

# EL DESPERTAR DE LA MARINA: EL CERTAMEN NAVAL DE ALMERIA

José CERVERA PERY

Coronel Auditor, Jefe del Servicio Histórico  
del Instituto de Historia y Cultura Naval

El final de una guerra tan infortunada en su planteamiento como desastrosa en sus consecuencias, no podría ser otro que el de una abdicación sin condiciones. Derrotadas las escuadras de Montojo y Cervera en Cavite y Santiago, y consumada las capitulaciones a España no le quedaba otro camino que el que le imponía su propia impotencia... Pero el proceso de cicatrización de las heridas del 98 supondría para España una larga y difícil convalecencia. Y de ello os va a hablar magníficamente José Andrés Gallego, cuando aborde el regeneracionismo, a continuación de esta conferencia. Yo no me voy a salir por tanto de su título, que tal vez no sea del todo exacto, pero que responde a una evidencia, sin que por ello sea preciso echarle juego a la imaginación. El despertar de la Marina, se inicia en 1902, desde un certamen literario o ensayístico: El certamen naval de Almería.

No es preciso remover agua pasada. El 98 en la calle, el parlamento, la prensa, hizo correr a raudales la tinta, la indignación y el estupor. La autoflagelación intelectual, el rigor de la crítica, la exigencia en la contemplación alcanzaron altas cotas de severidad. El “no me toque usted la Marina” será el triste latiguillo manejado con la inconsciencia que sigue al desconcierto. Maltratada, zaherida, injustamente infravalorada tras la forzada abdicación del absurdo triunfalismo de la preguerra, la Institución —hombres ya que no barcos— va a soportar una larga cuarentena de amargas ingratitudes, de cureles admoniciones. En ellas se compendían y resumen todos los desencantos de la época.

Ha escrito Tuñón de Lara, que cuando cronológicamente comenzó el siglo XX España se halla en una encrucijada dramática de su destino, en una exacerbada pugna entre el pasado y el porvenir. Este peregrinaje va a condicionarla en sus constantes sociopolíticas, en su andadura económica, en su trayectoria cultural, y Tusell va mas lejos cuando afirma que al alborear el siglo XX era una nación geográficamente europea, que sin embargo por sus peculiaridades características, parecía en muchas ocasiones no serlo en realidad. Hay por tnto serias coincidencias desde ópticas muy diferentes encaran la realidad de España.

De todos los cuerpos de la nación serán ejército y marina los más afectados por el desastre y no por haber sido sus miembros los únicos que lo habían sentido en su propia carne, sino por los gravísimos problemas de adaptación que presentaban. Tras de Cuba y Filipinas, ha escrito Bordejé, España ha perdido toda fé y

toda esperanza en el porvenir; pero ¿qué España? Por seguir en ese desolado itinerario, recordemos las frases del escritor anarquista Abad de Santillán; Mas que España —subraya— entran en el siglo XX varias Españas desconocidas entre sí, en pugnas insolidarias con permanente hostilidad. Un campo de Agramonte o la paz de un cementerio. Evidentemente, conformado la opinión de Lord Salisbury, España es el gran enfermo de Occidente.

En el año de la derrota —expresión que sirvió de título a uno de los libros narrativos más interesantes sobre el 98, el escrito por Francos Rodríguez en la serie “Memorias de un gacetillero” se vivía una evidente despreocupación ante lo que pasaba en Ultramar. No faltaban razones para ello —larga distancia, dificultad de comunicaciones, y noticias muy retrasadas— pero también es verdad que cuando empiezan a vivirse los acontecimientos se hace de manera apasionada, polémica, tumultuosa a veces. Lo que pasa en el Parlamento trasciende a la calle, y en la calle adquirirá matices de mayor virulencia. Y la prensa —a la que no pocos culpan en buena parte de la desorientación informativa del hombre de la calle— tiene también asignado un papel preponderante en este clima en el si hay origen a una buena carga de confusión, no podrá decirse que exista indiferencia. El análisis de las distintas fases y formas de la reacción española ante los graves acontecimientos de la pérdida de los últimos territorios ultramarinos, será un elemento clarificador para aquella catástrofe, en la que tan directo como desafortunado protagonismo tocó jugar a la Marina.

Peró esta reacción será distinta según el plano social y emotivo desde la que se contemplan, aunque la causa sea única y los efectos se muestren muy repartidos. Cabe admitir por tanto una reacción popular que abarcará un amplio campo de motivaciones, en las que los periódicos de la época han tenido mucho que ver; una reacción política y parlamentaria, ya que tiene su origen precisamente en el Parlamento, y una reacción intelectual de muchísimo más alcance, que ha llegado incluso a sentar las bases de la llamada generación del 98, tan discutida, tan analizada y sobre todo tan polemizada en su rigor histórico.

No vamos a examinar con lupa todas y cada una de las reacciones, porque todas entran en el marco de un comportamiento sociológico fuera del ámbito de este tema. Habrá que detenerse a contemplar sin embargo cual sea la reacción de la Marina, o mejor dicho la contrarreacción a tanto ataque de estrategia de café, a tanta intolerancia abusiva, a tanta caja destempñada en la injusticia. La Marina tuvo que reaccionar y raccionó, pero esta reacción no tendría su sacralización oficial hasta 1900, con los trabajos y memorias presentados y premiados en el certamen naval que organizado por la Real Sociedad de Amigos del País de la ciudad de Almería, y celebrado el 26 de agosto del mismo año.

Fue Almería por tanto —y es de justicia consignarlo así— la primera ciudad española que se impuso la noble tarea de rehabilitar a la Marina, no sobre el sentimentalismo o la sensiblería, sino desde las bases sólidas de la investigación y el esfuerzo. La Real Sociedad Económica de Amigos del País, presidida por don José López Pérez, asumió tan honrosa iniciativa y en el acuerdo de la sesión celebrada el 21 de enero de 1900, convocó el concurso, que habría de ser como el al-dabonazo del despertar. Esta Corporación —decíala convocatoria— “compene-

trada en absoluto con los sentimientos de la patria, se preocupa muy mucho de su actual lamentable Estado y de su porvenir hasta dudoso". Pero no descartaba que en todas las cuestiones que en el análisis de la cuestión se presenta, se encuentra la que ha conmovido más a la opinión pública tras los desastres de Cuba y Filipinas. *¿España, debe o no ser potencia marítima?* Y en la respuesta a este problemático interrogante, cuando la Marina está prácticamente arruinada, se plantean los temas del concurso libre "entre escritores y publicistas" bajo estos supuestos. A) ¿Es indispensable para España la existencia de una Marina de Guerra? B) Para tenerla, ¿qué medios deberán ponerse en práctica?. C) De ser perentoriamente indispensable, ¿cuáles son los elementos de combate que deberíamos rápidamente construir, cuál su coste aproximado, y cuál los medios pecuniarios de la nación para satisfacer esos dispendios, todo en armonía con la pobreza del erario público?

Aparte de la retórica expositiva, muy de la época, no cabe duda de que la Sociedad Económica de Amigos de País almeriense, estaba poniendo el dedo en la llaga, una llaga aún abierta en la que no podía ahondarse, sin herir nuevamente tejidos vitales. Escritores y publicistas se pusieron al tajo y el resultado fue el de veinte trabajos, entre memorias y folletos, sometidos a la consideración de un jurado que emitió su fallo el 15 de agosto, también a través de un acta largo y barroco, y que presidido por el capitán de navío don Juan Pastorín Vacher estaba integrado por el Delegado de Hacienda don Juan Roselló Hernández, el comandante de Marina capitán de fragata don Federico Aguilar Martel, tendiente de navío de 1.ª don Juan Gonzalez, teniente de navío don Rogelio Baeza, capitán de artillería de la Armada don Miguel Zea, y teniente de navío don Javier de Salas, que con el tiempo llegará a ser uno de los más ilustres historiadores de la Armada.

El certamen, como dirían las crónicas de la época— estuvo rodeado de gran espectacularidad y se cuidaron al máximo los detalles. Se trajo nada menos que al propio almirante Cervera, ya de vuelta a España de su prisión de Annapolis, para que lo presidiera y aunque la opinión pública se había decantado en su favor, se encontraba aún sujeto a procedimiento judicial por unas responsabilidades que no eran suyas. El espaldarazo moral que le confería el ministro de Marina al delegar en él su representación, era también como un justo desagravio corporativo hacia quien había antepuesto el cumplimiento del deber a toda consideración subjetiva.

Las memorias o trabajos premiados fueron seis, y se concedieron otro número igual de accesits. Todas concurrían bajo lemas, generalmente muy largos, y muy coincidentes en alcances. El tema de "si vis pacem para bellum" se repitió de una manera otra en varios de los ensayos, índice y exponente de una preocupación común compartida. Si se quería la paz futura y duradera, había que prepararse antes para afrontar la guerra, lo que no había ocurrido dos años antes, y había de hacerlo con barcos, hombres y programas; con presupuestos y con infraestructura. Los autores premiados (y me supongo que los desestimados también) se concertaban tras ese denominador común, y cuando fueron abiertas las plicas todos resultaron ser militantes de profesión, diez de la Armada y dos del ejército de Tierra. Los ensayistas intelectuales, o no habían conocido la convocatoria o esta-

ban enfrascados en su propio y particular regeneracionismo, con toda la dimensión nacional por delante.

Curiosamente el primer premio fue para el oficial más joven y de menor categoría, al alférez de navío don Pedro Cardona, que corriendo el tiempo habría de ser uno de los publicistas navales españoles de mayor renombre, y director de importantes publicaciones especializadas. En su memoria compendia en que grado es necesaria para la formación y el sostenimiento de la marina militar para la consecución de tal objetivo nacional (PAZ y TRABAJO) examinando en sus tres aspectos, políticos, económico y técnico semejante necesidad. Su trabajo tenía varias partes diferenciadas: Si vis pacem pafa bellun o la filosofía para toda acción futura; defensa de las costas y archipiélagos de España; algunas ideas técnicas de organización y económicas, y de otras causas que determinan la imprescindibilidad de la Marina de Guerra. Asombra casi a cien años de su redacción la actualidad y vigencia de muchas de las ideas expuestas entonces. En sus primeras páginas, ya aparece el eje Baleares-Estrecho-Canarias. Merece la pena recordar las frases: “La nación tiene dominios en las dos orillas del Estrecho de Gibraltar, puerta de comunicación del Atlántico con el Mediterráneo, y brazo de mar que separ la Península de Marruecos, a donde parecen llamarlas las civilizaciones al propio tiempo que le brinda próximo mercado...: el pueblo que cuenta con Baleares y Canarias llaves del dominio del Mediterráneo Occidental y de la ruta al Océano meridional, tan codiciadas como desentendidas por nosotros... Se afirma en que no es posible la neutralidad (en lo que no acertará su bola de cristal) pero profetiza la guerra del 14 entre Alemania en Inglaterra. Esta última nuestra amenaza de siempre, en función de su política imperialista. Examina igualmente todas las hipótesis posibles en nuestra política internacional, (alianzas fáciles o viables) para firmar rotundamente que “el dominio de las costas y archipiélagos no se pueden ejercer sin marina de guerra” y que “en el orden político, bajo el concepto de su existencia como nación independiente, le es imprescindible a España su Armada”. En cuanto a la defensa de las costas debe ser también de la Armada y acude a Mahan con citas de la guerra naval y sus enseñanzas. Son precisos sumergibles para la defensa de los puertos, y se extiende en prolijas consideraciones sobre como deben ser las fuerzas y su distribución para evitar el bloqueo de Baleares, Canarias, Céuta y las restantes posesiones africanas, proponiendo una base naval en Canarias. Su resumen en este contexto es el siguiente: 1) La escuadra acorazada, sea de alta mar o de monitores, debe ser siempre guardacostas. 2) las flotillas de torpederos deben estacionarse en Céuta, Tarifa, Cádiz, Ferrol, Arosa, Santander, Cartagena, Ibiza, Mahon, Rosas, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. 3) Deben contarse igualmente con defensas pasivas en los centros importantes comerciales y bases navales. 4) Debe existir un buen servicio de comunicaciones semafóricas entre el litoral, flota e interior. 5) Igualmente deben contarse con fuerzas móviles y terrestres con gran proporción de artillería de montaña.

Con respecto a lo que Cardona llama “algunas ideas técnicas de organización y económicas” se mueve entre la ilusión de vovler a ser o del tener los pies en el suelo, y así propone que España contruya buques de combate, torpederos, sumer-

gibles y vedettes, razonando que no interesan cruceros acorazados y destruyctores. En su propuesta, (concesión a lo ilusorios) incluye la creación de dos escuadras, cada escuadra integrada por dos divisiones y cada división con 4 acorazados de 9.000 toneladas, con una protección máxima de sus torres de 240 mm, con reforma de los tres tipos Cardenal Cisneros y desguace del Reina Regente (en grada). Propone igualmente la construcción de 99 torpederos como los alemanes G90 de 155 toneladas y tres tubos, y sumergibles por concurso, más un proyecto de 40 vedettes. “Esta es la flota de combate —dice—. Precisa para algunas comisiones barcos de menor importancia, pero de esta aquí estamos bien repletos”. Sin embargo pide la adquisición de tres barcos de vela de 500 toneladas para la Escuela Nava Militar, dos barcos mixtos para Escuela de Guardiamarinas, dos transportes para el servicio de la flota, y el regreso de los Carlos V, Liniens, Extremadura y Río de la Plata, división estacionada en la antigua América Hispana.

En el capítulo de “Organización” todo es importante, y llama la atención sobre el establecimiento de un Estado Mayor con especialistas del ramo que se formen estudiando Historia, Geografía y Política Estratégica, Derecho Internacional, Idiomas y conocimiento del material. Este organismo (Estado Mayor) debe entender en cuanto se rece con la guerra, ya para su preparación como para la verificación, y en este sentido debe encontrarse en relaciones muy estrechas con quien gobierne las defensas pasivas del litoral, si no radica en su esfera de acción tal gobierno.

Se refiere igualmente a las escuelas, “para que no se enseñe lo superfluo, dejando de enseñar lo más necesario”. En idéntico espíritu deben inspirarse comisiones, centros científicos, etc. para que la Marina pague. Se debe llevar el reclutamiento creando verdaderas reservas con excedentes que abonen el servicio cuando estén instruidos militarmente. Esas reservas es necesario que se extiendan a la clase de oficiales, para lo que recomienda el sistema inglés consistente en tenefles en cierto modo, en la Marina Mercante.

Aboga por un buen reglamento de destinos que estimule al persona, y una concreta clasificación de haberes según cada situación e inspirada en un criterio justo; la regulación de las condiciones para el ascenso y su cumplimiento a modo inflexible, (incluso para quienes ostentan la condición de diputados) una ley de plantillas “verdad y la atención necesaria a los arsenales, de donde los barcos deben salir “primero barcos, y después buenos y baratos”. (Hoy tal y como están montado el mecanismo, no salen ni barcos tan siquiera, pero en cambio cuestan enormemente”). Se muestra radical en la solución: La especialización de los arsenales y después su arriendo, obligando a tener colocado un número determinado de personal técnico de Marina en cada uno. Sería también el único sistema para conseguir que se construyera en el país la Marina mercante que buscamos fuera. Ferrol a construcciones grandes, Cartagena a torpederos; Cádiz a artillería, y estos dos últimos para reparaciones, si es que en Cádiz los duques, los caños, la machina, la... (puntos suspensivos) y ponga el oyente lo que guste, permiten verificarla. Así los tres arsenales estarían en condiciones de desempeñar con relativa eficiencia su cometido en tiempo de guerra. Se atreve a fijar también presumpues-

tos en su estudio. Un total de 350 millones razonados, en los que incluye aparte de las proyectadas construcciones, gastos de entretenimiento, conservación, amortización del material en su vida mdia, ejercicios, navegación y personal, calculados en un porcentaje del 10 por ciento del importe.

En la parte final expositiva de su memoria, Cardona se refiere a “otras causas que determinan la imprescindibilidad de la Marina de Guerra, y parte de una lapidaria frase. “Alguien ha dicho que la empresa más desatinada y dilapidadora de Hacienda que en la época presente puede acontecer una nación, es crear una marina de guerra con los apriorismos de que haya de servir para todo sin tener determinado precisamente cual es la razón de Estado y para que fin político se quiere ese instrumento. Y cita a Silvela en la R. O. de 18 de mayo de 1900, cuando se refiere a la Marina como “capaz de concurrir a la defensa del Territorio y util para ser contada como factor en la suma de fuerzas militares”.

Las buenas notas de economista de Cardona vuelven a manifestarse, cuando recomienda “exportar productos manufacturados” no mineral en bruto, y al hablar del carbón, dice “que también lo tenemos en el país, y si su calidad no es tan superior actualmente como la que se exige, se puede importar. Establece después de un estudio comparativo que somos la quinta potencia en Marina Mercante del mundo, tras Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y Francia, y recomienda la más eficaz protección de la Marina de pesca. No puede por menos alentar a las iniciativas particulares y en las que (dice) debe procurar el puesto de honor la población de Almería, verdadera Covadonga de la reconstitución de nuestro poderío militar naval. Y después que otras poblaciones sigan su cultismo y patriótico intento.

La memoria de Cardona, y las que con él compartieron los galardones, cuando fueron conocidas y divulgadas constituyeron un buen estímulo para la reconstrucción de la Armada, cuyo granproblema estribaba 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 y mal conducida, había destruido y desorganizado, centrándose las discusiones sobre cual era el momento más oportuno para empezar a hacerlo, pues mientras unos preconizaban el saneamiento de las finanzas, como único medio razonable y práctico para modernizar los ejércitos, otros estimaban como más urgente e ineludible la creación de unas fuerzas armadas y potentes y modernas, con e fin de elevar la moral del país, aduciendo además que de no hacerlo volveríamos a quedar rezagados en la nueva carrera de armamentos iniciada en aquellos años.

Naturalmente no podemos detenernos a analizar “in situ” todas las memorias y trabajos que consiguieron la estimación positiva del jurado, pero sí sentar sus principales premisas en términos resumidos. El segundo premio del certamen lo obtuvo el Contador de Navío de 1.º Valentín Arroniz, cuyas conclusiones eran de que España no puede existir como nación sin tener una potencia naval, pero España no puede ser tampoco potencia navl sin que el país sepa lo que la Marina es en sí. Los elementos de combate en el momento actual deben ser defensivos, y en España sobran medios para adquirir nuevos barcos sin necesidad de la creación de nuevos impuestos. “Hay que evitar a todo trance —escribía— la falta de plan

que ha habido en nuestra época contemporánea. Cada ministro ha acordado lo que ha creído conveniente, sujetando los hechos de la Marina a su criterio propio... y cada Gobierno ha estado en oposición con el anterior dándose el caso triste de que en pleno conflicto cubano, mientras una situación política hacía esfuerzos por adquirir buques y proyectiles, y cuya adquisición entorpecía la prensa con su desmedido afán de noticias y mal entendidos consejos, la situación siguiente deshacía lo hecho, rehuendo compras de efectivos cuya falta nos trajo después del más completo desastre.”

El tercer premio lo obtuvo el Ingeniero Jefe de la Armada Cayo Puga, con un trabajo que tenía como lema “Nada vale el derecho, si la fuerza no le ampara” y bajo este juicio de valor que haría levantar protestas entre los pacifistas, exponía sus conclusiones: Se necesita una Marina fuerte. Los 2.000 kilómetros de costa, los archipiélagos y las posesiones africanas, la demandan. Para tener Marina es necesario educar un personal esencialmente marino para los barcos y establecer un plan de fuerzas que no pueda variarse por la inspiración o capricho del que dirige la Marina. Y los medios para proporcionar los recursos que la creación de escuadra necesita, deben salir de las economías que en el personal de empleados se haga. He aquí un primer esbozo de “reconversión”, aunque la suavizaba con la creación de una especie de reserva donde habrían de integrarse a la mitad de sueldo, los empleados que quedarán sin destino.

Alberto Castaños, un teniente de navío de 1.ª clase, aportaba su contribución al cuarto premio, con distintos planteamientos, algunos de ellos muy necesarios. Se necesita marina para nuestra defensa y ella habrá de lograrse con la construcción de nuevos acorazados de tipo medio y cruceros acorazados, con un coste estimado de 378 millones largos, que debiera financiarse con un empréstito. Llama su atención sobre el interés de los ingleses por las rías gallegas, y propone se estudien la construcción de submarinos, con una deducción final desoladora: Los arsenales no sirven. Fíjense que frases: “Los arsenales del Estado no sirven hoy más que para descrédito común, dada la cantidad de ruedas, engranajes, expedientes y tiempo perdido en su adiestramiento y sobre todo por esa Ley General de Contratación del Estado aplicada a la Marina.”

Llegamos al quinto premio, obtenido por el teniente de navío don Juan Cervera Valderrama, sobrino carnal y yerno del almirante (que tuvo la satisfacción de entregarle el premio personalmente). Cervera Valderrama, llegó al almirantazgo que tendría una destacada actuación como Jefe de Estado Mayor de la Flota Nacional en la guerra española de 1936, se mostró siempre atento a la problemática naval con numerosos artículos y ensayos publicados en revistas especializadas nacionales y extranjeras. En su trabajo de Almería se mostraba incisivo: Si se desea potencialidad naval, lo primero es arraigar en el país las aficiones marineras; la tan traída y llevada mentalidad naval, lo primero es arraigar en el país las aficiones marineras; la tan traída y llevada mentalidad, de la que tanto y tan bien ha escrito el almirante Alvarez Arenas, el más lúcido pensador naval contemporáneo. Lo segundo buscar el presupuesto ideal. A la Marina le bastarían 60 millones anuales incluyendo las nuevas construcciones, siendo también necesario el acondicionamiento de puertos. Es capital para consolidar a la Armada la protec-

ción de la industria siderúrgica. Es preciso levantar astilleros que se alimenten de la industria de nuestro país... levantar los astilleros es estudiar lo necesario para que no cueste más la adquisición de un buque que su adquisición en el extranjero... porque la Marina nos es necesaria para cumplir los fines de la nacionalidad ibérica. Pero el sostenimiento de una Marina militar tiene que ser adecuado a la economía nacional y a la estrategia. Cervera da por tanto esa visión realista, que nunca debió ser minimizada, y que debe ser potenciada en sus justos términos.

El sexto premio centraba sus especulaciones en la estimación de la Flota Militar necesaria, y estaba redactada la memoria por el capitán de artillería don José Cebada. Es digna de reseñar su aportación desde "la otra acera" y no le duele ni prendas cuando critica la situación del ejército al que pertenece: Mucha gente y pocos cañones. Se extiende en consideraciones sobre la defensa y artillados de los puertos, bombardeos de costa, etc. y se apoya en numerosas citas de generales y almirantes. Cita en concreto al teniente de navío don Manuel Andujar, otro de los publicistas navales de primera fila, alma y sostén de la publicación, *Vida Marítima*, y cuyas son estas interesantes frases: "El organismo marítimo ha vivido siempre presa de la realidad nacional. La causa de estos efectos no hay que buscarla sólo en la mejor o peor organización que pueda haber dentro de nuestra Armada... tampoco debe buscarse en los de sastres... menos aún a las culpas que pueda haber a los oficiales de la Armada... Las causas hay que buscarlas en Causas políticas y económicas, que para quitar fuerza o desprestigiar a tal o cual ministerio o satisfacer exigencias privadas con nuevas construcciones, no dudan en sacrificar los intereses patrios. La intransigencia del Ministro de Hacienda puede ser una irrefutable prueba...

La prensa es también objeto de sus diatribas. "Cierta clase de periodistas emiten con toda seguridad sus opiniones sobre asuntos navales, arquitectura naval, máquinas y artillería, con un atrevimiento que resulta risible, por lo que propone a los oficiales de la Armada que "invadiendo la cátedra, el libro, el folleto, la turbina y la prensa, lleven al ánimo del país el convencimiento de que España necesita una flota militar fuerte. Hay que gastar en la Marina (barcos y artillería de costa) 100 millones durante ocho años, y para arbitrar tales recursos propone la creación de una lotería patriótica de la Marina. Una especie de primitiva o bono loto anticipado, que habría de suponer un ingreso para la Marina de 50 millones. De aquí que su proyectado programa naval esté en consonancia con tal dotación económica: Diez acorazados, quince cruceros protegidos, nada menos que cien torpederos, con un coste total del plan de 610 millones y bases navales en Cádiz, Ferrol, Cartagena, Mahón, Las Palmas, Ceuta, Vigo y Bilbao... Una nota netiva, por lo menos para el que suscribe, se mete con el Cuerpo Jurídico, del que no entiende el desarrollo que se le ha dado. Les llama abogados de tierra adentro o de agua dulce, no capacitados para sentar jurisprudencia sobre hechos, delitos, y falta anexas a la vida naval militar, esencialmente distinta a la vida universitaria.

Los accesits como los premios, venían a abundar en las mismas consideraciones y en todos alienta un denominador común. Reconstruir la Marina. Dotar a España de una flota fuerte y competitiva. Que se asuman los errores para que

puedan ser trocados en aciertos. Ya se puede hablar de la Marina. El certamen naval de Almería puede dar fe de ello, y las inquietudes, y sugerencias para el resurgir naval toman cuerpo en ensayos, artículos y trabajos sobre la materia. El renacimiento de nuestra menguada potencia naval, será la premisa más valorada para este punto de partida, y cuando las opiniones sustentadas en los distintos trabajos almerienses comiencen a ser tenidas en cuenta, habrá ya un clima de opinión consolidado sobre la necesidad de reconstruir la Marina. Desgraciadamente las voces orientadoras no siempre encontraban el necesario eco en la Administración, influida más por los vaivenes de la política que por la sana preocupación en el hallazgo del verdadero rumbo rector, pero no cabe duda que se habían puesto los cimientos de lo que iba moldeándose como un auténtico sentir nacional.

Pero es justo consignar que este declive del poder naval de finales de siglo, no pasó desapercibido para todos, y junto al clarinazo renovador del certamen naval de Almería se alzaron otras voces que proclamaron la necesidad de fomentar su renacimiento. Así, la contrapartida al 98 del pesimismo y del desaliento tuvo también su encauce en la acción personal. Con una admirable voluntad emprendedora, aún en el pleno fragor de las diatribas parlamentarias y los feroces ataques indiscriminados a hechos y actitudes, un grupo notable de personalidades españolas en cuya vanguardia militaban Silvela, Sánchez Toca y Maura, y a los que se asocian de inmediato el Duque de Veragua, los almirantes Varclacel y Auñón, los marinos historiadores Fernández Duro y Navarrete, y representantes de los más destacados intereses nacionales, fundan la Liga Marítima Española, institución que nacía “para representar ante la opinión y los poderes públicos, las aspiraciones, y promover por todos los medios legítimos de propaganda e influencia el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar según la justicia y la conveniencia general, el impulso de todos sus elementos sin exclusión alguna. “Como escribía el almirante Varcacel tras la convocatoria fundacional, “La Liga Marítima Española venía a llenar dentro de la vida nacional una función que nunca sería bastante agradecida por cuantos se preocupaban en el engrandecimiento de nuestra potencialidad naval”.

La idea de la constitución de la Liga por cuanto significaba una justa defensa del papel de la Armada en el marco de los intereses nacionales y una esperanza consciente en el resurgir naval, fue bien acogida públicamente y así el Ministerio de Marina autorizó de Real Orden a sus miembros a formar parte de la proyectada Asociación, y el teniente de navío de 1ª Adolfo Navarrete, después de un propaganda bien dirigida, invitaba en una circular a las más altas jerarquías sociales y a las más genuinas representaciones de fuerzas vivas nacionales a reunirse en el Ateneo de Madrid, y constituir —a semejanza de otras naciones preocupadas por el tema— una Liga Marítima Española.

La histórica reunión se celebró el 9 de junio de 1900 en el citado Centro, y de ella surgió “en un ambiente calurosamente entusiasta” una Junta de Patronato y una Junta Directiva bajo la presidencia de don Antonio Maura, que confeccionó de inmediato una carta circular distribuida en profuso número entre las clases marítimas y dirigentes de la nación, en la que venía a fijar la profesión de fé de la

Liga, redactándose igualmente los proyectos de Estatutos que fueron aprobados en el curso de una Asamblea Constituyente presidida por Sánchez de Toca, y ante la que Maura, como miembro más destacado de la Junta Directiva expuso las líneas básicas de la gestión. Se aprueba también el reglamento de la entidad, y queda constituida en efinitivo la Junta Central, con Maura al frente y Sánchez de Toca en la vicepresidencia. Con tales mimbres, ya que los dos eminentes hombres políticos desempeñarían cargos fundamentales en el gobierno de la nación, bien podría confeccionarse el cesto.

La labor de esta Liga Marítima a lo largo de sus primeros años fue notable y allanó en no poca medida las dificultades de un camino difícil de recorrer, invadido de obstáculos, y no siempre franqueado por ánimos cooperadores. Es por ello que Maura pudo escribir en 1906, cerca ya de su ascensión al poder y como balance de los primeros cinco años de gestión de la Liga, las siguientes y esclarecedoras frases. “Si la escasez acrecienta, la estimación y la dificultad realza el mérito, muy plausible ha de parecer la obra que la Liga Marítima Española prosigue, rodeada de muchas causas de desaliento, con una perseverancia tenaz, que es entre nosotros rarísima virtud, que suele necesitarse para todos los éxitos felices, y que todavía resulta más indispensable cuando hay que prevalecer contra las inclemencias del medio ambiente”. Y aunque al término del camino no aguardase la gratitud nacional, jamás faltaría la más alta y pura de las recompensas, la íntima certidumbre de haber servido a la patria.

Por aquellas fechas escribía el teniente de navío don Javier de Sales, al que un día habrá que rendírsele el homenaje de que es merecedor, las siguientes frases “Siempre fueron las lecciones del pasado base segura para los aciertos del presente y para los cálculos del provebir...” El presente que concitó la celebración del certamen naval de Almería y la creación y gestión de la Liga Marítima Española, pudo franquear el futuro de las leyes de Maura, que suponen no ya el simple despertar de una marina adormilada y somnolienta por la fuerza de las circunstancias, sino una firmeza y un avance en el proceso de la reconstrucción naval. Las leyes de Maura y sus benéficas consecuencias serán objeto de otra conferencia, y yo nada he de decir sobre ellas, pero son nada menos que el punto de partida, las líneas directrices de la Marina que casi llegó a nuestros días... Una Marina que volvió a estar presente en el contexto de los intereses vitales de la patria, y en la que no hubo ya concesiones para el abandono o el olvido. Y es que como diría el animoso Navarrete, olvidarse de la Marina, era como olvidarse de la Historia de España misma...