

LA ARMADA EN EL DEBATE POLITICO DE LA POSTGUERRA

Fernando DE BORDEJE
C.A. Director del Instituto de Historia
y Cultura Naval

Años antes del desastre y por una intuición singular, el pueblo había presentado con certera visión el peligro que se cernía sobre España y a ello ha de atribuirse aquel inexplicable apoyo y aliento en favor de la hasta entonces olvidada Marina, del que nos dan cuenta aquellas conferencias del Ateneo y otros Centros intelectuales, en las que hombres tan clarividentes como Costa pedían para la Armada el legítimo puesto que le correspondía o la adhesión popular surgida alrededor del submarino Peral en 1888.

Sin embargo, todas nuestras previsiones oficiales para conjurarla seguían descansando en inocuas e intrascendentes Reales Ordenes y Decretos, tendentes a modificar o retocar ciertos detalles de nuestra organización militar y naval y cuya publicación respondía más a contentar a algunos grupos políticos o neutralizar ciertas críticas que a fortalecer y mejorar la eficacia de las Fuerzas Armadas, adiestrándolas y preparándolas para resistir con decoro el combate final cuando tan inevitable trance llegara.

Pero nada de eso fue escuchado ni atendido por el poder pues si en papeles se habían acordado los plazos establecidos por la Ley de Escuadra de 1887, de tal modo que para ganar tiempo se hicieron efectivos los créditos de las diez anualidades previstas, la realidad fue que en 1894 habían fracasado aquellos proyectos porque las sumas destinadas a las nuevas construcciones se habían dilapidado inútilmente en reformas, mantenimientos o modernizaciones de barcos viejos e inadecuados para combatir con otros similares de su época.

De ahí que, en 1894 los profesionales y algunos núcleos de civiles advirtieran el peligro que corríamos y hasta que se dijese públicamente en el Congreso que “Cuba volvería a ser otro Trafalgar”, señalando el Almirante Pasquín en ese mismo año que “la culpa de lo que pueda suceder habrá vuelto a ser una culpa nacional que alcanzará a todos los españoles”.

Meses antes de producirse los desastres de Cavite y Santiago de Cuba, una fe absoluta en la victoria dominaba a todos los sectores de la opinión pública española, completamente desorientada y engañada por tres estamentos sobre los que hay que cargar proporcionalmente la responsabilidad de lo que luego sucedió.

En primer lugar aparece la irreflexibilidad de unas Cortes y de una clase política sin cultura ni cultivo alguno, por lo que era lógico y natural que surgieran unos Gobiernos incapaces en los que privaban los intereses locales o de grupos sobre los nacionales o de la comunidad, ineptitud bien probada durante todo el conflicto pues el Gobierno no solamente perdió el control de sus nervios ante los primeros sinsabores sino que se le vio marchar a remolque de los

acontecimientos llegando a capitular, cuando ni siquiera habían sido conquistadas Manila y La Habana ni se había consultado a los habitantes de Puerto Rico sobre su futuro que, por lo que hoy se conoce, no deseaban ningún cambio.

Después, también hay que culpar a las Fuerzas Armadas, no por su actuación en el campo de batalla sino por aquellas proclamas triunfalistas redactadas en léxico patriotero, tan en boga en nuestra historia política y militar a lo largo del siglo XIX, de las que fueron un claro exponente las palabras pronunciadas por el Ministro de la Guerra Correa en aquellos días: “Manila cuenta para su defensa con los corazones de los que allí la defienden y ante los que sucumbirán los enemigos”, frases inadmisibles puesto que así se daba a entender al pueblo que se controlaba la situación y se garantizaba la victoria.

Finalmente, aparecen igualmente como grandes responsables del desastre los redactores de una prensa encarnada en los diarios “El Imparcial”, “El Liberal”, “El Diario Universal” o “El Heraldo de Madrid” que mal informados y peor documentados, desconocían por completo la complejidad de la coyuntura internacional de la época así como las motivaciones profundas y verdaderas de aquella guerra, redactando sus crónicas sin seriedad, por lo que desde nuestras actuales perspectivas y llenos de benevolencia no dudamos en calificarlos de simples gacetilleros pero jamás considerarlos como unos honestos profesionales.

Son suficientes dos ejemplos para darnos cuenta de ello: si “El Heraldo de Madrid”, del 6 de abril de 1898, aseguraba que “la victoria será fácil porque tan pronto como abran fuego nuestros buques desertarán las tripulaciones de los barcos norteamericanos formadas, como es sabido, por gentes de todas las nacionalidades”, por su parte, “El Imparcial” no dudaba en afirmar al día siguiente de la derrota de Cavite que “ahora comienza la pelea y el azar de las armas vacilará mucho antes de discernir el título de vencedor”.

Claro es que muy pronto aquella alegría se transformaría en una profunda decepción, especialmente a partir del 1 de mayo de 1898 momento en que comenzó a circular el rumor del aniquilamiento de la Escuadra española, noticia que, en principio, nadie quiso admitir, incluso, el propio Sagasta que se vio sorprendido por los acontecimientos.

Pero la realidad se impuso porque nuestra derrota era cierta y total. Como consecuencia, muy pronto nuestras calles se vieron sacudidas por idénticas perturbaciones a las acaecidas ante la Embajada americana el 20 de abril de aquel mismo año y que respondían al lamentable “ultimatum” estadounidense del día 18, al que España contestó de la única forma como podía hacerlo, considerándose en abierto conflicto con los EE.UU. aunque sin declarar tácitamente la guerra.

Sin embargo, las algaradas de mayo aunque se caracterizaron por la misma improvisación y exaltación de siempre tuvieron un sentido muy diferente porque los “vivas” y “muera” se habían invertido cambiando, no de destinatario, pero sí de signo.

El desenlace del conflicto condujo a una delegación española a París para

encontrarse con otra americana en el Ministerio francés de Asuntos Exteriores con el fin de firmar, el 10 de diciembre de 1898, el Tratado de Paz que iba a despojar a España de sus últimas tierras ultramarinas. Así finalizó nuestra presencia activa en el mundo replegándonos a partir de allí sobre nosotros mismos e iniciándose un drama interno que, arrancando en la búsqueda de unas responsabilidades y en unos proyectos de regeneración, terminaría trágicamente en 1936, al estallar la guerra civil más cruenta de nuestra historia.

No obstante hemos de convenir que, en el fondo, en la derrota influyeron unas causas ajenas a la política del tiempo por lo que incluso de haber vivido un Cánovas, gran estadista dotado de una gran visión política, hubiera sido incapaz de conjurar la pérdida de las colonias.

Entre esas causas debemos señalar como básica la dispersión geográfica de los últimos restos de nuestro imperio, lo que impuso una falta de cohesión de todo tipo porque aquellas Colonias estaban situadas dentro de unos marcos geopolíticos muy dispares, siendo por ello difícil establecer una política colonial congruente y acertada, dada la inestabilidad política de la Metrópoli a lo largo del siglo XIX. Además, se veían aquellas tierras demasiado alejadas y se las consideraba como pertenecientes a un mundo subordinado e inmune a las corrientes nacionalistas del tiempo.

Añádase a ello el nulo rendimiento económico obtenido por España en la explotación de sus recursos puesto que las posibilidades que podían otorgar las riquezas de Cuba y Filipinas, el régimen de intercambios de sus productos y hasta las estructuras comerciales, estaban regidas por unas minorías peninsulares que, además de desconocer la problemática de aquellos territorios por no estar establecidas allí, las monopolizaban y moldeaban a su conveniencia, ignorando o haciendo ignorar a Madrid las aspiraciones de aquellos pueblos y olvidando que desde mediados del siglo XIX la economía permanecía indisolublemente unida al desarrollo socio-político de todos los pueblos colonizados y a los postulados de tipo nacionalista.

Otro factor o causa que contribuyó al desastre, radicó en la falta de correspondencia o relación entre las necesidades de un Imperio tan disperso —Cuba, Filipinas, Marianas, Guam, Guinea, etc.— y el tonelaje de nuestras flotas mercante y de guerra, hasta el punto de que los dos tercios del tráfico marítimo de importación-exportación de Cuba y Filipinas se verificaba en barcos de bandera extranjera, especialmente americanos.

Pero si el tonelaje de las Compañías Navieras españolas era insuficiente para asegurar aquel tráfico, más lo era el de nuestra Marina de Guerra, sobre la que recaía la defensa de esas comunicaciones marítimas como misión prioritaria.

Basta contemplar la Política Naval del siglo XIX para comprenderlo. Como decía el diputado Llorens en el Congreso, el 26 de mayo de 1898, “nuestros presupuestos nos habrían permitido conseguir una Escuadra como la italiana si el desorden no hubiera sido la musa de nuestra Administración. Cantidades consignadas para buques han servido para construir paseos en determinadas poblaciones”, palabras casi idénticas a las pronunciadas simultá-

neamente por Maura, quien afirmaba que “más que pobres éramos malos administradores puesto que el dinero que debía dar por resultado barcos producía todo, menos barcos”. Esa triste realidad también sería puesta de manifiesto por Canalejas en aquel mismo alto Organismo, el 3 de mayo, al recordar que “la Escuadra de los EE.UU. ha sido construida con un esfuerzo que era también accesible a nosotros”, posibilidad sobre la que hasta allí nadie había meditado.

De 1895 a 1898, fueron los años en que a marchas forzadas se pretendió detener y reparar la grave falta de no haberse llevado a cabo la totalidad del Plan de Escuadra de 1887, asistiéndose al doloroso espectáculo de tener que hacernos con las unidades que pudimos, sin considerar sus tipos, clases o características y, mucho menos, su armamento, llegando hasta tener que apelar a la total requisa de los buques más rápidos de la Compañía Transatlántica para convertirlos en cruceros auxiliares.

Así, entre los buques de guerra que adquirimos sin detenernos a contrastar su valor, figuraban los siguientes: “Cristóbal Colón” botado en Génova el 16 de septiembre de 1896; cañoneros “Alvaro de Bazán”, “Marqués de la Victoria” y “Doña María de Molina” construidos en Ferrol entre 1896 y 1897; cazatorpederos “Audaz”, “Osado”, “Terror”, “Furor”, “Plutón” y “Proserpina” comprados en Inglaterra en aquellos mismos años y cañoneros “Almonte” y “Corcuera” obtenidos en Hong Kong.

Como era natural, esas tardías y precipitadas medidas debían haber sido acompañadas por otras más efectivas como eran los ejercicios y adiestramiento de las Fuerzas Navales, pero nada de eso se hizo y sólo se vieron aparecer orden tras orden sobre altas y bajas de personal con unos reglamentos y contrarreglamentos que no eran más que el fiel reflejo de un estado de nerviosismo y desorientación.

Los desastres de Cuba y Filipinas dejaron pues, en lo material como en lo moral, totalmente deprimida a España y, lo que es peor, sin fe ni esperanza sobre el porvenir, siendo cargadas ciegamente y acaso, en parte, conscientemente todas las responsabilidades sobre las Fuerzas Armadas, precisamente por quienes quisieron desviar cómodamente las grandes faltas que les correspondía, animados con exceso por el genial Costa, a quien el desastre afectó profundamente haciendo recaer sobre el Ejército y la Armada las únicas culpabilidades de lo sucedido, con lo que comenzó a mantener unas posturas completamente contrarias a las sostenidas en 1883, quizás porque observó que sus previsiones y augurios se habían tristemente cumplido. Como es natural, tal ambiente no nos favorecía en el exterior en donde se decía que España era “el gran enfermo de Occidente” o, como proclamó Lord Salisbury, “España era un pueblo moribundo y en descomposición”.

En 1900 faltaban todavía dos años para que el Rey alcanzara la mayoría de edad. Fueron unos años difíciles, en los cuales era preciso levantar y orientar de nuevo toda nuestra política interior y exterior, además de remediar la situación financiera, desmantelada por el pago de los dos mil millones de pesetas

que había costado la guerra y dar confianza al país humillado, elevando al propio tiempo el espíritu y los medios de las Fuerzas Armadas, completamente abatidas y en crisis desde la derrota.

Dado el sistema político del país, para llevar a cabo su reconstrucción el único medio que se vislumbraba se basaba en la unión de los Partidos políticos, si bien de los dos Partidos dinásticos sobre los que recaía la responsabilidad del desastre, el conservador había perdido, con el asesinato de Cánovas y la retirada de D. Alejandro Pidal, a sus jefes predominantes, lo que allanaba el camino a Silvela, quien, sin embargo, no iba a lograr reunir el haz de fuerzas antaño agrupadas alrededor de Cánovas ni imponer su dirección al Duque de Tetuán y a Romero Robledo.

Por su parte, el Partido liberal había visto disminuir su fe, hasta entonces depositada en Mateo Sagasta, al sufrir la defección de Gamazo y de Canalejas, el primero demasiado conservador y el segundo muy progresista. Dichos males se agravarían luego, al morir en 1903 Sagasta, con lo que se acentuó la falta de cohesión del Partido, hasta el punto de que en 1904 aparecería fraccionado en tres grupos distintos: el de Montero Ríos o los liberales demócratas; el de los adheridos a su rival Moret y el de Canalejas.

Finalmente y para completar el panorama, la vuelta a la vida pública de Castelar, quien desertando del credo que había sostenido en la segunda mitad de su vida política, sobre una especie de monarquía progresista, hizo un llamamiento a la unión de fuerzas republicanas, vino a complicar la situación pues aunque murió en ese mismo año, su llamamiento no cayó en el olvido, haciendo que el 25 de marzo de 1903, el Partido republicano se consolidara alrededor de Nicolás Salmerón. A esos accidentes de la vida política del tiempo, había también que añadir como importantes, el nacimiento en 1899 del Partido socialista español y la muerte, en 1901, de Pi y Margall, jefe indiscutible de los federales.

Como posteriormente veremos, dado el paso decisivo del Congreso en la reconstrucción y desarrollo de la Armada, es preciso señalar que el sistema parlamentario español se fundamentaba en el predominio de los Partidos turnantes en el Poder que eran, el conservador, dirigido por Silvela y el liberal, a cuyo frente, como hemos dicho, se encontraba Sagasta. Los cambios se producían maquinalmente sin fallo alguno, ganando aquél a quien correspondía por existir, fuera cual fuere el Partido en el Poder, una tácita alianza entre el Gobierno de turno y los caciques locales, los cuales daban el apoyo requerido por Madrid, a cambio de conservar sus poderes regionales y, por ende, sus grandes prerrogativas. Todo esto conducía a que aunque desde 1890 España era una Monarquía parlamentaria, cuyo Congreso de Diputados se elegía por votación popular, en la práctica ello era una pura y ficticia teoría.

Por tanto, era natural que ante semejante acumulación de tan graves contingencias, la confusión política fuera total, hasta el punto de que en las elecciones de 1899, se vio votar a multitud de grupos: conservadores de Silvela, liberales, tetuanistas, gamazistas, romeristas, carlistas, republicanos, indepen-

dientes, etc., toda una gama de opiniones que se dieron cita en las Cortes, motor de la vida nacional, cuyas discusiones iban a girar preferentemente alrededor de la cuestión militar y financiera, íntimamente ligadas, temas que obsesionaban a la Opinión Pública.

Concentrándonos en el tema que nos ocupa, el desenvolvimiento de la Armada, la reacción iba a ser la obra de tres hombres ya bastante destacados: Silvela, Maura y Sánchez de Toca, determinados a iniciar una política de borrón y cuenta nueva.

En 1898, el triste año del desastre, Silvela, recientemente nombrado Jefe del Partido conservador, había intentado rehabilitar a la Marina en un artículo publicado en el "Tiempo", en el que proclamaba la necesidad de revigorar nuestra Armada y sus bases, no solamente porque el prestigio de España así lo requería sino porque, dada nuestra posición geoestratégica y a la vista de las tensiones internacionales que comenzaban ya a ensombrecer el panorama mundial, la existencia de unas potentes fuerzas navales era condición inexcusable y previa para volver a tener voz en el mundo y evitar vernos sometidos y explotados por las grandes potencias de la época.

En cuanto a Maura, cuya devoción en todo cuanto se relacionara con la mar acaso se debiera a su nacimiento en Palma de Mallorca, demostró tal inclinación, a partir de su primera aparición pública en 1881, siendo miembro de la Comisión de las Cortes que debía dictaminar sobre las reformas de la Armada propuestas por el Almirante Antequera. Intervino con pasión en los debates, demostrando su visión política y estratégica frente al porvenir del mundo, aduciendo que había que analizar los conflictos, tensiones y amenazas existentes o por llegar y, en función de todo ello, determinar las misiones específicas de la Marina, eligiendo en consecuencia los barcos más convenientes y eficaces y rompiendo con la desatinada idea tradicional que consistía en crear primero a los buques, sin saber si servirían o no, adaptando luego a dichas unidades tan incoherentemente formadas, los estudios estratégicos y de defensa, lo que, como era fácil de suponer, solamente podía conducir a los trágicos resultados de Cavite y Santiago.

Por otro lado, Maura era también un ardiente defensor de la industria privada de los armamentos, dada su total desconfianza hacia la industria estatal e, incluso, de la capacidad de la Administración para elegir los sistemas de armas, a cuyo efecto pronunciaba frases como la siguiente: "se construyen barcos sin tener planos ni presupuestos, lo que no puede tolerarse pues indica que es una Administración falta de organización y aunque dispusiéramos de los recursos de Inglaterra no tendríamos de nada porque hace falta poseer ante todo unos Ministerios organizados". Finalmente, asimismo en las Cortes de 1893, siendo Ministro de Ultramar, había demostrado igualmente su visión del futuro, con sus reformas de las comunicaciones marítimas con las Antillas.

En cuanto a Sánchez de Toca, ilustre jurisconsulto, político y publicista, especializado en temas navales, había demostrado también a través de sus obras, su gran conocimiento de la estrategia marítima y de la política interna-

cional. Pese a su condición de civil, se vio muy influido por las recientes doctrinas de Mahan, al que sin embargo combatió, defendiendo con ahínco la esencia marítima de España y los conceptos erróneos del estratega americano respecto a nosotros, siendo, en consecuencia, el primer español que, con gran altura, describió los factores del Poder Naval y su relación con nuestra Patria, comprobando y poniendo de relieve que España poseía todas las características necesarias para ser una gran potencia en la mar.

Al correr la vida política, aquellos tres hombres citados iban muy pronto a unirse y tomar contacto en relación con lo que pretendían. La incorporación de Maura a Silvela quedó allanada al morir Gamazo, jefe de aquél en el disidente Partido liberal, conviniéndose en la Primavera de 1902, un tácito acuerdo entre ambos estadistas, unión que quedaría reforzada el 6 de diciembre de ese mismo año, al participar Maura en el Gobierno de Silvela, en el que igualmente iba a aparecer Sánchez de Toca.

Por otra parte, el contacto de Maura con Sánchez de Toca se materializó y tomó fuerza con la aparición en 1900, de la Liga Marítima, en la que si el primero fue su inicial Presidente, el segundo figuraba como uno de sus Vicepresidentes, junto con el Marqués de Comillas, Don Fernando Carranza, Don Eduardo Saavedra, el Marqués de Reinoso y Aznar, en tanto que el fundador de dicha Liga Naval, el Teniente de Navío de 1ª clase Adolfo de Navarrete, aparecía como Secretario General y un tal Pando como tesorero.

La importancia de dicha Asociación se la daba, tanto su Consejo directivo y su fundador, uno de los más brillantes oficiales de Marina de la época, como la personalidad de los vocales llamados a dirigir sus distintas secciones: “Asuntos políticos, económicos y militares”, Federico Nicolau, Presidente de la Sociedad de Armadores, Navieros y Consignatarios de Buques; “Navegación y Comercio”, Tomás de Ibarra, prestigioso naviero de Sevilla; “Construcciones y Armamento Marítimo”, José Cornet, Director de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona; “Pesca e industrias conexas”, José Aristegui, armador de San Sebastián e “Instrucción, Recreo y Propaganda”, Miguel Moya, Presidente de la Asociación de la Prensa de Madrid.

Aunque, por desgracia, tan notable y conveniente Asociación moriría lánguidamente, tuvo en su haber varios aciertos, siendo uno de los primeros el de organizar en el mismo año de su fundación, el Certamen Naval de Almería, que no solamente despertó una cierta inquietud por los temas navales, comenzando a proliferar artículos y trabajos sobre esas materias, sino que dio cierta esperanza a los profesionales, como bien lo reflejaron en sus escritos algunos ilustres marinos, cual Andújar o Cardona, aunque lo paradójico fuera que esos esfuerzos no se supieran aprovechar por no encontrar eco en la Administración de la Armada, sometida a las presiones y vaivenes políticos y dirigidas por hombres en gran parte faltos de fe.

El gran problema que se presentaba para reconstruir la Armada, se basaba en que la Opinión Pública se encontraba muy dividida sobre la necesidad de

reconstruir la Marina y reforzar a un Ejército que una guerra lejana había destruido y desorganizado, centrándose las discusiones sobre cuál era el momento más oportuno para comenzar a hacerlo, pues mientras unos preconizaban el saneamiento de las finanzas, como único medio razonable y práctico para modernizar los ejércitos, otros juzgaban como algo más urgente e ineludible la creación de unas fuerzas armadas potentes y modernas, con el fin de elevar la moral del país, aduciendo además que, de no hacerlo, volveríamos a quedar rezagados en la nueva carrera de armamentos que en esos años comenzaba.

Bajo tal ambiente, el 15 de julio de 1899, toda la oposición apoyó en el Congreso una propuesta liberal, tendente a reducir al Ejército a 60.000 hombres y a limitar a 8.000 los contingentes de la Marina. Ello implicaba una reducción del 75% de los efectivos que existían un año antes en que finalizó la guerra, argumentándose que sobre los 23.350 jefes y oficiales de ambos Ejércitos que figuraban en los escalafones de septiembre de 1898, unos 8.000 se encontraban sin destino, en enero de 1899, aunque recibiendo sus pagas.

Tal clima alcanzó al mismo Gobierno, pese a los esfuerzos de Silvela por contrarrestarlo, al propugnar el Ministro de Hacienda Fernández de Villaverde, uno de los miembros más influyentes del Gabinete, la necesidad de aquel recorte.

Previendo Silvela lo que iba a suceder y en un intento de equilibrar las presiones a las que adivinaba iba a verse sometido, al convertirse en Presidente del Consejo, había buscado a dos hombres que parecían prestigiosos para integrarlos en su primer gobierno, formado el 4 de marzo de 1899. El uno era el popular general Polavieja, en tanto que el otro era el Capitán de Navío Gómez Imaz, experto en hidrografía y publicista naval. Claro es que Silvela olvidó que Imaz, si era respetado por haber sido uno de los cuatro jefes que en Junta convocada al efecto, se opuso a la salida de la Escuadra de Cervera para las Antillas, no poseía personalidad política, como para oponerse a los dictados de sus compañeros de gabinete y, menos aún, a los criterios de los poderosos partidos.

Gómez Imaz relevaba a Don Ramón Auñón, cuyo fracaso al frente de los destinos de la Armada se había debido a la presentación de un proyecto oficial de nuevas construcciones que implicaba la realización de: doce acorazados de 1ª clase de 12.000 Tns. cada uno; doce cruceros protegidos de 6.000 Tns. unidad y de 60 torpederos, con un presupuesto inicial de unos 300 millones de ptas., algo insólito en un tiempo en que las arcas del Tesoro se hallaban agotadas e, incluso, fuerzas muy poderosas solicitaban la supresión de la Marina.

No cabe duda de que Don Ramón Auñón había sido demasiado optimista pues para realizar su plan en diez años, manteniendo, de paso, al resto de las unidades navales y cubriendo los gastos que requería la infraestructura en tierra y el personal, hubiera sido preciso disponer anualmente de 30 millones de ptas. para nuevas construcciones, mas 15 millones para gastos generales y 11 millones para mantenimientos y obras, cuando el presupuesto ordinario sólo podía otorgar 40 millones de pesetas, de ellas, 14 millones para nuevas construcciones.

Finalmente, se impuso el buen sentido, retirando Auñón su proyecto, después de haber perdido su patrocinador la confianza del Presidente del Consejo, al comprobar que se trataba de un hombre desprovisto de un mínimo de conocimientos económicos y, por supuesto, políticos.

Pero Gómez Imaz, al igual que el General Polavieja, también fracasaría en el cargo, debiendo sin embargo recordarse con gratitud al General, por haber sido el primer militar que, después de la derrota, se atrevió a proclamar la necesidad de fijar una Política Naval, tal como puede apreciarse en la circular difundida el 1º de septiembre de 1898, en la que exponía su pensamiento sobre las orientaciones que debía seguir nuestra defensa nacional. Al mencionar a la Marina, textualmente decía: “poseyendo Canarias, Baleares, Guinea y las Plazas de Soberanía, no podemos prestar oídos a quienes hoy propugnan reducir las flotas de guerra a cero, pues si así halagan al vulgo, hacen un mal servicio a la Patria, hoy más necesitada que nunca de un fuerte Ejército y de una Marina eficaz, lo que solamente podrá lograrse, fijando una Política Naval y Militar bien concebida”.

La caída de ambos ministros se debió principalmente a las fuertes presiones y resistencias que encontraron en el seno del Gabinete, muy dominado por Villaverde y cuyos miembros civiles adolecían de una gran falta de visión, al no percibir las tensiones exteriores que al alborar del siglo se sentían y se configuraban. Una palpable muestra de esa falta de visión o sentido político nos la da, entre tantas otras como podrían mencionarse, la decisión del Gobierno de acceder a una demanda francesa, con el fin de liquidar el contencioso de Guinea.

El momento elegido para iniciar las negociaciones no podía ser peor, al continuar traumatizados por el reciente desastre colonial y por ello, muy mediatizado el Gobierno que, ingenuamente, cayó en la trampa urdida por París, puesto que en esos momentos el Gobierno francés sabía que podía negociar desde una posición de fuerza, como efectivamente así fue. Dicho litigio se había iniciado en 1860 y se fundaba en la necesidad de establecer unos límites fronterizos entre Guinea y el Gabón, conflicto de movida historia, al que finalmente se le daría una solución con la firma del Tratado de Muni, en París, el 27 de junio de 1900, en el que, como de costumbre, España se vio obligada a ceder las regiones al sur del río Muni y una gran faja del interior, comprendida entre los meridianos 17º Este y 11º 20' Este, lo que significaba que se nos expoliaban unos 175.000 km²., con lo que la soberanía española quedaba en el futuro limitada a 25.000 km²., la Guinea continental que todos hemos conocido.

Desde hacía varios años, Villaverde tanto como diputado como Ministro, se esforzaba en proteger la convalecencia del Tesoro, no dudando para ello, si era preciso, hacerlo a costa de las Fuerzas Armadas. Conservador y silvelista, Villaverde se hizo cargo de la Hacienda en 1899, después de la guerra y, tras liquidar los gastos originados por aquélla, intentó inaugurar una era de economías, proponiendo como medida inicial, eliminar el Presupuesto

Extraordinario para 1900-01 y reducir el Ordinario en más de 40 millones de pesetas, es decir, un 20% del total, cargando la mayor parte de esa reducción sobre los Ministerios militares.

Ahora, de aceptarse las reducciones propuestas por Villaverde, Polavieja se veía obligado a recortar sus presupuestos en cerca de 15 millones, lo que podía engendrar fuertes resistencias en el Ejército. En cuanto a la Marina, los sacrificios que se la exigían alcanzaban la suma de 7 millones, eliminando, de paso, el 90% de los barcos a flote, que Villaverde consideraba totalmente inútiles.

La comprometida situación que atravesaban ambos ministros se vio agudizada ante los inexplicables ataques de algún sector del Ejército a la Marina, cuyo portavoz, "La Correspondencia Militar", no solamente se limitaba a criticar la ineficacia del apoyo naval a las operaciones terrestres en Cuba, sin dar, por otra parte, ejemplos convincentes o argumentos sólidos y pretendiendo quizás eludir ciertas responsabilidades intrínsecas al propio Ejército, sino que recurría a formas poco elegantes en sus ataques, como lo refleja aquella incomprensible alusión, en la que, después de afirmar que la Marina sólo disponía de dos grandes buques, recordaba que su presupuesto pagaba los sueldos de 36 Almirantes y Generales asimilados, si bien parecía olvidar que, en esa misma época, el escalafón del Ejército se componía de 499 generales y 578 coroneles.

Pero, a pesar de todo ello, el verdadero mal que aquejaba a la Armada radicaba en la falta de personalidad política del ministro, incapaz de resistir a la presión de la Opinión Pública, que hasta logró imponerle la supresión del Estado Mayor de la Armada, organismo al que la prensa y los partidos cargaban las culpas del desastre y cuya disolución se verificó el 29 de marzo de 1899.

Como era de esperar, a los pocos meses Gómez Imaz, presionado por Silvela, reconsideró su anterior decisión, reponiendo con vida propia al Estado Mayor de la Armada, bajo el nuevo nombre de Estado Mayor General, organización que, con mejor o peor fortuna, perduraría hasta 1902, en que, coincidiendo con la mayoría del Rey Alfonso XIII, los nuevos ministros intentarían encontrar la ansiada y definitiva solución al gobierno y dirección de la Marina.

Por otro lado, Gómez Imaz cometió el mismo error que su antecesor, al proponer un ambicioso y utópico Plan de Escuadra que no respondía al estado y posibilidades reales de la Marina en 1900, puesto que proponer la construcción de ocho acorazados de 14.000 Tns., valorados en 250 millones de ptas., era verdaderamente vivir en un mundo de irrealidades que Silvela no podía permitir.

Los problemas financieros que Polavieja no pudo superar, motivaron su dimisión el 28 de septiembre de 1899, siendo reemplazado por el dúctil general Azcárraga, en tanto que los errores cometidos por Gómez Imaz impondrían igualmente su dimisión en abril de 1900, haciéndose cargo de los destinos de la Armada el propio Presidente del Gobierno Silvela, ante la negativa de Sánchez de Toca de acceder a dicha cartera, dolido de tanta incomprensión hacia los problemas de la mar.

Despejado el camino, Villaverde se impuso llevar a cabo sus grandes reducciones, no en los sueldos o en las plantillas sino a costa de la instrucción, del material y del número de reclutas. Así, de 188 millones de ptas., presupuesto militar y naval votado por el Congreso para 1900-01, unos 80 millones de ptas. se iban a consumir en alimentar a unos 24.705 oficiales de ambos ejércitos y a 535 Almirantes y Generales, sin hacer ninguna clase de esfuerzos para promover retiros anticipados.

El resto del presupuesto se repartía de la siguiente manera: 68 millones para la nutrición de unos 90.000 soldados y 5.750 marineros, con lo que continuaba manteniéndose la relación de uno a tres, entre oficial y soldado; 27 millones para la compra de armamento y terminación de los buques en grada y 13 millones de ptas. para ejercicios y adiestramientos, cantidades que en 1901 impondría la necesidad de licenciar a un cierto número de reclutas.

En cuanto al material naval, un Real Decreto, firmado por Silvela el 18 de mayo de 1900, eliminaba una serie de buques "inútiles" y paralizaba la prevista construcción de dos pequeños buques-escuela. En el Preámbulo del citado Decreto del que, por su interés, transcribimos algunos párrafos, se justificaba tal decisión: "Se trata de buques sin valor militar alguno, faltos de toda protección, tanto en sus costados como en su artillería, máquina y calderas..., en término de ser destruidos inmediatamente, no ya por cañones modernos sino por antiguos. Sin velocidad y sin otra aplicación que los servicios de paz y la nominal persecución del contrabando, consumen sin provecho alguno, una gran parte del Presupuesto de Marina... Son causa de grandes y justificadas censuras y sólo sirven para cubrir con nombres pero sin realidad alguna, la Lista de una Escuadra absolutamente ficticia."

Esos buques "inútiles" que se condenaban y que irían desapareciendo conforme surgieran compradores, comprendían las siguientes unidades: Cruceros no protegidos "Isabel II", "Navarra" y "Marqués de la Ensenada" (28); torpederos "Ejército", "Retamosa" y "Rigel", así como los cañoneros "Diligente", "Temerario", "Marqués de Molíns", "Vicente Yáñez Pinzón" y "Martín Alonso Pinzón", bien que el Contralmirante Ramos Izquierdo, que sucedería realmente a Silvela en la cartera de Marina, tras un fugaz paso de 8 días del General Azcárraga, dejaría sin efecto la baja de algunas de esas unidades, como la del crucero "Isabel II" y cañoneros "Temerario" y "Vicente Yáñez Pinzón" y "Martín Alonso Pinzón".

No cabe duda que la decisión de Silvela era realista y honrada, si bien cabe aducir que con tal medida alentaba las críticas que se dirigían a la Armada, ya que toda disminución de las fuerzas a flote debía implicar, en buena lógica, una reducción paralela en las plantillas, algo que jamás se atrevió a proponer el Presidente.

Puede afirmarse que en 1900, el "Carlos V" era la unidad principal y casi única que contaban nuestras fuerzas navales, a pesar de la reciente incorporación del crucero "Río de la Plata". Decimos esto, porque los cruceros protegidos de 1ª clase "Princesa de Asturias", "Cardenal Cisneros" y "Cataluña", así

como el crucero protegido de 3º clase “Extremadura”, regalo de la colonia española en Méjico, procedentes de planes del pasado siglo, proseguían lentamente su armamento y alistamiento final.

En cuanto al resto de nuestras fuerzas, los cazatorpederos “Osado”, “Audaz”, “Terror” y “Proserpina” fueron afectados, en 1900, como Escuelas de Instrucción, en tanto que los cañoneros “Nueva España” y “Temerario” se destacaron de estación a Barcelona, dado su mal estado. Por otro lado se abatió la desgracia sobre nuestras unidades, ya que el crucero de 3ª clase “Infanta Isabel” sufrió, el 3 de agosto de aquel mismo año, graves averías, estando fondeado en la Concha de San Sebastián, al explotar una caldera que le ocasionó dos muertos y 22 heridos. Dicho crucero, junto con el “Conde de Venadito” e “Isabel II”, eran los últimos supervivientes de una serie de ocho buques construidos entre 1879 y 1881, habiendo sido la serie de cruceros más numerosa que ha tenido nuestra Marina aunque muy pronto iban a desaparecer, al ser borrados en 1902 de la lista de barcos en actividad, para convertirse en meros pontones los dos últimos, asignados como Escuelas de Torpedistas del Ferrol y Cartagena, respectivamente, mientras que el “Infanta Isabel” todavía prestaría ciertos servicios en Guinea y Canarias, hasta su definitiva baja en 1926, después de haber sido muy modernizado en 1911.

No obstante, es paradójico señalar que, a pesar de la falta de atención que los Estamentos Oficiales prodigaban a los Organismos Armados, éstos se veían alentados y apoyados por ciertos núcleos de la opinión pública, según lo enseñan algunos estudios, cuales el proyecto de reestructuración naval y militar de un tal Gallego Ramos, que mereció el primer premio del diario “El Imparcial” al mejor esquema de organización naval futura o los “particulares” proyectos de Escuadra, formulados por el Capitán de Fragata y Vocal de la Junta de Defensa del Reino José María Chacón y Pery, por el Capitán de Navío Luis Bayo o por Leandro Alesson.

No puede decirse que el paso del Contralmirante Ramos Izquierdo por el Ministerio de Marina constituyese ningún éxito, bastando para comprobarlo observar sus inocuas decisiones aparecidas en el Diario Oficial.

En su conjunto, su actuación se redujo a resolver cuestiones de detalle, en especial, trámites y expedientes concernientes a problemas de personal: leves retoques a la composición de algunos Cuerpos, como el de Archiveros o el de Auxiliares de Oficina; aprovechamiento de créditos muy limitados para proseguir las obras de buques, ya en grada o en período de armamento, en cuyos proyectos no había participado su Administración, al derivarse de Programas del siglo anterior, etc.

El 6 de marzo de 1901, la Reina Regente admitió la dimisión del Contralmirante Ramos Izquierdo, agradeciéndole los servicios prestados, fórmula que ha continuado a través de los años, nombrando a Cristóbal Colón y de la Cerda, Duque de Veragua, como su relevo. Como todos sus predecesores, el nuevo Ministro tomó posesión de su cargo lleno de entusiasmo y buena fe y dispuesto a colaborar en el resurgimiento de la Marina, olvidando, como los

anteriores, el clima político existente, nada propicio para conducir con éxito su gestión.

Aunque la obra del Duque de Veragua no fue muy brillante tuvo al menos el acierto de saber rodearse de una pléyade de hombres insignes y honestos, que si de momento no pudieron influir con fuerza en los destinos de la Armada, por lo que sus esfuerzos resultaron completamente baldíos, sirvieron para definir unos objetivos y especialmente para establecer unas relaciones íntimas entre ellos, como la de Maura y Ferrándiz, de las que posteriormente se beneficiaría la Marina.

Como resumen puede afirmarse que la obra del Duque de Veragua adoleció de numerosos fallos, ya que en realidad consistió en crear un Ministerio de transición, en espera del Almirantazgo y en convertir al Estado Mayor General en una Junta Consultiva o, si se prefiere, en un gabinete de trabajo de la Junta de Escuadra, que era la que en la práctica, efectuaba los cometidos del verdadero Estado Mayor.

El semejante ambiente los problemas se encadenaban, siendo muy difícil hacerles frente y, menos aún, discernir quién tenía la razón y dónde estaba la verdad. Una muestra palpable de ello se encuentra en el delicado tema de la defensa de las costas y Bases Navales, cuyo monopolio tenía el Ejército, que se volvió a suscitar en esos años.

La indiferencia con que la Marina sostuvo sus propios intereses a lo largo del siglo XIX, la había conducido, no solamente a perder el control directo de los medios de defensa de las costas sino a no intervenir en la defensa de las Bases Navales.

Aunque el Real Decreto de 26 de febrero de 1898 del Ministerio de la Guerra, que ratificaba aquel monopolio sobre la Artillería de costa, daba normas para dicho artillado, se trataba, como siempre, de unas reglas demasiado “teóricas y generales”: “se artillará la costa con material nacional, estando dotadas las baterías superiores al calibre 210 mm. de tres piezas como mínimo y de cuatro para las de los calibres inferiores, en tanto que las de obuses constarán de cuatro o cinco cañones”...

Como se observará, todo ello era pura teoría o un deseo de legislar puesto que, además de dar a entender que se desconocían las posibilidades reales de la fábrica de Armas de Trubia, se estaba atravesando la última fase de la guerra colonial que absorbía todos los créditos.

Durante el verano de 1901, los buques supervivientes del desastre se integraron en una Agrupación, con objeto de iniciar en aguas gallegas los primeros ejercicios de tiro y de lanzamiento de torpedos que se desarrollaban después de la guerra colonial, en las que tomaron parte las fragatas “Vitoria” y “Numancia”; los cruceros “Carlos V” y “Río de la Plata”; los cazatorpederos “Audaz”, “Osado” y “Proserpina”; los cañoneros “Temerario” y “Vasco Núñez de Balboa”; los torpederos “Halcón”, “Orión” y “Habana” con los avisos “Giralda” y “Urania” y la corbeta “Nautilus”, conjunto al mando de Manuel de la Cámara, Capitán General del Departamento Marítimo del Ferrol. Dicho

Almirante se había hecho famoso por haber figurado al frente de la discutida Flota de Reserva que se pretendió enviar a Filipinas al declararse la guerra con los EE.UU., viéndose obligada a regresar a Mahón, desde Port Said, el 8 de julio de 1898, al estimar dicho Almirante que se exponía a ir dejando averiados a sus buques en el viaje a Cavite.

Puede decirse que entre 1901 y 1902 esa fue la única actividad operativa digna de destacarse, ya que el resto de los movimientos de las fuerzas navales se limitaron a llevar a cabo ciertas comisiones, generalmente, reducidas a visitas protocolarias.

Por su parte, en 1902 esas actividades se redujeron a la designación del acorazado "Pelayo" para transportar a la Reina Regente y a su hijo a Bilbao; la marcha del crucero "Infanta Isabel" a Canarias, para dar escolta hasta la península a los torpederos "Azor", "Ariete" y "Rayo" que, desde 1898 se encontraban en esas aguas, cuando el Almirante Cervera, en su ida a Santiago de Cuba, se vio forzado a enviarlos desde Cabo Verde, por ser débiles e incapaces para continuar incorporados al grueso de la Escuadra; en fin, el desplazamiento del crucero "Río de la Plata" a Palma, para acompañar al crucero ruso "Imperator Nicolai", que arribó a aquel puerto con el fin de aprovisionarse de combustible, en setiembre.

Fuera de esas comisiones y viajes no existen apenas otros acontecimientos dignos de tal nombre, a no ser: la pérdida por hundimiento en La Carraca en 1901, del transporte "General Valdés", ex "Prince of Wales", buque de 1563 tns. incorporado a la Armada en 1896 y puesto nuevamente a flote en 1902, para servir de depósito de minas y torpedos hasta su definitivo hundimiento en 1907, cuando se encontraba carcomida su obra viva; la designación del viejo crucero "Lepanto" para acoger a la Escuela de Fogoneros, hasta allí ubicada en las fragatas "Vitoria" y "Numancia", viéndose acompañado del torpedero "Rigel" hasta su desguace en noviembre de 1901; la formación en septiembre de 1902, de una Agrupación de Instrucción constituida por el crucero "Carlos V" y las citadas fragatas; el desguace del cañonero "Condor" y corbeta "Villa de Bilbao", convertida en pontón-escuela de Aprendices, etc.

Esa tan lamentable exhibición y las ridículas actividades de nuestras fuerzas navales, fueron las que impulsaron al genial dibujante Xaudaró a publicar en la revista "Blanco y Negro", en 1901, un apunte, en el que aparecía el Duque de Veragua con traje campero, garrocha y montado en un mulo de cartón, conduciendo al "Carlos V", "Pelayo", "Vitoria", "Numancia", "Audaz" y "Temerario", con una leyenda donde podía leerse; "ahí va el Duque con los desechos de tiente".

Pero ese descorazonador panorama alcanzaba también al material y a la infraestructura en tierra, ya que cuanto se construyó o adquirió en 1901-1902 respondía a proyectos del pasado siglo.

Claro es que la dependencia tecnológica del exterior continuaba siendo total en cualquier rama de los armamentos navales, puesto que no nos limitábamos a comprar todo tipo de cañones, bien directamente o a través de sustan-

ciosos “royaltis” para los fabricados en España, sino que también había que buscar en el exterior toda clase de manteletes, planchas y blindajes, como las que necesitó la fragata “Numancia” para reacondicionarla y hasta un simple “bote a vapor” para la fragata “Vitoria”, hubo que encargarlo a la Casa inglesa Torrest Son.

Ese era el triste panorama cuando Alfonso XIII fue declarado mayor de edad y tomó en sus manos la dirección de los destinos de España.