioned Officers), 182 "estampillados" (Warrant Officers), 12.750 alistados (Enlisted men), y 1.000 aprendices, sin contar la Infantería de Marina.

Esta era la distribución de algunos Cuerpos:

Empleo	CG	Ingenieros Maquinistas	Intendencia
CA	6		
Comodoro	10		
CN	45	11	13
CF	85	15	13
CC	74	8	20
TN	250	36	20
AN	75	66	20
AF	181	59	25
Cadetes	62	22	—
	788	217	111

Además 170 Médicos, 37 Ingenieros Constructores, 24 Sacerdotes, 12 Profesores de Matemáticas y 13 Ingenieros civiles. Los "Warrant Officers" tenían la siguiente distribución: 44 casco, 51 combustibles, 50 carpinteros, 14 veleros y 23 contra maestres.

La Infantería de Marina estaba constituida por 71 oficiales y 2.600 hombres. El total, por lo tanto, de la Armada eran 17.975 hombres. El incremento temporal autorizado por la guerra fue el siguiente:

Oficiales retirados	225
Oficiales movilizados	771
Warrant	42
I.M. (Oficiales)	43
	<hr/>
	1.081
Hombres y milicias	8.052
Aprendices	1.026
I.M. (soldados)	2.113
	<hr/>
	11.191

Lo cual quiere decir que los oficiales se incrementaron en 66,5% y los marineros y soldados en un 68,4%, y ello en un tiempo muy breve. La Unión demostró reaccionar con gran vitalidad. El total de hombres durante la guerra fue de 30.247. Pero debemos considerar que a los buques ya existentes se añadieron 128 buques más, bien por compra o alquiler y que muchos de ellos se armaron.

Las estrellas de los cruceros auxiliares estadounidenses fueron las dos parejas: "St. Louis" y "St. Paul" de 11.629 T y 22,2 Nudos, armados con 8 cañones de 140 mm. y los "Paris" (ex "Yale"), y "New York" (ex "Harvard") de 10.800 T. y 20,6 Nudos, que se armaron con 12 cañones de 140 mm. Su propietario era la International Navigation Company. Los dos primeros habían sido construidos en Philadelphia y los dos segundos en Clydebank, Escocia.

El "St. Paul" combatió con el "Terror" frente a San Juan de Puerto Rico el 19 de junio.

La Marina tenía los siguientes Arsenales: Portsmouth, Boston, New York, League Island, Washington, Norfolk, Pensacola y Mare Island, o sea, ocho; y cinco Estaciones Navales: New London, Newport, Port Royal, Key West y Puget Sound. Existían once diques secos para reparaciones y mantenimiento.

En la empresa privada sólo existían tres capaces de construir acorazados: Cramp & Co. de Philadelphia; Unión Iron Works, de San Francisco; y Newport News Shipbuilding Co. En Cramp se construyeron los ya citados "Alabama", "Indiana", "Iowa", "Massachusetts", "New York" y "Brooklyn". En Iron Works, los "Oregon", "Wisconsin", "Monterey", etc.

Newport News Co. era una de las mayores y más importantes del mundo, allí se construyeron los "Kearsarge", "Kentucky" e "Illinois". Trabajaban 3.000 hombres.

Como resumen de todo lo dicho, quedan estas frías cifras: buques listos para el combate sin contar cruceros auxiliares ni otros armados: cuatro acorazados, veinte acorazados costeros, tres cruceros acorazados, veinte cañoneros, catorce cruceros y ocho torpederos (69 unidades). Se habían adquirido dos modernos cruceros en construcción en Inglaterra y en los astilleros nacionales se aprestaban en diferentes grados de finalización cinco acorazados, catorce torpederos y un submarino (22 unidades).

Sin intervención en la guerra digamos que el submarino se llamaba "Plunger" cuyo proyecto había presentado la firma J. P. Holland Torpedo Boat Co. 154/168 T, 15/18 N, propulsión por vapor en superficie y eléctrica en inmersión.

Antes de las hostilidades se aprobaron créditos para construir tres acorazados, cuatro acorazados costeros, doce torpederos y dieciséis destructores (35 unidades).

Todo ello con un norte claro: El dominio del mar se logra con el mejor buque, con el buque más potente: el acorazado.

EE.UU. 1898

	Listos	En construcción	Aprobados
Acorazados			
Torres	4	5	3
Costeros	19+1		4
Cruceros AC	3		
Cañoneros ord. rapid	13 7		
Cruceros, early prot. 1. ^a	5 2	2 (Ad)	
2. ^a	1		
3. ^a	5		
dinamita	1		
Torpederos	8	14	12
Submarinos	0	1	
Destructores			16
TOTAL	69	22	35

Iniciaremos el análisis de nuestra Armada también en 1865, año que, si bien para los estadounidenses, era el fin de una guerra civil, en España se puede decir que, si no se estaba gestando otra, por lo menos no se estaba en paz. 1865 es el año del levantamiento estudiantil, la “noche de San Daniel”; 1866 vive la sublevación de los Sargentos del Cuartel de San Gil, y 1868 la revolución de septiembre y, el no menos importante, grito de Yara en Cuba.

En 1865 nuestras fuerzas navales eran: seis fragatas de hélice blindadas —cinco de ellas en construcción—, once fragatas también de hélice y una en construcción; veintitrés vapores de ruedas; veintisiete corbetas o goletas de hélice; dieciocho cañoneros de hélice; nueve transportes de vapor; siete transportes a vela, dos corbetas y dos bergantines, y, más vale que nos olvidemos de los dos navíos de reciente construcción, “Isabel II” (1852), y “Francisco de Asís” (1853), obsoletos.

Los Cuerpos de Oficiales, en 1865, tenían las siguientes fuerzas: el Cuerpo General estaba formado por 512 hombres en la Escala de Mar, desde el Capitán General, Armero Fernández de Peñaranda hasta el más moderno Alférez de Navío, que lo era D. Cándido Carreras y Landa. La Escala de Reserva contaba con 123 individuos y existían también 123 oficiales graduados. Los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina y Guardia de Arsenales ocupaban a 346 hombres, y el de Ingenieros a 53. Completaban el conjunto 39 del Cuerpo Administrativo, 134 Médicos, 169 Auditores y 69 Capellanes. Total 2.302 Generales, Jefes y Oficiales, sin contar a una cantidad relativamente notable de Supernumerarios y de exentos de Servicio.

Los números de la Escala de Mar del Cuerpo General y de la Artillería e Infantería de Marina parecen escasos para un país que contaba en aquel entonces con colonias en el Caribe y en el Pacífico; y parece excesivo el del Cuerpo de Administración. A estos Cuerpos habría que añadir unos trescientos maquinistas que no tenían categoría de oficiales y los de Contra-maestres y Condestables, no muy numerosos. También existía una gran falta de personal de marinería voluntario, por lo cual era necesario recurrir al sistema de quintas por fallos en las pagas y primas y, en general, falta de atención a las matrículas de mar.

Los primeros vapores habían llegado, alquilados, a la Armada en 1834; los años siguientes ya se fueron adquiriendo otros, casi siempre en Gran Bretaña, fue una época de penuria económica. Más adelante y gracias en parte a los ingresos de la desamortización se otorgaron créditos extraordinarios a la Marina y se pudieron construir barcos y sobre todo, lo más importante, se dotó a los Arsenales de medios modernos, destacando la Factoría de Máquinas de vapor en Ferrol y la no menos importante Escuela de Maquinistas en 1850. Poco a poco se fueron construyendo cascos en España y se les instalaban máquinas importadas, después ya se fabricarían en España.

Las seis fragatas blindadas fueron “Numancia” (La Seyne, 1863), “Vitoria” (Blackwall, 1865), “Arapiles” (Blackwall, 1864), “Tetuán” (Ferrol, 1863),

EMPLEO	CG	
	MAR	RES
CAPGE	1	
TTE. GRAL.	5	
Jefes Esc.	13	
Brigadieres	16	18
CN	46	17
CF	80	36
TN	194	43
AN	157	9
TOTAL	512	123
GM	375	
Asp	95	

EMPLEO	Escala Reserva Ofic. Graduados
CN	1
TF	10
TN	9
AN	52
AF	43
Ttes.	2
Subt.	6
TOTAL	123

EMPLEO	ART I.M	EM Art.	I.M.	Guardia Arsenal	Total
Mariscal Campo	—	1	—	—	1
Brigadieres	2	1	1	—	4
Coronel	6	4	3	1	14
Tte. Coronel	12	7	8	—	27
Comandante	10	—	9	2	21
Capitán	22	10	43	4	79
Teniente	18	6	81	3	108
Subteniente	17	—	68	8	93
TOTAL	87	29	213	18	347
Alumnos	—	29	7	—	36

“Sagunto” (Ferrol, 1869), “Zaragoza” (Cartagena, 1867), a ellas se unió más tarde la “Resolución” (Ferrol, 1861), al decidirse que se acorazara.

La “Numancia” desplazaba 7.300 T y con la potencia de 3.700 caballos daba la velocidad de 8 N. Cargaba 740 T de carbón. La máquina de dos cilindros horizontales, había sido fabricada por Dupuy de Lome, las calderas eran 10 del tipo de frente rectangular. El casco era de hierro y el peso de la coraza 1.350 T, coraza de 140 mm. en el centro y 100 en los extremos. Inicialmente montaba cuarenta cañones de 200 mm. Mantenía una superficie vélica de 1.800 m².

INGENIEROS	
Jefe Esc.	1
Brigadier	1
CN	5
CF	6
TN	16 c
AN	4
AF	4
TOTAL	37

INGENIEROS ESCALA PRACTICA
+ 16

ADMINISTRATIVO

EMPLEO	
Director	1
Intendente	4
Ordenador	6
Subordenador	5
Comisario	25
Subcomisario	47
Oficial 1. ^a	111
Oficial 2. ^a	138
Oficial 3. ^a	60
TOTAL	397
Meritorios	58

SANIDAD

EMPLEO	
Director	1
Vicedirector	6
Consultor	8
Mayores	19
1.º Ayudante	49
2.º Ayudante	52
TOTAL	135

AUDITORES

EMPLEO	
Fiscal	6
Asesor 1. ^a	10
Asesor 2. ^a	25
Fisc. As. 1. ^a	10
Fisc. As. 2. ^a	24
Ases. Dist.	94
TOTAL	169

Capellanes	69
------------	----

RESUMEN

CG (Mar, Tierra, Graduados) = 758 + 375 GGMM = 1.133 1.479
 Artillería + I.M. + Arsenales = 346

Ingenieros	53
Administrativo	397
Sanidad	135
Auditores	169
Capellanes	69

TOTAL 2.302

Las goletas de hélice, con tres palos, aparejo de bergantín-goleta y siempre con máquinas de cilindros horizontales, una hélice y dos calderas del tipo paralelepípedo demostraban el renacimiento de la construcción naval española, en su mayoría desplazaban algo menos de 600 T, sostenían una velocidad de 6 a 8 Nudos, e iban armadas con dos cañones de un calibre que variaba de 10 a 160 mm.

Sólo en 1859, el Gobierno del General O'Donnell había adquirido nueve transportes para ser usados en la Guerra de Africa, sus desplazamientos oscilaban entre las 577 T del "Escaño" (ex "Duke of Rothesda") y las 1.800 del "San Quintín" (ex "Andes").

Se puede decir que en estos años, la Armada poseía buques modernos, similares a los extranjeros, y sería, posiblemente, la cuarta potencia mundial tras Gran Bretaña, Francia e Italia. Como ya hemos conocido, los Estados Unidos —y quizás también Rusia— tenían más buques blindados pero costeros o fluviales y bastante deficientes.

A principios de la década de los setenta se adquieren bastantes cañoneros para ser empleados en su mayoría en las colonias, son los treinta tipo "Activo" (1870) —la serie más larga que ha tenido la Armada—, de 180 T, 130 caballos y 8,5 Nudos. Construidos en Estados Unidos eran proyecto del ingeniero Ericsson, llevaban un cañón rayado Parrot de 100 lbs. Los tipo "Bulusan" (1871) de diez unidades, construidos en el Arsenal de Cavite de 53 T, 20 caballos y 6 nudos, o los "Pelicano", en la Carraca de 245 T, máquina de la sevillana Portilla & White de 50 caballos y 8 nudos.

La revolución septembrina supone el fin de la llamada Marina isabelina o Marina romántica, durante su sexenio, los presupuestos fueron disminuyendo y la revolución cantonal impuso el desgaste del material y de los arsenales. Además, se perdieron la fragata blindada "Tetuán" y el vapor de ruedas "Fernando el Católico". Lo poco que se estaba construyendo, sufrió sensibles retrasos; en 1869 se había tenido la idea de construir en cada Departamento Marítimo una corbeta o fragata acorazada, con casco de madera; el principio de los trabajos se inició a finales de la década... la primera corbeta, tras muchos cambios en el proyecto, ya se llamaba crucero "Aragón", se botaría en 1879 y los dos restantes ("Castilla" y "Navarra") en 1881 cuando ya estaban absolutamente anticuados, con sus cañones en batería ¡casco de madera! y una superficie vélica de 1.500 m².

Para poder luchar en la guerra carlista se construyeron algunos barcos, entre ellos figuran dos monitores, son los "Duques de Tetuán" (Ferrol, 1874) y "Puigcerda" (La Seyne, 1874). El primero es una auténtica chapuza, baste decir que montó la máquina de 80 caballos de la goleta "Santa Teresa" y dos calderas de la "Buenaventura". El armamento principal era un cañón Parrot de 160 mm. Desplazamiento 700 T. El "Puigcerda" era de 552 T, 320 caballos y 8,5 N.

Los "Fernando el Católico" (1875) y "Marqués del Duero" (1875) fueron botados en los acreditados astilleros franceses de La Seyne, tenían poco calado 2,5 metros y escaso desplazamiento, unas 500 T, aparejo de bergan-

tín, proa con espolón y cubierta corrida. Estaban armados con un cañón Parrot de 160 mm. a proa y dos de 120 mm., uno a cada banda en el alcázar. Potencia 850 caballos y unos 10 nudos de velocidad sostenida. Tras la guerra carlista pasaron a Filipinas y ambos participaron en la del 98, el "Fernando el Católico", ya dado de baja, fue hundido por su dotación en Casilda el 21 de julio y el "Marqués del Duero" en Cavite el 1 de mayo, aunque posteriormente fue reflotado y sirvió en la Marina americana con la numeral P-17.

En los mismos astilleros franceses, el año siguiente, 1876, se botó otra pareja de buques para España, esta vez eran afortunadamente algo más grandes: 935 T. Con 1.100 caballos y 13 Nudos, montaban tres cañones Palliser de 160 mm. y dos Krupp de 75 mm. Tres palos, aparejo de cruz y una superficie vélica de 1.125 m². Ostentaron en sus aletas los nombres de "Jorge Juan" y "Sánchez Barcaiztegui".

Estos cuatro buques ya tenían casco de hierro y recibieron toda clase de denominaciones, cañoneros, avisos, cruceros, buques de 3.^a clase, lo cual muestra su escasa personalidad. Como se deduce, se incorporaban a la Armada unidades apropiadas para la vigilancia de costas, no son exactamente buques de combate y se construyen según necesidades del momento, no responden a un plan general.

La última novedad de esta década de los setenta es la adquisición de los primeros torpederos de botolón sistema McEvoy, "Castor" (La Seyne, 1878), 23 T, 265 caballos y 19 N; y "Pollux" (Yarrow, 1879), 24 T, 350 caballos, 15 N, por lo menos si no eran un gran refuerzo, quiere decir que se estudiaban las novedades de la guerra marítima.

Debemos hacer un alto y considerar el estado de la industria nacional en estos años previos, e iniciales, de la Restauración Alfonsina. Lo primero que hay que constatar es que la llegada del hierro a la construcción naval, unido a leyes librecambistas, produjo la quiebra de los astilleros privados nacionales. La siderurgia, incipiente, tampoco podría desarrollarse sin pedidos, recuérdese que sucedía lo contrario en Estados Unidos. Se construyeron pocos buques mercantes. En los astilleros del Estado sucedía lo mismo, agravado por problemas de incapacidad burocrática a causa de la Ley de Contrataciones de 1852. Además, tras tantos años de guerra, los presupuestos de la Armada, los primeros años de la restauración, fueron escasos. Se puede decir que la Armada en 1880 estaba "bajo mínimos", poco material y muy desgastado, si en los sesenta se estaba al día, en los ochenta ya no se contaba. Y es que mientras tanto en el extranjero se seguía construyendo y experimentando; estos podrían ser unos ejemplos: "Prince Albert" (1864) primeros navíos ingleses con la artillería montada en torres, 4.000 T y cuatro cañones de 203 mm; "Monarch" de 8.300 T, "Duilio" (1873), italiano, 11.138 T, 15 N y cuatro cañones de 450 mm, todavía de avancarga, "Italia" (1880), 14.400 T, 18 N, cuatro cañones de 433 mm. Como se deduce, de este material no teníamos cosa alguna.

El primer intento de la Restauración, de construcción naval, se puede

considerar que es el presentado por el CA Durán Lira en 1880 con el fin de defender las islas Filipinas; en él se solicita un acorazado con un blindaje de 300 mm y armado con cañones de 25 T, se piden también tres avisos o cruceros y dos transportes. Este plan no se llevó a cabo. Al final de su, se puede llamar largo, segundo período en el Ministerio, el VA Pavía Pavía, en 1883, presentó un plan, ambicioso, en el que destacan 6 acorazados: 6 cruceros de 1.ª clase, blindados; 12 avisos; 40 cañoneros y 4 transportes. Una vez más, el plan fracasó por falta de financiación y el Ministro dimitió. Destaca la idea de construir todo lo posible en astilleros nacionales. Sin embargo, no fue este el proyecto más ambicioso, ya que hay que reservar este lugar al presentado por el Ministro CA Antequera Bobadilla en 1884. A desarrollar en 10 años se debían conseguir 5 acorazados oceánicos de 9.000 T, 6 acorazados costeros de 5.000 T, 2 cruceros blindados, 1 crucero de 1.ª clase de 5.000 T (ya había 5 en construcción), 9 cruceros de 2.ª clase de 2 a 3.000 T; 1 crucero de 3.ª clase de 1.500 T, (ya había 10 encargados); 32 torpederos; 4 transportes; 18 guardacostas de 1.ª, 21 de 2.ª y 37 de 3.ª clase.

Antes de conocer el fin de este plan hagamos unas pequeñas consideraciones sobre él. Los acorazados oceánicos de 9.000 T parecen pequeños para tener que operar en mares lejanos, piénsese que no poseíamos bases para carbonear hasta Filipinas y los costeros sólo podían, evidentemente, operar en la Península y aguas adyacentes. Muchos cruceros que no servirían para un combate con acorazados, y los guardacostas sólo serían útiles en misiones de policía local en aguas territoriales, los torpederos no podían acompañar a la flota. En resumen una flota más bien pensada para Europa y para vigilancia de costa.

Este plan fue modificado en comisión parlamentaria y quedó en 8 acorazados, 8 cruceros de 1.ª clase de más de 3.000 T, 7 de 2.ª de más de 1.000 T, 40 cruceros de 3.ª o guardacostas, 30 cañoneros y 65 torpederos. También eran necesarios cuatro transportes, uno de ellos para torpederos. No obstante, no fue aprobado ya que encontró la oposición del CA Beránger y poco después, la muerte del Rey Alfonso XII cambió la situación interior nacional. Una vez más, el programa naval se retrasaba y ya estábamos en 1885.

Conozcamos ahora los buques más importantes incorporados desde 1880, y es que, aunque sin planes, se seguían encargando buques. En 1881 se botan en Blackwall los cruceros, de 3.ª clase por lo menos, "Velasco" y "Gravina" de 1.152 T, 1.600 caballos, 14 N, armados con tres cañones Armstrong de 150 mm. El primero estaba varado, sin armamento, frente a Cavite Viejo el 1 de mayo del 98, y el segundo se perdió durante un viaje a Shangai, al norte de Luzon, a causa de un temporal el 10 de julio de 1884. En astilleros nacionales se construyeron seis ejemplares de esta serie, "Infanta Isabel" (Carraca, 1885), "Isabel II" (Ferrol, 1886), "Colón" (Carraca), "Ulloa" (Carraca), y "Juan de Austria" (Cartagena), botados en 1887; y "Conde del Venadito" (Cartagena, 1888).

El 28 de febrero de 1884, fue botado en el Arsenal de Cartagena el ¿crucero? ¿cañonero? "General Lezo" de 524 T, 600 caballos, 11 nudos, armado

con tres cañones de 120 mm elaborados en La Seyne (Tolon). Las máquinas fueron construidas por Penn en su factoría de Greenwich. Son sus gemelos el "General Concha" (Ferrol, 1883), y "Magallanes" y "Elcano" (Carraca, 1884). Curiosamente las máquinas de estos tres buques fueron construidas respectivamente por las empresas Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, Portilla & White de Sevilla y Nuevo Vulcano, también de Barcelona; pues bien, la máquina más barata, incluyendo los portes, fue la inglesa.

Finalizamos esta lista con los torpederos "Rigel" (Vulkan, 1883); "Retamosa" (Poplar, 1885) de 69,8 T, 700 caballos y 20,2 N, iba armado con 2 tubos lanzatorpederos. Este año, se construyeron en Chiswick los "Ordóñez" y "Acevedo", de similares características.

Cabe aquí recordar, antes de pasar al único y auténtico programa de la época considerada, a los cruceros encargados durante la primera gestión en el Ministerio del Almirante Pavía Pavía, se llamaron "Reina Cristina" (Ferrol, 1886), "Alfonso XII", (Ferrol, 1887) y "Reina Mercedes" (Cartagena, 1887); el "Alfonso XII" quedó con más desplazamiento que sus esposas, y sus máquinas, fabricadas en Ferrol, tampoco se logró que produjesen la misma potencia, por lo que evidentemente su velocidad resultó menor. Tenían unas 3.500 T de desplazamiento y la potencia teórica a desarrollar eran 4.400 caballos y la velocidad 17 nudos, velocidad que sólo alcanzaron en pruebas las dos Reinas, no así el "Alfonso XII", que llegó a 13 nudos con grandes esfuerzos. Mantenían aparejo de fragata, con una superficie de casi 1.000 m². Su armamento principal eran seis cañones Hontoria de 160 mm. Carecían totalmente de protección. Una vez más nacieron anticuados, recordemos que fueron ordenados en 1879, iniciada su construcción en 1881 no fueron plenamente operativos hasta 1890... en 1898 estarían inútiles. El "Alfonso XII", sin intervenir, (inútil en Habana), fue dado de baja en 1900, el "Reina Cristina", combatió en Cavite con los resultados conocidos, y el "Reina Mercedes", inútil en Santiago, fue hundido tras la salida de la flota de Cervera en el canal. Reflotado después de la guerra quedó fondeado en Annapolis, como es sabido, hasta los años cincuenta y tantos, desguazándose gracias a una gestión del entonces Embajador José M.^a de Areilza.

El único acorazado que existía en 1898, tampoco fue producto de un estudiado plan... fue producto de un sobrante en el presupuesto anual existente ante la imposibilidad habitual de gastárselo en un año. En 1884 sobrababan del presupuesto 12 millones de pesetas, el Ministro Antequera Bobadilla se lo comunicó al Presidente del Gobierno y éste le insinuó que se comprase un barco, cuanto más grande mejor. Esta anécdota la escribió el conocido Concas en la Revista General de Marina, unos años más tarde. Así fue el principio del "Pelayo", construido en La Seyne por la empresa Forges et Chantiers de la Méditerranée, resultó ser similar a los "Marceau" franceses. 9.900 T de desplazamiento, su protección consistía en una cintura entre 450 mm en el centro y 150 mm en los extremos. Las barbetas con 400 mm y una cubierta protectora de 180 mm. Los montajes se movían por presión hidráulica. Su artillería principal eran 2 cañones de 320 mm montados en los extre-

ESPAÑA 1898. BUQUES MAYORES DE 100 T

	Listos	En construcción
Acorazados		
Torres	1	
Costeros	2	
Monitor	1	
Cruceros Acorazados	5	3
Cruceros		
antiguos	3	
protegidos 1. ^a	—	
protegidos 2. ^a	3	3
Sin protección	10	
Cañoneros		
medios	23	
pequeños	22	
Destruyores	7	
Torpederos	5	
Submarinos	0	
TOTAL	82	6

mos (de 48 T de peso), en los costados, hacia media eslora, existían dos de 280 mm también en barbetas, los cañones modelo González Hontoria y las torres Canet. En la roda llevada un insólito cañón de 160 mm. El armamento secundario consistía en 12 piezas de 120 mm. Las máquinas principales estaban constituidas por dos grupos independientes entre sí, moviendo cada uno una hélice, cada grupo formado por dos máquinas también independientes entre sí, pudiendo, por lo tanto, trabajar en cada eje una o dos máquinas. Potencia total con tiro natural 6.800 caballos y con tiro forzado 8.500. Cada máquina era vertical de doble expansión. Las calderas, 12, cilíndricas de llama de retorno. En pruebas se sostuvieron 16 N. Capacidad de carbón 700 T, lo que le producía escasa autonomía sobre todo pensando en las lejanas colonias. En el 98 estaba en obras de modernización en Francia.

El 24 de febrero de 1887 mojó su casco por primera vez en aguas de Clydebank el crucero “Reina Regente”. Su construcción había sido decidida

por el Ministro de turno, Beránger Ruiz de Apodaca, aunque la idea inicial de sus características correspondía al anterior: VA de la Pezuela Lobo. Fue un barco interesantísimo ya que había logrado en un limitado desplazamiento, 4.700 T, tener una elevada velocidad, 20 nudos, y un importante armamento, cañones de 240 mm, su protección se puede calificar de escasa: una cubierta de un espesor máximo de 76 mm. Asimismo poseía una notable autonomía gracias a sus 1.100 T de carbón. Pero fallaba la estabilidad, al parecer sus cuatro cañones de 240 mm (pesaba cada uno 21 toneladas) estaban demasiado altos. Este buque, hermoso, esbelto, y que podemos contemplar en un excelente óleo de Rafael Monleón, se perdió cuerpos y bienes el 10 de marzo de 1895 durante un fuerte temporal frente al Cabo Espartel. La potencia de sus máquinas, horizontales de triple expansión era de casi 12.000 caballos. El armamento secundario consistía en seis cañones de 120 mm.

También fue triste el destino de sus gemelos, se puede decir muertos sin nacer. Se les alivió el peso alto al rebajarles el calibre de la artillería principal, pero sus máquinas no funcionaban bien y no pudieron estar listas en el momento más necesario. El "Alfonso XIII", iniciado en agosto de 1887, en Ferrol y botado el 21 de agosto de 1891; con armamento de 250 mm, estuvo alistado a duras penas, ya que empezó sus primeras pruebas de mar en abril de 1896 y casi no se pasó de los 13 nudos. El fabricante de las máquinas fue la Maquinista de Barcelona, pero no se ha podido precisar el de las hélices. De todos estos datos tenían puntual noticia los Estados Unidos: la publicación Naval Intelligence de 1896 relataba las pruebas con todo lujo de deta-

Empleo	CUERPO GENERAL			
	Mar	Res	Graduados	
Almirante	1			
V.A.	6			
C.A.	15			
CN 1. ^a	24			
CN	47	5		
CF	86	10		
TN 1. ^a	131	19		
TN	321	35	3	
AN	63	3	1	
AF	—	—	24	
TOTAL	694	72	28	794

Pilotos Particulares	81
----------------------	----

PERSONAL DE LOS CUERPOS SUBALTERNOS	
Contramaestres	392
Contramaestres. Escala Arsenales	52
Condestables	309
Maquinistas	347
Practicantes	186
Auxiliares de Oficina	440
TOTAL	1.726

RESUMEN

CUERPOS PATENTADOS	NUMERO
Cuerpo general	794
Artillería	50
Maquinistas	62
Infantería de Marina	613
Ingenieros	39
Pilotos particulares	81
Jurídico	34
Sanidad + Farmacia	161
Capellanes	46
Guardalmacenes	35
Astrónomos	26
Administrativo	276
Archivos	42
TOTAL	2.259
Cuerpos Subalternos	1.726
TOTAL	3.985

En términos actuales:

$$\text{Fuerza: } 903 + 613 + 392 + 309 + 347 = 2.564$$

Apoyo a la		Administración: $276 + 42 + 440 = 758$
Fuerza		Resto: $39 + 81 + 34 + 161 + 46 + 35 + 26 + 52 + 186 = 660$

ADMINISTRATIVO	
Intendentes	4
Ordenadores 1. ^a	6
Ordenadores	6
Comisarios	28
Contador Navío 1. ^a	62
Contador Navío	96
Contador Fragata	74
TOTAL	276

SANIDAD	
Inspector Gral.	1
Inspector	3
Subinspector 1. ^a	7
Subinspector 2. ^a	6
Médicos mayores	47
Médicos primeros	50
Médicos segunda	40
TOTAL	154

Capellanes	46
Farmacéuticos	7
Secc. Archivo	25

MAQUINISTAS	
Jefes	6
Maquinistas Mayores 1. ^a	24
Maquinistas Mayores 2. ^a	32
TOTAL	62

JURIDICO	
Togado	1
Auditor general	5
Auditor	4
Tte. Auditor 1. ^a	6
Tte. Auditor 2. ^a	4
Tte. Auditor 3. ^a	2
Auxiliares	12
TOTAL	34

Archiveros del Ministerio de Marina	17
Guardalmacenes	35
Astrónomos	26

INGENIEROS	
Inspector General	1
Ing. Inspector 1. ^a	4
Ing. Inspector 2. ^a	5
Ing. Jefe 1. ^a	12
Ing. Jefe 2. ^a	10
Ing. 1. ^o	7
	39

lles. Las de su gemelo el “Lepanto”, botado en noviembre de 1893... se celebraron en 1899... la máxima potencia desarrollada fueron 8.780 caballos, cuando la máxima prevista eran más de 11.000... estuvo en pruebas seis años..., seis años, en los que nadie quería tener noticia de la Armada. El “Alfonso XIII” fue dado de baja en 1900 y el “Lepanto” en 1910, aunque se sale de los límites de esta charla, es necesario contar su triste pasar.

Empleo	Artillería	Infantería de Marina			Total
		Activa	Reserva	RO 18-09-1896	
Mariscal de Campo	1	1			2
Brigadier	2	4			6
Coronel	6	15	1		22
Tte. Cor.	9	20	2		31
Comandante	10	40	12		62
Capitán	21	163	44		228
Teniente	1	65	14	2	82
Alférez	—	27	10	193	230
TOTAL	50	335	83	195	663
				613	

El contrato para la adquisición de dos cruceros en Inglaterra se firmó en marzo de 1886, ambos fueron botados el mismo día: 13 de noviembre del mismo año, rápida construcción por lo tanto y es que se trataba de los astilleros Armstrong en Elswick y eran unos buques elementales: 1.043 T, 2.200 caballos, 16 nudos. Armados inicialmente con 6 cañones de 120 mm. quedaron finalmente con 4. De casco de acero mantenían una superficie velera de 461 m². Las máquinas eran horizontales de triple expansión y las calderas, 3 cilíndricas de llama directa. Buenos para barajar las islas, con sus 3,6 m. de calado, pero nada más. Ambos estuvieron en Cavite el 1 de mayo, pero sobrevivieron y navegaron todavía largos años. Se llamaron “Isla de Cuba” e “Isla de Luzón”. Igual a estos dos ingleses se construyó en la Carraca el “Marqués de la Ensenada” con máquinas de la Maquinista de Barcelona.

Algún oyente se habrá ido percatando de que unas veces los barcos se elaboraban en astilleros nacionales y otras se encargaban directamente al extranjero, pero es que, como muy acertadamente ha destacado el eminente Historiador Naval D. Agustín Rodríguez González, los ministros liberales querían potenciar la industria nacional, aun a costa de retrasos y de ser su producto más caro, y los conservadores preferían pagar menos, y tener los barcos antes.

A lo largo de estos años también se fueron adquiriendo torpederos de mayor o menor tonelaje, “Orión” (Kiel, 1886) 88 T, 21 N y 2 tubos; “Barceló”

(Havre, 1886) 66 T, 20 N, 2 tubos; "Habana" (Chiswick, 1887); "Azor" y "Halcón" (Poplar, 1887) ya de 120 T y 25 N, y los no menos importantes "Ariete" y "Rayo" (Chiswick, 1887) de 128 T, con una velocidad, promedio de seis corridas de la milla, de 26,01 N. Sus calderas causaron sensación en la época, eran acuotubulares de tres colectores, patentadas por el fabricante Thornycroft, las máquinas eran verticales de doble expansión y de 1.300 caballos. Fueron, en su clase, unos magníficos barcos.

Debemos traer a este trabajo dos barcos importantes para la historia naval mundial, íntimamente ligados a dos españoles: el "Destructor" de Villaamil y el submarino de Peral. El "Destructor" era un buque de las características precisas (desplazamiento, velocidad, habitabilidad) para poder acompañar a las escuadras y poder rechazar los ataques de los torpederos, es por lo tanto un Contratorpedero. Con estas premisas el TN 1.^a Villaamil, Castropolense, se dirigió a varias empresas inglesas solicitando proyectos que las cumplieran y fue aprobado el presentado por Thompson de Clydebank. El barco fue de 385 T de desplazamiento normal, 3.800 caballos en dos máquinas de triple expansión, cuatro calderas tipo locomotora, velocidad máxima, promedio de seis corridas de la milla, 23,39 N. De su tamaño y velocidad no había similar en el mundo. Iba armado con un cañón Hontoria de 90 mm. montado a proa y cuatro Nordenfelt de tiro rápido de 57 mm., asimismo tenía 3 tubos lanzatorpedos. Fue botado el 29 de julio de 1886, llegó a España el 24 de enero del año siguiente.

Sus características no pasaron desapercibidas internacionalmente. SM La Reina Regente embarcó varias veces en él, distinguiendo a Villaamil... es una pena que el estudioso de la vida de Villaamil, el investigador Serrano Monteavaro, que ya nos ha dirigido la palabra, no haya dedicado más tiempo a estas relaciones entre Doña Virtudes y el marino español.

Sobre el submarino concebido por Peral quisiéramos poder extendernos, pero el tiempo es limitado. Pensado con anterioridad, la existencia del proyecto fue anunciada en una carta fechada el 9 de septiembre de 1885 por su inventor el TN, profesor de la Escuela de Ampliación de Estudios, Isaac Peral Caballero al Ministro de Marina VA de la Pezuela. Este ordenó consultar a técnicos de reconocido prestigio como Cecilio Pujazón, Director del Observatorio de San Fernando; Gustavo Fernández, ingeniero especialista en máquinas propulsoras; Federico Ardois, TN 1.^a; a ingenieros como Hilarrio Nava o Casimiro Bona y a un electricista de la talla de José Luis Díez.

Más tarde, el Ministro de turno, por R.O. de fecha 20 de abril de 1887, en un alarde de capacidad, decisión y fe en el proyecto, autorizó la construcción del buque submarino, se trataba del Almirante Rafael Rodríguez de Arias. El "Peral" botado el 8 de septiembre de 1888, fue probado, y navegó en inmersión, el 25 de diciembre de 1889, unas cuatro millas a una profundidad de 10 metros, etc., etc. Más tarde... no hay más tarde... no se siguió este camino iniciado tan brillantemente... el siguiente submarino... se adquiriría por compra directa en 1915 en... Estados Unidos. Y, sin embargo, la electrici-

dad aplicada a la navegación submarina era una idea fundamental... que ha seguido siendo útil hasta la llegada de la propulsión nuclear. El primer "Peral" que no recibió nombre y que jamás fue recibido por la Armada, desplazaba 77/85 T, utilizaba en la propulsión dos motores de 30 caballos y su velocidad 7,8/3 N, iba armado con un tubo de 356 mm.

Estos marinos inventores, a los que habría que añadir González Hontoria y Bustamente entre otros, son muestra de la vitalidad, de la organización y de la alta formación inculcada en las Escuelas de la Armada en estos años.

Durante la Restauración hay un impulso modernizador, se fijan plantillas, se regulan los ascensos —condiciones y vacantes—; en 1880 se establecen los Informes Reservados y recordemos que fue en 1877 cuando apareció por primera vez la Revista General de Marina. También se organizaron los Servicios de Defensas submarinas, Centro Meteorológico, Escuelas del Cuerpo de Administración, etc., etc., y como no es el tema de la conferencia, no voy a traer aquí las casi infinitas organizaciones de los Centros directivos de la Armada.

Y llegamos al programa más conocido, el de 1887, sobre todo porque se realizó bastante más que otros. Fue aprobado en Cortes siendo Ministro Rodríguez de Arias. Este programa fue el propuesto por el tantas veces Ministro Beránger Ruiz de Apodaca en junio de 1886. Pero Beránger creía que los grandes acorazados estaban obsoletos... es de la "Jeune Ecole"... cruceros y torpederos; éste es su Plan de Escuadra: 11 cruceros de 1.^a (3 de 4.500 T y 8 de 3.800), 6 cruceros torpederos de 2.^a (1.500 T), 4 de 3.^a (1.100 T), 96 torpederos de 1.^a y 42 de 2.^a. Para misiones coloniales 28 cañoneros-torpederos. Amén de terminar lo que estaba en construcción e invertir capital en dotar a los Arsenalas. Y esta política de cruceros —armamento y velocidad—, resultó nefasta como se verá... y es que el crucero sirve para todo... menos para combatir con acorazados... Al Ministro Beránger le sustituyó Rodríguez de Arias... que con tal de lograr algo, continuó defendiendo el plan de su antecesor introduciendo un artículo en el que se preveía el cambio de alguno de los tipos de buques. El plan quedó aprobado el 12 de enero de 1887. En virtud del artículo citado, en octubre del mismo año, por Real Decreto, se sustituyó uno de los cruceros de 1.^a clase (de 4.500 T) y los ocho de 3.200 T, por seis cruceros de 6.500 a 7.000 T; asimismo se aplazó la construcción de los cruceros-torpederos de 2.^a de 1.500 T y los de 3.^a de 1.000 T. El artículo 3.^o citado Real Decreto disponía que del crédito consignado para torpederos se construyesen cuatro de 450 a 500 T, "último sistema". No debe pasar desapercibido que no se construyesen más torpederos. Por el artículo 4.^o, se construirían cuatro torpederos tipo "Ariete" y 20 de 60 a 70 T. Más tarde, en 1888, se decidirá la construcción de un nuevo crucero protegido de 9.000 T.

El resumen de lo anterior es que por este Plan de Escuadra se deberían obtener 6 cruceros acorazados, uno protegido y 10 cañoneros-torpederos; de los cruceros acorazados, sólo tres estarían listos el 98, los "Oquendo",

“Infanta María Teresa” y “Vizcaya”; los otros tres no lo estarán, se llamaron con algunas modificaciones, en astillero, “Cisneros”, “Cataluña” y “Princesa de Asturias”. El gran crucero se llamará “Emperador Carlos V”. Los cañoneros-torpederos serán los seis del tipo “Temerario”, los tres tipo “Bazán” y el “Filipinas”. De todos ellos trataremos a continuación.

Es imprescindible consignar que en aquellos momentos se estaban terminando los barcos siguientes, ya citados: acorazado “Pelayo”; cruceros “Reina Regente”, “Isla de Cuba”, “Isla de Luzón”, “Alfonso XII”, “Reina Cristina” y “Reina Mercedes”; cañoneros “Ulloa”, “Colón”, “Isabel II”, “Juan de Austria”, “Infanta Isabel” y “Conde del Venadito”. Si el plan de construcciones preveía un gasto de casi 190 millones, en éstos ya empezados, se iban a invertir casi 23.

Por ser el Plan de Rodríguez de Arias el productor del material que combatiría en Cuba el 98, debemos detenernos en él. Por Real Orden, fechada el 13 de octubre de 1887, se dispone sobre la construcción de los seis cruceros lo siguiente: Tres se efectuarán en cada uno de los conocidos arsenales del Estado, acopiándose para ello productos nacionales; entre otros, las máquinas deben ser de la industria española. Sobre los restantes cruceros, el artículo 2.º dice: “Que para la construcción de los tres buques que faltan para el completo de los seis ordenados, se formulen los pliegos de condiciones para abrir concurso con casas nacionales o extranjeras que se obliguen a construir en España con productos nacionales, o se proceda a concurso restringido si hubiese necesidad de recurrir al extranjero...”.

Al primer concurso se presentaron nueve empresas, cuatro de ellas extranjeras, siendo aceptada la propuesta de la podríamos llamar mixta, “Martínez de las Rivas-Charles M. Palmer”; curiosamente esta Sociedad, no poseía ni astilleros, ni talleres, sólo existía en el papel, fue necesario crearlo todo desde el principio. Así nacieron los astilleros del Nervión, Martínez de las Rivas aportaba el capital y cierta experiencia empresarial, ya que era Director de la “Fábrica de Hierros y Aceros de Bilbao”, y Charles M. Palmer la asistencia técnica por sus contactos con firmas británicas.

Por problemas financieros, la empresa quebró en 1892, cuando ya habían sido botados los tres cruceros. El Gobierno decidió la incautación del Astillero en mayo, la construcción se retrasó y también se encareció. A pesar de estas dificultades, los tres cruceros estuvieron listos antes del 98. No les sucedió lo mismo a los tres que construía el Estado en sus arsenales, aquí se fracasó totalmente. El “Princesa de Asturias” autobotado el 17 de septiembre de 1896, fue entregado en 1902; y el “Cataluña” ya nació en el siglo XX, y es que los arsenales tenían problemas de gestión y administración tanto en el personal como en el material, por falta de agilidad, y carecían de la adecuada infraestructura.

Conozcamos los cruceros tipo “Infanta María Teresa” 7.000 T. de desplazamiento, 13.700 caballos desarrollados por dos máquinas de triple expansión, 20,2 nudos; 1.050 T. de carbón. Armamento principal dos cañones Hontoria de 280 mm. y 10 Hontoria de 140 mm. Protección en la flota-

ción faja principal de 305 mm., 250 mm. en las torres y una cubierta protectora de 50 mm. Eran unos hermosos buques, equilibrados y con unas características inmejorables en los momentos en que se concibieron y empezaron a construir.

El popularmente llamado “Carlos Vd.”, “Carlos V”, fue también un buen crucero, de unas 9.200 T., 18.500 caballos a tiro forzado producidos por máquinas verticales de triple expansión y cuatro cilindros, fabricadas en Barcelona por la Maquinista, 20 Nudos, 2.000 T. de carbón. Armado con dos Hontoria de 280 mm. y 8 de 140 mm. —las torres eran sistema Canet— también Hontoria, y 4 de 100 mm. García de Lomas. Protección en la parte central (51 m. de la eslora) chapa de 50 mm., acero Siemens Martin más 12 mm. casco, las torres 250 mm. y cubierta protectora de 76 a 152 mm. Este buque destacaba por su gran autonomía, 12.000 millas. El 98, también estaba en Francia poniendo a punto la artillería principal, salió de El Havre el 4 de abril de dicho año. Y todo no pudo ser fabricado en España; entre otras partes, la roda, el codaste, eran de Inglaterra, las planchas de blindaje de las torres de acero, cromado, se importaron de Alemania, y el material eléctrico, francés.

La empresa constructora “Vea Murguía Hermanos” sufrió problemas calcados de la anterior empresa citada: Falta de infraestructura y, sobre todo, financiación, pero parece que encontró mayor apoyo político local... y técnico del Arsenal de la Carraca, ya que no lo tenía de firmas inglesas. No obstante, el “Carlos V” fue botado el 12 de marzo de 1895; se había comenzado justamente tres años antes.

Los cañoneros-torpederos del tipo “Temerario” serán seis, cuatro construidos en La Graña por la sociedad “Vila Hermanos” botados en 1891: “M.A. Pinzón” (ex “Audaz”), “V.Y. Pinzón” (ex “Rápido”), “Galicia” y “Marqués de Molins”, y uno de la Carraca el año 1889, “Nueva España” (ex “Veloz”) y el “Temerario” (1889), en Cartagena. No fueron buques absolutamente iguales entre sí. El “Temerario”, de 570 T. iba armado con dos Hontoria de 120 mm. y dos tubos lanzatorpedos. Las máquinas eran dos, de triple expansión y 2.600 caballos, construidas en Inglaterra por Maudsley. Las calderas tenían la particularidad de ser dos cilíndricas de llama directa y dos locomotoras, las primeras para navegar a velocidad económica y las segundas para lograr gran velocidad; en pruebas se pasó de los 20 N., llevaban 110 T. de carbón y el casco era de acero.

Los tres cañoneros fueron también construidos en los astilleros Vila en La Graña, se llamaron “Bazán” (1897), “María de Molina” (1896) y “Marqués de la Victoria” (1896). Tenían 810 T. de desplazamiento. Su armamento principal eran dos piezas 100 mm. modelo García de Lomas, pero fue modificado posteriormente quedando en varias piezas de 57 mm. Sus máquinas también de la barcelonesa Maquinista, tantas veces citada, eran dos de triple expansión. La velocidad sostenida fue de 19 N. No estuvieron listos el 98.

Terminamos la descripción de los buques del Plan Rodríguez de Arias

que conocieron el agua salobre bajo sus quillas con el "Filipinas", segundo de su nombre; recordemos que el primero había sido construido en Hong-Kong en 1887, y que con grandes problemas de estabilidad fue vendido al SIAM en 1891. Este segundo "Filipinas", tampoco fue muy bueno, botado en 1892 por "Veá Murguía", tuvo problemas en calderas y máquinas desde el principio. Tenía 750 T. de desplazamiento, dos máquinas de doble expansión, 2.500 caballos, 18 N, calderas del tipo locomotora. Iba armado con dos cañones Hontoria de 120 mm. y cuatro Nordenfelt de 42 mm., amén de cuatro tubos. Durante la guerra estaba inútil en La Habana.

Como resumen global del Plan de 1887 podemos decir varias cosas, en primer lugar, la financiación no se cumplió, jamás aparecieron los 35 millones que debían aportar las Colonias y los presupuestos ordinarios de aquellos años, sorprendentemente fueron disminuyendo. En segundo lugar no se eligió la construcción de acorazados, por último, si bien los cruceros elegidos eran lo mejor de la época, los atascos en la construcción trajeron que en el momento decisivo de la batalla, sólo estuvieron presentes la mitad de ellos y cuando a partir de los noventa, el acorazado fue aumentando de poder y adquiriendo protagonismo... España no pudo reaccionar. A lo anterior habría que añadir, defectos de construcción, adiestramiento y mantenimiento.

En otro orden de ideas hay que subrayar que en España se conocía perfectamente el estado de los armamentos navales en Estados Unidos. Se puede decir que en casi todas las Revistas Generales de Marina de la época había alguna noticia o artículo sobre ello. Los buques a medida que se iban botando eran descritos con gran precisión. Ello podía sorprender cuando se piensa en lo que se escribió en la prensa poco antes del conflicto.

Conozcamos cuál fue la evolución del material naval después del acorazado "Italia", botado en 1880, ya citado. En 1887 entró en servicio la serie "Admiral"; el llamado "Collingwood", fue el primer buque inglés en montar la artillería principal, de retrocarga en barbetas blindadas, situadas en los extremos. La protección sólo en la parte central de 458 mm., las barbetas 356 mm. La protección horizontal de 30 a 76 mm. La artillería secundaria estaba agrupada en una batería acorazada. El armamento principal cuatro cañones de 305 mm., 9.600 caballos y 16,8 N.

Entre 1886 y 1889 no se encargó ni construyó acorazado alguno en Inglaterra, fue un período de reflexión... pero durante los años 1891-92 se creó la serie de siete unidades "Royal Sovereign". Su desplazamiento alcanzaba ya las 14.150 T., 13.310 caballos, 18 Nudos; cuatro cañones de 343 mm. en barbetas con protección de 433 mm. Un desarrollo de estos acorazados fueron los "Magestic" de 16.000 T., que entraron en servicio entre los años 1895-98, protección de acero Harvey de 299 mm. en la flotación, cuatro cañones de 305 mm. Como vemos, el acorazado va aumentando en tamaño y algo en velocidad; mejora la protección, la distribución interna, la estabilidad de la plataforma; mejora también la artillería, alcance y perforación.

El siguiente plan de construcciones será el de Beránger... en 1896... ya

será un poco tardío. En él se plasmará la necesidad de terminar lo que estaba en construcción —como siempre—, modernizar el “Pelayo” y los “Victoria” y “Numancia” y el “Destructor”.

En lo relativo a las nuevas construcciones se deseaba adquirir, rápidamente, un acorazado de 11.000 T., 2 cruceros acorazados de 6.500 T., un protegido similar al “Reina Regente”, recién desaparecido y cuatro destructores. Asimismo, se previeron algunas obras de infraestructura. El acorazado — que nunca existiría— debería andar 19 Nudos, calar lo suficiente para pasar Suez, y tener gran autonomía. Su armamento debían ser dos o cuatro cañones de 254 mm. y los máximos posibles de 152 mm. La protección debía ser de acero Harvey en cintura, torres y batería con un mínimo de 150 mm.

De los cruceros se adquiría nada más uno, el italiano “Garibaldi”, en construcción por Ansaldo, que fue bautizado con el nombre de “Cristóbal Colón”. Era un magnífico barco. Botado el 16 de septiembre de 1896, con un desplazamiento cercano a las 7.000 T., alcanzaba más de 20 N debidos a sus 13.000 caballos y producidos por dos máquinas de triple expansión, doce calderas Niclausse, acuotubulares. El armamento principal eran dos cañones Armstrong de 254 mm., diez de 152 mm. y seis de 120. La protección era de acero níquel, dos tercios de la eslora de 150 mm., también cubría la batería principal y las barbetas. Existía una cubierta protectora de 40 a 37 mm. Tras varios fallos en las piezas Armstrong, fueron rechazadas por la comisión inspectora de la Armada, mientras se resolvía el asunto, estalló la guerra y a ella acudió este hermoso barco sin sus dardos principales.

Los cuatro destructores citados del Plan de Beránger y dos más que se encargaron, fueron la serie “Terror” (1896), construidos íntegramente en los astilleros Thompson de Clydebank. Eran barcos, se puede decir que pequeños y fueron fabricados rápidamente; recibieron los nombres de “Furor”, “Audaz”, “Osado”, “Plutón” y “Proserpina”. 380 T. de desplazamiento, 6.000 caballos, dos máquinas de triple expansión, cuatro cilindros y cuatro calderas Normand, 28 N, armados con dos cañones de 75 mm., dos de 57 mm. y dos tubos lanzatorpedos. Los cuatro últimos eran algo mayores. Como es sabido, los tres primeros entregados, “Terror”, “Furor”, y “Plutón” intervinieron directamente en la contienda, dos con la Escuadra de Cervera y uno, el “Terror”, en San Juan frente al auxiliar americano “St. Paul”.

Otro, mal llamado crucero, fue el “Río de la Plata”, adquirido con fondos recaudados por suscripción entre españoles residentes en la zona cuyo nombre ostentó en su aleta. Poco hay que decir, botado en 1898, 1.773 T. 6.000 caballos, 20 N, dos cañones de 140 mm.; fue construido en Francia. No era un refuerzo precisamente.

El resumen del personal refleja 3.982 hombres profesionales, de ellos 2.256 en los Cuerpos patentados y 1.726 en los Subalternos. El Cuerpo General cuenta con 794 hombres, sin considerar los guardamarinas. La Infantería de Marina aporta 613 hombres y la Artillería 50. El Cuerpo de Ingenieros parece exiguo, con sus 39 componentes. El Cuerpo de Maquinistas aporta

en su primera sección 59 Jefes y Oficiales y en su segunda, 347 Subalternos; su aumento, respecto a 1865, denota su importancia en la nueva Armada.

El número de barcos es el siguiente: 1 acorazado, 3 acorazados costeros, 5 cruceros acorazados, 3 cruceros antiguos, 3 protegidos y 10 sin protección, 45 cañoneros, 7 destructores, 5 torpederos, en total 82 unidades. Hay en construcción 3 cruceros acorazados y 3 protegidos de 2.^a clase.

Como conclusión final podemos expresar que en las trayectorias de ambas marinas, durante el período considerado, aparecen grandes analogías. Eran potentes y adecuadas al momento, en la década de los sesenta, por motivos distintos se dejó de pensar en la Armada en la de los setenta y se inició un cierto rearme en la de los ochenta. Como no podía ser menos, hasta los tipos de buques eran parecidos, quizá con la diferencia de que, entonces, en los EE.UU. no jugaban los torpederos; en ambas marinas, sin embargo, agradaban los cruceros, y, ambas marinas, se observaban. Los respectivos gobiernos no parecieron firmes en aplicar una política naval, y tuvieron sus guiñadas, al final, la base sustentadora —como lo es la industria nacional— fue determinante. También en los EE.UU. se contó con una doctrina: Mahan. En la década de los noventa, las armadas divergen, la americana se dota con acorazados y la española no. Coincide el nacimiento de una gran potencia mundial, con la muerte de aquella otra que también lo fue, siglos atrás.

LA MARINA MERCANTE Y EL PAPEL DE LA TRASATLANTICA EN ULTRAMAR.

Carlos LLORCA BAUS
Investigador Naval

A la memoria de D. Rafael González Echegaray.
A Cádiz, a través de Nuria

En la historia marítima de nuestro país la actuación de la marina mercante en las guerras de Cuba y Filipinas supone el acto final de la marina romántica. Esta participación en el repunte del nuevo siglo será el adiós definitivo a pequeñas y grandes compañías de vapores, con sus proas de violín, sus toldillas, sus sollados cargados de soldados de rayadillo, en un desmedido conflicto de ida y vuelta, con oficiales civiles y militares ejerciendo el mando al alimón, burlando férreos bloqueos y escribiendo de un pasado, tan cercano como mal estudiado. Y como no hay muerte sin nacimiento, surge tras el conflicto otra marina mercante, centrada a partir de ahora en la emigración americana y en el transporte de mineral hacia Europa.

Previamente al estudio de la guerra del 98 y el papel desempeñado por la marina mercante española en Cuba y Filipinas, se hace imprescindible sondear las características y funcionamiento de la misma. Iremos en esta derrota de lo más lejano, Filipinas y Cuba, hasta arribar a nuestro país y fondear al filo del conflicto, cuando en 1895 se inicia —en Cuba— la primera de las tres guerras (cubano-filipina-norteamericana).

En primer lugar debemos destacar la especial configuración geofísica de la isla de Cuba —larga y estrecha— erizada de dificultades para las comunicaciones terrestres a través de la manigua, a pesar de ser la Perla de las Antillas pionera en el transporte por ferrocarril, once años antes que la Península. Estas cortapisas a la circulación de personas y mercancías había promovido desde mediados de siglo el auge del transporte marítimo de cabotaje a vapor. Si bien los primeros intentos se remontan a 1819 con el vapor “Neptuno” que enlazaba Habana y Matanzas, es a partir de 1850 cuando los principales comerciantes se convierten en armadores. Tal es el caso de Antonio López, fundador de la Trasatlántica, quien con el “Botafuego” primero, y en 1852 con el “General Armero” (1), rompe una lanza en favor del vapor. Seguiría sus pasos, con apenas cuatro meses de diferencia, otro comillano, Ramón Herrera, Conde de la Mortera, que obtiene en julio de 1852 para su Empresa

(1) “General Armero”: “Primer vapor a tornillo, casco de madera, 3 palos”, 716 toneladas. Entregado en Filadelfia el 10-4-1852.

de Vapores Correos y Transportes Militares, más conocida por Vapores Herrera, la concesión del servicio entre Guantánamo y Santiago con escalas en los principales puertos de la isla. (2)

Estas líneas de cabotaje, o "cayeras", nacían de las necesidades privadas de los comerciantes, que en Cuba desempeñaban un inimaginable poder dinamizador económico y político. El ciclo de la zafra, el suministro para las capas acomodadas de los bienes de consumo y los lujos europeos, la importancia de los comercios de precios fijos y la necesidad de asegurar el enlace regular entre las distintas plazas de la isla, son otros tantos factores que animaban a éstos al fomento del transporte marítimo. Todo ello apoyado en la favorable coyuntura económica por la que, con sus altibajos correspondientes, atraviesan Cuba y Puerto Rico. (3)

Los buques tenían unas acentuadas características debido a la especial geografía costera y al clima. La profusión de cayos, exigía buques de escaso calado con amplia ventilación de cámaras y sollados, dando lugar a unos buques de estrafalaria estampa, pero de excelentes resultados. En 1882 La Habana ocupaba ya la tercera posición en cuanto a matrícula de vapor de toda España, con 44 buques y unas 50.000 toneladas. A todo ello hay que agregar la privilegiada posición de la isla, como llave del seno mejicano, Florida, Costa Firme y las restantes islas antillanas, lo que la convertían en lugar de cita de las principales navieras del viejo y el nuevo continente. (4)

Similares circunstancias cabe reseñar en el caso de Filipinas, agravadas en su caso por las mil islas del archipiélago y el alejamiento de la metrópoli. El Pacífico había dejado de ser tal, conforme avanzaba el siglo XIX y las principales potencias se establecen sólidamente, redistribuyendo cada una de las áreas, ocupando islas y archipiélagos que anteriormente carecían de interés y que gracias al vapor se convierten en vitales enclaves y bases de carbón. Francia ya se había instalado en Cochinchina, Tonkin y Annam; Gran Bretaña en Hong Kong; Shanghai se había transformado en puerto internacional con concesión a tres bandas: Alemania, Gran Bretaña y Francia; los puertos chinos desde Cantón al Yang Tsé se hallaban compartidos

(2) Ramón Herrera Sancibrián, primer Conde de la Mortera. Disponía en 1860 de 4 vapores: "Cuba", "Barcelona", "Pájaro del Océano" y "Moctezuma", éste último de triste biografía. Su participación en los distintos conflictos en el Caribe durante 30 años fue importantísima: transportes de tropas a Santo Domingo cuando se vinculó de nuevo a España, la guerra larga en Cuba. Paisano y socio de Antonio López, éste le cedería el contrato de la línea subvencionada de Cuba al seno mejicano y Antillas, en 1865.

(3) Entre otros, Jordi Maluquer de Motes: "El mercado colonial antillano en el siglo XIX". Actas del Primer Coloquio de Historia económica de España, 1972. Carlos Navarro y Rodrigo. *Las Antillas*. Madrid, 1872. J. M. Delgado y J. M. Fradera. *Comerç entre Catalunya i América*. L'Avenç. Barcelona, 1986.

(4) Bonsor, N.R.P.: *The North Atlantic Seaway*. Volumen 4.º, pp. 1.484-1.486. La Ward Line (N. York and Cuba Mail Steamship Co.) establece en la década de los 80 una línea de pasaje y tráfico de azúcar con Cuba. En 1898 y tras los excelentes resultados obtenidos disponía ya de 18 buques. Del mismo modo la Alexandra and Sons inaugura una línea entre Estados Unidos y Cuba.

por alemanes y británicos. Por su parte, Japón enfilaba directamente hacia China y los Estados Unidos preparaban su desembarco en Asia... (5). Los primeros gallardetes de atención hacia España apuntaron con el conflicto de Las Carolinas en 1885, y ya se puso en evidencia la carencia de puntos de carbón de la Armada, debiendo ceder los suyos la Compañía Trasatlántica, siendo esta imprevisión decisiva cuando estalle la guerra con los Estados Unidos (6).

En Filipinas las principales compañías de vapores de cabotaje pertenecían a armadores vascos como Aldecoa, Reyes, Saracho, Lizárraga, Cembrano, Inchausti, Rama, etc., y las de los cántabros hermanos Gutiérrez y Muñoz... Las más importantes eran la Compañía Marítima de Manila, la de Aldecoa y Cía, la Compañía General de Tabacos de Filipinas —vinculada cómo no a Antonio López—, la de José Muñoz y la de los hermanos Gutiérrez. Todas estas navieras de cabotaje, abarrotadas de carga, animales y pasaje, con vaporcitos coloniales mixtos, enlazaban con las grandes líneas regulares: Larrínaga, Compañía de Filipinas, en su tiempo la del Marqués de Campo, y posteriormente la Trasatlántica. La distribución constante de pasaje, destacamentos, funcionarios, colonos por todas las islas y la interrelación de Filipinas, como nudo de comunicaciones, con las colonias portuguesas, francesas, alemanas y británicas, el transporte de coolies hacia Cuba, etc., confería una gran diversidad al transporte marítimo. A todas estas navieras habría que agregar, como señala Rafael González Echegaray “una considerable flota velera de goletas, pailebotes, lorchas, pancos y pontines, que tejían y destejían sin parar las derrotas interinsulares. Albay, Tayabas, Ilocos-Sur, Samar, Zamables, Pangasinan Batanga, Ilo-Ilo, Cebú y Manila eran la tela de araña de este quehacer laborioso y heroico del cabotaje filipino”. (7)

La flota de Aldecoa estará formada en la década de los 90, por los vapores “Romulus”, “Remus”, “Venus”, “Apolus”, “Uranus”. “Saturnus” y “Mindanao” y los bergantines y goletas “Faustina”, “Concepción”, “Ligera”, “Bay Bay”, “Juana” y “Caoit” y “Cazador” y la de los Hermanos Gutiérrez por los vapores “Montañés”, “Dos Hermanos” (ex “Antonio Muñoz”) y “Santander”, que tan importante papel desempeñaría en la repatriación de las aisladas guarniciones. La Compañía de Filipinas disponía del “Antonio López”, “Compañía de Filipinas”, “Eduardo Pelayo”, “Isidro Pons” y “Montserrat”. Finalmente la Compañía Marítima de Manila tenía los siguientes buques: “Aeolus”, “Banan”, “Bolinao”, “Brutus”, “Castellano”, “Chispa”, “Churruca”, “Elcano”, “España”, “Francisco”, “Reyes”, “Herminia”, “Nuestra

(5) También en 1898, los EE.UU. se anexionarán las Islas Hawai.

(6) Fondo Transatlántica, M. M. de Barcelona; legajos Reales Ordenes. Ver asimismo el excelente trabajo de Agustín Ramón Rodríguez González. *Política Naval de la Restauración*. Ed. San Martín, 1988. Madrid.

(7) Rafael González Echegaray. “La última compañía de Filipinas”. *Revista General de Marina*, agosto 1981.

Señora del Carmen”, “Nuestra Señora del Rosario”, “Romulus”, “Salvadora”, “Saturnus”, “Senantes”, “Uranus” y “Venus”, algunos de los cuales habían sido adquiridos a Aldecoa en los años finales del siglo.

La estrecha colaboración de estas navieras con la Armada había quedado patente a lo largo de los frecuentes conflictos surgidos en el archipiélago y las expediciones de castigo contra la piratería. Al iniciarse la guerra con Estados Unidos, serán los propios armadores (Inchausti, Cia Marítima de Manila y Compañía de Filipinas), quienes ante la práctica indefensión marítima del archipiélago, ofrezcan sus buques para reforzar la débil escuadra de Montojo, esparcida entre Subic, Cavite y con unidades menores hasta en Las Carolinas.

Y del alborotado Pacífico al no menos encrespado Atlántico. El expansionismo de la nueva potencia, Estados Unidos, se había fijado desde hacía tiempo en Cuba, como base de operaciones para las Antillas y Centroamérica, donde seguía pendiente la comunicación entre los dos océanos a través del paralizado Canal de Panamá. Poco antes de morir, el líder de la independencia cubana José Martí, escribiría premonitoriamente: “es mi deber —ya que soy consciente de ello y tengo la intención de llevarlo a cabo— evitar que, a través de la independencia de Cuba, los Estados Unidos se extiendan sobre las Indias Occidentales y caigan, con ese peso sumado, sobre tierras de nuestra América. Todo lo que he hecho hasta ahora y lo que haré de aquí en adelante, se encamina a tal fin... He vivido dentro del monstruo y conozco su interior y mi arma es sólo la honda de David” (8).

En 1897 McKinley accede a la presidencia de Estados Unidos y entre su equipo de gobierno se encuentran partidarios de la intervención en Cuba. Teodoro Roosevelt, a la sazón subsecretario de la Armada, declaraba pocos meses antes de la contienda: “No creo que Cuba pueda ser pacificada por la autonomía y de todo corazón espero que los acontecimientos se perfilarán de forma que tengamos que intervenir en un futuro no muy lejano” (9). En Cuba, las flotas más importantes eran las de Vapores Herrera y la de Antinógenes Menéndez, ambas con gran tradición en cabotaje y líneas antillanas. Pero no debemos adelantarnos a los acontecimientos.

Para los EE.UU. se trataba de una cuestión de tiempo y de elección del momento y éste llegó cuando mambises y españoles llevaban tres años de desgaste. Emplazados nuestros dos teatros de operaciones a 4.000 y 8.000 millas de la Península, respectivamente, vamos a regresar a ésta.

La marina mercante en 1868 se encuentra en *plena adolescencia*. Todavía predominará sobre el vapor hasta entrada la década de los 80. Pero será en estos agitados años del sexenio donde se cimentará su definitiva madurez. La Gloriosa acabará de un plumazo con el derecho diferencial de bandera,

(8) Citado por Foner: *La guerra hispano-cubana-norteamericana*. Akal. Madrid, 1975, vol. 1, p. 47.

(9) *Ibidem*. Vol. 2, p. 125.

abrirá los puertos españoles a la libre importación de buques, y eliminará la vieja construcción naval autóctona, perdida en la estela del tiempo.

Ana María Vigón señala que las disposiciones de 31-12-1868 y la ley de 20-7-1869 abolirá todas las medidas proteccionistas del sector, se autorizará desde ese momento no sólo la compra de buques, sobre todo británicos, sino que reparaciones y carenados podrán llevarse a efecto en otros países. Los impuestos que gravaban la vida cotidiana de los buques se refundirán en el de descargo, etc. (10). Todo este matalotaje legislativo será decisivo para que en 1884, la capacidad de los buques a vapor supere al fin a los de vela, siendo el 97 por ciento de aquéllos de construcción extranjera y el 99 de sus arqueos, pues si era barato comprar, más lo era fletar.

Debemos tratar a continuación dos aspectos que no han quedado suficientemente claros en las conferencias precedentes, y que en mi opinión revisten gran importancia. El primero de ellos es la superposición de conflictos que afectarán a la Armada en estos treinta años. Las guerras de Cuba y Filipinas y las operaciones que generan son eminentemente terrestres, al mando del Ejército, con un marina subordinada a dichos planteamientos. Hemos hablado de la lejanía de ambas zonas y ello nos lleva a constatar el continuo desgaste del material flotante en expediciones constantes, con grandes deficiencias, no sólo en cuanto a su renovación, sino sobre todo en sus reparaciones que deben efectuarse frecuentemente en Hong Kong o los EE.UU. Del mismo modo habrá que referirse al trato inferior que padecen los marinos respecto a las fuerzas de tierra. Es de todos conocido que cuando estalló la guerra con los EE.UU., se debían once meses de sueldo a los oficiales y marinería de la Escuadra... (11).

A este panorama habría que agregar los continuos avances tecnológicos en la construcción naval, quedando obsoletas las unidades más "modernas" en el transcurso de pocos años. Así por ejemplo será rapidísima la incorporación del acero a la construcción naval y el blindaje de los cascos; la electricidad será el recurso empleado no sólo para la iluminación sino para la maquinaria y la artillería; se producirán continuos cambios en las máquinas de vapor, en los torpedos y minas, en la mejora de la artillería y en la creación de los compartimentos estancos.

Es hora de hablar, aunque de forma esquemática, de la Compañía Transatlántica. Fundada por Antonio López en 1850, comenzará sus actividades navieras en la Península en 1858, al crear la conexión marítima del ferrocarril Madrid-Alicante. Los vapores de López enlazarán Alicante con Marsella y desde allí el pasaje proseguirá en tren hacia París u otros destinos. En 1861 López conseguirá hacerse con el contrato para el transporte de la correspondencia entre la Península y Cuba. Pocos años después, 1867, tiene

(10) Ana María Vigón: *Guía del Archivo Museo Alvaro de Bazán*. Viso del Marqués, 1985, p. 286.

(11) En *Colección de Documentos de la Escuadra de las Antillas*. Ed. Naval. Madrid, 1986.

lugar el mayor acto de osadía de López al negarse a aceptar el nuevo contrato por un importe menor del que él había estipulado, obligando al gobierno a admitir finalmente la subvención fijada por López. En el transcurso de la guerra de los diez años en Cuba (1868-1878), la Compañía López efectuará un total de 1.028 viajes transportando un total de 400.000 soldados. En distintas ocasiones la totalidad de la flota instaló la noria que unía las Antillas con España, atendiendo embarques de hasta 25.000 soldados simultáneamente, cifra muy elevada para el porte de los buques de la época (12).

Uno de los años más críticos fue el de 1873 con el encapillamiento de tres conflictos: guerra de Cuba, guerra Carlista y movimiento cantonalista. El propio López se instala en Santander creando una línea de emergencia que enlazara la cornisa cantábrica con Francia, sin dejar de atender los envíos de tropa a Cuba. Un año después, en el vapor de López "España" zarpaba de Cádiz un joven médico llamado Santiago Ramón y Cajal. De su difícil experiencia en Cuba escribirá años más tarde: "En ningún libro había leído que las heridas de fusil fuesen tan acerbadamente dolorosas ni que los lisiados exhalaran quejas tan lastimeras. Está visto que los historiadores no han presenciado batallas u omiten deliberadamente por sabido la tortura física y moral de las víctimas". Cajal en su prolífica correspondencia —un total de 20.000 cartas— verterá agudos y certeros análisis sobre el expansionismo norteamericano, de gran validez al examinarlos un siglo después (13).

Al llegar la Restauración, en 1875, López deberá hacer frente al empuje de su sempiterno y cada vez más poderoso adversario, José de Campo. Este valenciano que había prestado un gran apoyo al proyecto restaurador, se verá recompensado con el primer título que otorgara el joven Monarca, el de Marqués de Campo. En el plano económico la disputa con López será cada vez más agudizada. En 1876 la situación económica y militar se agrava, debiendo recurrir el Gobierno a solicitar un empréstito de 25 millones de pesos fuertes. Al concurso acuden el Marqués de Campo y Antonio López, encabezando este último un poderoso grupo financiero compuesto por los más destacados representantes de la banca catalana y madrileña. Finalmente será el comillano López quien gane el duelo. Paralelamente, en el transcurso del año su compañía de vapores deberá transportar en tres meses nuevos contingentes de tropa hasta completar los 25.000 soldados, embarcados en 19 buques.

Apenas concluida con éxito la larga guerra cubana en 1878, tiene lugar la nueva adjudicación del contrato de transportes marítimos. En él se encontrarán de nuevo López y Campo y por muy poca diferencia vence de nueve el primero al segundo, 20.000 duros por viaje redondo frente a los 21.500 del

(12) Para mayor información ver Carlos Llorca Baus. *La Compañía Trasatlántica en las Campañas de Ultramar*. Ministerio de Defensa-Editorial Naval. Madrid, 1990.

(13) Gómez Sánchez, J. "Ramón y Cajal y el Ejército Español en Cuba". Segundo Congreso Internacional de Historia Militar. Zaragoza, 1988.

valenciano. La espina acabará sacándose la el Marqués de Campo en 1880 cuando se alza con el contrato de la línea subvencionada entre España y Filipinas. Al concurso paradójicamente no se presenta López y sí el naviero mundaqués Larrinaga que venía cubriendo la línea sin ningún apoyo oficial desde la inauguración del Canal de Suez en 1869. José de Campo en el plazo de dos años dispondrá de una flota de buques a vapor, integrada por 25 unidades, que nada tendrá que envidiar a la de López. Las líneas de Campo se esparcirán en breve plazo desde la Península a Filipinas, las Antillas, la extensión por Magallanes a Valparaíso hasta rendir en San Francisco, todo un prodigio de ingenio y atrevimiento.

La creación en 1881 de la Compañía Trasatlántica por parte de López y la adjudicación del desestanco del tabaco en Filipinas y el surgimiento de la Compañía de Tabacos de Filipinas, bajo su auspicio, será el mayor contraataque de López. Sin embargo, no cuajarán las propuestas de unificación de toda la banca catalana para formar una moderna y competitiva empresa financiera, propiciada de nuevo por el comillano (14).

En la década de los 80 se inicia una fuerte corriente inversionista extranjera en el sector naviero. Este flujo de capitales se centrará en dos campos: la constitución de sociedades mixtas para la creación de líneas marítimas, especialmente con Cuba y el crecimiento de los cargueros de mineral que transportan el obtenido en las minas del Norte de España hacia el resto de Europa. Las líneas de pasaje y mercancías eran mucho más rentables si los buques estaban abanderados en España, pues el peso de los impuestos era mucho menor, toda vez que el comercio entre España y las provincias ultramarinas era considerado de cabotaje. Dicho abanderamiento tenía lugar en Santander, para posteriormente pasar la matrícula del buque a los puertos de Bilbao, Cádiz o Barcelona, desde donde operaban estas navieras. En 1883 por vez primera la flota de vapor española, superará a la de vela, en un proceso ya imparable. En 1884 nace la Compañía Valenciana de Navegación, que llegará a disponer de nueve buques; la famosa Pinillos comenzará sus singladuras a vapor con la adquisición del "Apolo", al que seguirán el "Pío IX" (conocido en el mundillo marítimo como el "Nono"), "Príncipe de Asturias", "Martín Sáez", etc. Ybarra con sus buques mixtos inicia su serie de "Cabos", con los "Ortegal", "Finisterre", "Trafalgar", "Palos" y el tristemente célebre "Cabo Machichaco", cuya explosión en Santander (1893) será descrito por Pereda en su relato "Pachín González".

Para hacernos una idea clara de lo que supone la masiva importación de buques a vapor, durante el período 1890-95 se adquieren en el exterior 91 unidades con un total de 106.590 toneladas, y entre 1895-1900 serán 204 unidades y 381.753 toneladas (15).

(14) Vicens Vives, J. y Montserrat Llorens: *Industrials i Politics*, editorial Vicens Vives. Barcelona, 1972.

(15) Banco de España. *Una historia Económica*. Madrid, 1970.

En 1883 muere López y le sucede en el cargo de presidente de la Cía Trasatlántica su hijo Claudio López Brú. Desde el primer momento su máxima preocupación será llegar a una “paz mercante” con el Marqués de Campo, y tras un año de contactos consigue comprar seis de los mejores buques del valenciano por 10 millones de pesetas, y el traspaso del contrato de la línea a Filipinas. El segundo Marqués de Comillas iniciará el asentamiento de diversas factorías en África, primero en Río de Oro y posteriormente en Fernando Poo y Guinea. Precisamente, en 1884, Cánovas adquiere el Sahara, debido sobre todo a la indefensión de las cercanas Canarias. “A la distancia que se halla de Canarias serían amenazadas si una potencia occidental se asentase en la costa occidental de África” (16).

Un hecho de gran significación en esta década será la promulgación de la Ley Rodríguez Arias, o de renovación de la Escuadra. En el momento de su aprobación (1887) disponíamos de 2 acorazados, 6 cruceros (mal llamados de primera), 16 de segunda y 37 embarcaciones menores, en total 61 unidades. La Ley tan polémica como retrasada en su ejecución, hay que releerla con cien años de distancia. Desde luego tuvo efectos muy positivos como la aparición de astilleros e industrias auxiliares, lo que supondrá un considerable avance en la construcción naval hasta entonces totalmente subordinada al extranjero. Baste citar las empresas Portilla y White, La Maquinista, Vila Hermanos, Otero Gil y Cía, La Vizcaya, el Arsenal Civil de Barcelona, la Factoría Naval (Vea Murguía), Astilleros del Nervión, etc., que de uno u otro modo “calentarán máquinas” gracias a las unidades distribuidas por el plan de Escuadra. Para la mayoría de astilleros se pasaba de la nada a construir nada menos que buques blindados, lo que a la larga será una excelente escuela para la construcción naval española, ya desligada de sus fuertes ataduras, a partir de la primera década del siglo XX (17).

El reverso del plan de modernización de la flota española, serán los retrasos, deficiencias, etc., que quedarán palmariamente expuestas al iniciarse la guerra hispano-norteamericana. Buques sin construir, otros en reparaciones, dependencia tecnológica del exterior, especialmente en electricidad y planchas, falta de presupuestos, etc. Pero, como hemos señalado anteriormente, ni siquiera con toda la flota construida, pertrechada y a punto el balance hubiera sido muy distinto. Quedaba por resolver el carboneo escalonado de la flota hasta Cuba y Filipinas, la homogeneidad de la flota, la liquidación y renovación de la “chatarrería” fondeada en La Habana y Cavite, así como otros puntos vitales que señalara Cervera en su obra, “Documentos de la Escuadra de Operaciones de las Antillas.”

En fecha tan tardía como es 1892, saldrá de gradas españolas —la Factoría de Matagorda de la Compañía Trasatlántica— el primer vapor con casco de acero construido en nuestro país. El famoso correillo “Joaquín del

(16) Carlos Llorca Baus: *La Compañía Trasatlántica en las Campañas de Ultramar*, Ministerio de Defensa-Editorial Naval. Madrid, 1990.

(17) Agustín Ramón Rodríguez González: *Política Naval...*, p. 250.

Pielago” de 61,67 metros de eslora, 8,30 de manga, 6 de puntal, 1.000 toneladas de desplazamiento y marcha de 15 millas, tardó dos años en rematarse “pues ella (su construcción) ha sido llevada a cabo sin serie de continuidad en los trabajos, porque a un mismo tiempo se atendía a las grandes reparaciones que en otros buques se han efectuado y porque las máquinas y calderas que han sido facturadas en el Arsenal Civil de Barcelona, no pudieron ser entregadas en los plazos estipulados...” (18).

En 1888 tiene lugar la Exposición Universal de Barcelona, en cuyo comité “Dels vuit” (“de los ocho”), se encuentra Claudio López y paralelamente a la muestra se celebra una asamblea de los industriales de toda España. El principal acuerdo que se toma es la demanda de una nueva ley proteccionista que será aprobada en 1891.

La década de los 90 supone un giro decisivo en diversos sectores económicos del país. Por una parte Santander abandona la supremacía de las exportaciones harineras a las Antillas y se centrará en la exportación de minerales. De dicho puerto saldrán ya 200.000 toneladas de hierro y de Bilbao alrededor de 6.000.000 de toneladas (1890). El comercio ultramarino ya no lo era todo en la España de fin de siglo. Por otra parte la aparición de la filoxera “ese bichito de primera que trae a España de cabeza entera”, como decía la copla y el final del Tratado con Francia en 1892, será el declive del dinámico sector vitivinícola, que había logrado altas cotas de exportación durante dos décadas.

Antes de acercarnos al fin de esta concentrada y variada navegación a través de las vicisitudes de nuestra mercante y su relación con los conflictos de Ultramar vamos a abordar dos temas puntuales. El primero de ellos se refiere a la utilización de los buques mercantes en actividades seminavales. Esta práctica irá imponiéndose en las principales potencias de todo el mundo. Un buque mercante de buen porte y marcha podía ser de gran ayuda debidamente artillado, prestando servicios tan diversos como el transporte de tropas, la protección de convoyes, actividades corsarias o de abastecimiento de la Armada. En Francia, por ejemplo, se publica en 1881 una ley que establece sobreprimas para los buques mercantes capaces de instalar cañones de 140 milímetros. En Rusia, se crea la “Flota Voluntaria”, etcétera. El Gobierno, en el contrato suscrito en 1887 con la Compañía Trasatlántica establece varios artículos (25, 26, 64, 65, 66 y 67) para el uso seminaval de —incluso—, la totalidad de la flota de la naviera en caso de conflicto (19). El otro aspecto es la intensificación de envíos de tropa a Cuba a partir de 1891. En dicho año son transportados 18.791 soldados a las Antillas, dos años más tarde serán 23.000 y 1.787 jefes y oficiales, etc. Esta faceta

(18) Biblioteca de Temas Gaditanos. Fondo Trasatlántico. Memoria, 1892. Eugenio Agacino.

(19) Compañía Trasatlántica. Contrato de Servicios Postales Marítimos. Imprenta Henrich y Cía. en comandita. Barcelona, 1893, pp. 29-30.

seguía cubriéndola la Compañía Trasatlántica, a causa de la escasez de transportes de la Armada.

Rendimos viaje en 1895; en el mes de octubre por R.O. del día 10 se establece el paso de la Armada de los 7 mejores buques de la Compañía: "León XIII", "Alfonso XII", "Alfonso XIII", "Patricio de Satrustegui", "Montevideo", "Buenos Aires" y "Reina María Cristina". El Gobierno ofrece a la naviera a cambio de este pase provisional a la Marina de Guerra un total de 574.000 ptas. que serán rechazadas por Claudio López, que a cambio exigirá que el mando náutico de sus buques y tripulantes siga en manos de sus capitanes, correspondiendo el mando militar a los oficiales que la Armada designe.

Para hacer frente a los servicios regulares, el segundo Marqués de Comillas adquirirá cinco buques en el mercado internacional, que serán los "Santiago", "Santa Bárbara", "San Fernando", "Montserrat" y "Colón". La veteranía de la Trasatlántica en cuanto a la rapidez y puesta a punto de los buques será una de sus bazas fundamentales en estos complejos años. El "Russia" a las 24 horas de arribar a Matagorda, saldrá completamente pertrechado y artillado, con el nombre de "Santa Bárbara". El "Antonio López" realizará un total de 75.000 millas durante 1895, casi el doble del máximo establecido por la marina británica, como rendimiento anual de un buque. La Compañía Trasatlántica efectúa en este primer año de guerra en Cuba un total de 39 expediciones, con un total de 103.321 soldados y 5.396 jefes y oficiales transportados, más dos extraordinarias a Río de Janeiro y Montevideo, para embarcar a 2.000 voluntarios españoles (20).

Estos son los prolegómenos del 98 en la marina mercante y su más destacada naviera. Como conclusiones cabría referirse al papel seminaval que desempeña la marina mercante, incluida la de cabotaje en Cuba y Filipinas, y el decisivo que corresponde a la Compañía Trasatlántica. El mando conjunto de oficiales de la Armada y la mercante, dará unos resultados muy satisfactorios y el bloqueo norteamericano será burlado en repetidas ocasiones, como consecuencia de la pericia y el bienhacer náutico de dichas tripulaciones. Resultados bien diferentes a la acorralada Escuadra en Santiago, debiéndose titularse la gesta de esta última como la "crónica del desastre anunciado". Debemos concluir con don Rafael González Echegaray cuando al referirse a este tema señalaba: "No hubo Escuadra, sí marinos."

(20) M. M. de Barcelona. Fondo Trasatlántica. Transporte de tropas, pp. 1.887-1.905.