

EL RENACIMIENTO DE LA ARMADA TRAS EL DESASTRE DEL 98

Santiago José ACOSTA ORTEGA
Coronel de Intendencia de la Armada
Recibido: 30/08/2023 Aceptado: 19/09/2023
Madrid, España

Resumen

El enfrentamiento con Estados Unidos en 1898 supuso para España, además de la pérdida de sus últimas provincias ultramarinas, la práctica aniquilación de su poder naval en un momento histórico especialmente peligroso, en el que el imperialismo europeo estaba en su apogeo. La reconstrucción de este poder naval se hacía por ello imprescindible, para la propia defensa nacional y para poder participar en el concierto internacional. Aunque el resultado de la guerra y los pobres resultados de los programas navales anteriores hacían a la opinión pública reacia a gastar más dinero en su Armada, hubo afortunadamente políticos y marinos que desde el primer momento comprendieron la necesidad que España tenía de ella, y que desde el mismo año del Desastre promovieron iniciativas para su restauración, a pesar de la fuerte oposición que encontraron tanto entre políticos y periodistas como en los escalones superiores de la propia Armada. Las presentes líneas pretenden describir el proceso que llevó a la Armada desde el estado de postración absoluta en que se encontraba tras el desastre del 98 hasta el establecimiento de los cimientos indispensables de un renacimiento que en unos años le permitió volver a contar entre las marinas europeas.

Palabras clave: desastre del 98, reconstrucción de la Armada, Sociedad Española de Construcción Naval.

Abstract

The confrontation with the USA in 1898 meant for Spain, in addition to the loss of its last overseas provinces, the practical annihilation of its naval power at a particularly dangerous historical moment when European imperialism was at its height. The reconstruction of this naval power was therefore essential for the country's own national defense and to be able to participate in the international concert. Although the outcome of the war and the poor results of previous naval programmes made public opinion reluctant to spend more money on the Navy, fortunately there were politicians and naval officers who understood Spain's need for it from the very beginning and from the very year of the disaster promoted initiatives for its restoration, despite the strong opposition they encountered both among politicians and journalists and in the upper echelons of the Navy itself. These lines aim to describe the process that led the Navy from the state of absolute prostration in which it found itself after the Disaster of '98 to the establishment of the indispensable foundations of a renaissance that in a few years enabled it to once again be counted among the European navies.

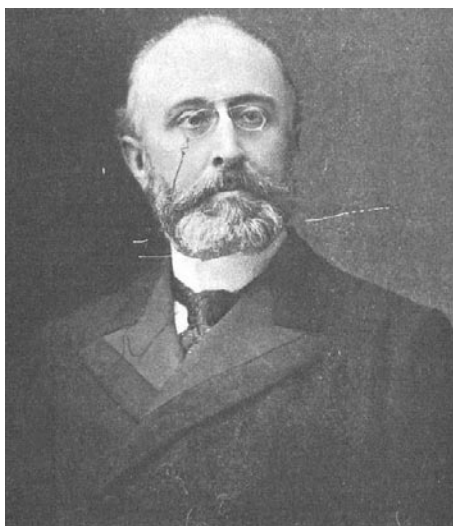
Keywords: Disaster of '98, reconstruction of the Navy, Sociedad Española de Construcción Naval.

EL 16 de agosto de 1898, poco más de un mes después de la destrucción de la Escuadra en Santiago de Cuba, y cuando solo habían pasado cuatro días desde la firma del Protocolo de Washington –en el que se ponía fin a la guerra entre Estados Unidos y España, y que arrebató a esta la práctica totalidad de sus territorios de ultramar–, el diario de Madrid *El Tiempo* publicaba el famoso artículo del líder del partido conservador, Francisco Silvela, titulado «Sin Pulso»¹, que ha quedado en nuestra historia como el iniciador de lo que se llamó la «literatura del Desastre» y del pesimismo histórico de lo que se conoció después como la «generación del 98».

El artículo señalaba con amargura el estado en el que la derrota había dejado a la sociedad española: «... dondequiera que se ponga el tacto, no se encuentra el pulso». El Desastre dejó a España sin ánimo ni capacidad de reacción; y, además, precisamente aquellos a quienes correspondía la mayor parte de responsabilidad en la tragedia, descargaron toda ella sobre las fuerzas armadas. El estado de desánimo generalizado se acentuaba así en quienes habían sufrido directamente la derrota: el Ejército y la Armada. El vergonzoso latiguillo de «no me toque usted la Marina», que se oyó durante algún tiempo, es una muestra del injusto tratamiento que una parte de la sociedad dio a esta institución.

(1) Puede verse una reproducción del artículo, en la misma fecha de su publicación, en *La Época*. Madrid, 16 de agosto de 1898.

Es verdad que, al mismo tiempo, se proclamaba también por algunos la necesidad de una profunda y total «regeneración» que sacase al país de su atraso y letargo. El propio Silvela, en su artículo, mientras constataba la pasividad e indiferencia de los españoles ante la derrota, señalaba la necesidad de reconstituir «todos los organismos de la vida nacional». Por lo que se refiere a la Marina, afirmaba con rotundidad: «No hay que fingir arsenales y astilleros donde solo hay edificios y plantillas de personal que nada guardan y nada construyen: no hay que suponer escuadras que no maniobran ni disparan ...». Esta frase subrayaba, de modo muy conciso pero también muy claro, el fracaso de la política naval española previa al Desastre, aunque al propio tiempo animaba de manera implícita a poner remedio a esa situación.



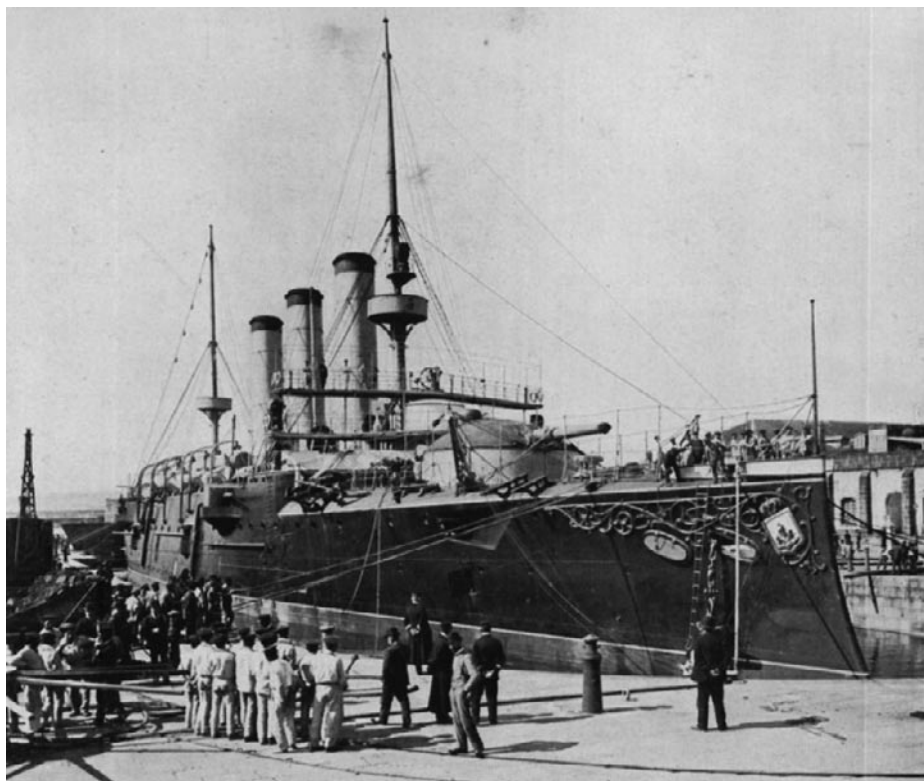
Francisco Silvela. *El Mundo Naval Ilustrado*, 1900 (FUENTE: BNE)

Las batallas de Santiago y Cavite dejaron una Marina totalmente desorganizada, deshecha material y moralmente; pero nunca dejó de haber quienes, tanto en el ámbito civil como en el militar, tuvieron plena consciencia de la necesidad que España tenía de una Armada que defendiese sus intereses y su posición en la escena internacional. Gracias a ellos, y a pesar del ambiente político dominante, la Armada pudo reaccionar y recuperarse en un espacio de tiempo que, considerando de dónde se venía, puede reputarse relativamente corto.

El estado de la Marina tras el Desastre

La Marina española salió de la guerra prácticamente deshecha. La desmoralización en la Armada era total: la derrota, la falta de medios y de actividad provocaron la huida de muchos profesionales, que pasaron bien a supernumerarios, bien directamente al retiro. Prueba de este estado de ánimo es que, en 1900, el propio Silvela, presidente del Consejo de Ministros, tuvo que hacerse cargo de la cartera de Marina, por no encontrar ningún jefe de la institución dispuesto a hacerlo (BORDEJÉ: 1978, p. 39).

Por lo que se refiere al material, la Marina perdió en la guerra todas las unidades del apostadero de Filipinas y gran parte de las del de Cuba, además de la escuadra de Cervera. Posteriormente fueron dándose de baja unidades que eran inútiles, y por fin, el 18 de mayo de 1900, un decreto del Ministerio



Crucero acorazado *Carlos V*. *Photographic History of the War with Spain*, Biblioteca del Congreso

de Marina² daba asimismo de baja otras veinticinco unidades por su inutilidad para el servicio³.

El decreto describía además la situación de los buques de la Armada, de los cuales consideraba aptos para la guerra solo dos: el *Pelayo*, «un acorazado de segunda clase de mucho poder ofensivo en su artillería, que se encuentra en buen estado, y con algunas reparaciones más y disminución de sus estructuras de madera, será un buque de combate de fuerza efectiva», y el *Carlos V*, «crucero, débilmente protegido, por su escasa faja blindada de 150 milímetros, y al mismo tiempo de escasa acción ofensiva, pero su velocidad efectiva

(2) *Gaceta de Madrid*, núm. 139, 19 de mayo de 1900.

(3) Cruceros: *Alfonso XIII*, *Alfonso XII*, *Conde de Venadito*, *Isabel II*, *Marqués de la Ensenada*; cañoneros-torpederos: *Temerario*, *Martín Alonso Pinzón*, *Vicente Yáñez Pinzón*, *Marqués de Molins*; transportes: *General Valdés*; cañoneros: *Eulalia*, *Pilar*, *Cóndor*, *Águila*, *Segura*, *Cuervo*, *Tarifa*; torpederos: *Retamosa*, *Rígel*, *Ejército*, *Cástor*; Escampavías: *Concha*, *Gaditana*, *Mariana*, *Ardilla*, *Guinda*.

de 19 millas, y su radio de acción, lo hacen de utilidad indudable en una campaña, al amparo de otros buques de combate, y mientras conserve su andar». Las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria* atesoraban poco valor militar («aún pueden utilizarse para defensa de costas ó ataque de ciudades ó puertos mal artillados»), y por añadidura se establecía que deberían darse de baja con ocasión de la siguiente carena o de una avería importante. Otros buques (los cruceros *Río de la Plata*, *Extremadura*, *Infanta Isabel* y *Lepanto*; los cañoneros clase Álvaro de Bazán; el cañonero-torpedero *Nueva España*; la corbeta *Nautilus*; los destructores clase *Furor*, y el *Destructor*, junto con otros buques menores), cuyo valor militar era asimismo nulo o casi nulo, se podían conservar, en general, «para avisos y para comisiones en tiempo de paz, (...) ó para ayudar al Ejército en conflictos de orden público interior, ó para expugnar puntos no fortificados ó buques muy inferiores». También se salvaban el yate *Giralda*, que se convertiría en real poco después, y el vapor *Urania*, como buque hidrográfico.

Así, en algo más de tres años, la Marina había perdido el 70 por ciento de sus unidades, que habían pasado de ser 165 en el Estado General de la Armada de 1898 a tan solo 49 en el de 1901. Además, de los cuatro buques principales de la Escuadra (el *Pelayo*, el *Carlos V*, la *Numancia* y la *Vitoria*), nada más firmar la paz los tres primeros entraron en los arsenales franceses para terminar o iniciar sus modificaciones, mientras que la *Vitoria* lo hacía en el de Cádiz para ser reartillada. La Escuadra quedaba así reducida en realidad al *Pelayo* y al *Carlos V*, cuyas condiciones de mantenimiento eran tan malas que cuando, en 1901, muere la reina Victoria y se envía al *Carlos V* en representación de España, el crucero tuvo que volver a Ferrol a las 150 millas por una avería⁴.

La situación mejoró ligeramente con las sucesivas incorporaciones de los buques aún en construcción del plan de Beránger, de 1896, e incluso del de Rodríguez Arias, de 1887 (tres cruceros acorazados: *Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Cataluña*; el crucero protegido *Reina Regente*; los más pequeños *Extremadura* y *General Liniers*, y los cruceros-torpederos *Álvaro de Bazán*, *María de Molina* y *Marqués de la Victoria*). Aun así, la escuadra resultante estaba compuesta de barcos desfasados y presumiblemente mal mantenidos a causa de los recortes presupuestarios, además de que sus cañones, de calibre medio, se correspondían con hasta seis sistemas diferentes. Era lo que se dio en llamar una *escuadra muestrario*, de muy escaso valor militar.

Por lo que se refiere al personal, las plantillas estaban sobrecargadas, máxime teniendo en cuenta la pérdida de buques y de los destinos de ultramar, lo que provocaba paralización del escalafón, pérdida de destinos a flote y, por tanto, de profesionalización, y como consecuencia de todo ello, una falta total de motivación. Además, esta menesterosidad se prestaba a críticas fáciles por parte de la opinión pública. La situación en este aspecto, empeorada por los

(4) «Fracaso lastimoso del *Carlos V*» (1902). *El año político 1901*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

recortes presupuestarios del ministro de Hacienda Fernández Villaverde a Ejército y Marina, alcanzó tal punto que ambas instituciones llegaron a enfrentarse a través de sus órganos oficiosos; y así, *La Correspondencia Militar* echó en cara a la Marina que tenía «142 generales, 79 en la escala activa y 63 en la de reserva», mientras que solo se contaba «con dos buques de combate, el *Pelayo* y el *Carlos V*»⁵, si bien la voz impresa de las fuerzas de tierra parecía olvidar que, en esa misma época, el escalafón del Ejército contaba con 499 generales y 578 coroneles.

El debate sobre la necesidad de la Armada

Tras la guerra, España se encontró con un Ejército y una Armada deshechos, a los que había que recuperar y dotar de recursos en medio de una situación financiera desastrosa –provocada por la deuda generada por el conflicto hispano-estadounidense– y sin política exterior.

En lo que tocaba a la Armada, el gran problema que se presentaba para su reconstrucción era que la opinión pública estaba muy dividida sobre su necesidad y conveniencia; tras el entusiasmo previo a la guerra, los resultados del conflicto habían vuelto pacifista a la sociedad española, y convertido a destacados defensores de la necesidad de Marina para España, como Joaquín Costa, en acérrimos enemigos de esta.

Aunque se argumentaba que, perdidas las posesiones de ultramar, la Armada solo era necesaria para mantener la comunicación con las islas y con las posesiones españolas en África, lo cierto es que la situación tras la guerra planteaba un escenario muy peligroso para la misma integridad territorial del país. En un momento en el que la fuerza era el argumento principal en las relaciones internacionales, la situación española de debilidad podía ser un incentivo para que las potencias europeas se apropiasen de islas o territorios nacionales apetecibles. Como escribió el dirigente liberal Segismundo Moret: «Deshecha nuestra escuadra, destrozado el país, sin posibilidad de rehacer una flota en muchos años (...) las Canarias y las Baleares están a disposición de quien quiera apoderarse de ellas» (cit. por RUBIO MÁRQUEZ: 2014a, p. 44).

Las Canarias, por su situación cerca del estrecho de Gibraltar y en el trayecto de las rutas comerciales europeas con África y América del Sur, se habían convertido en una pieza clave en los intereses expansionistas de las potencias europeas, especialmente para Gran Bretaña –que tenía importantísimos intereses comerciales en las islas, consolidados a raíz de la participación de compañías británicas en la construcción de los puertos de Las Palmas y Tenerife– y Alemania –que buscaba nuevos espacios para su expansión–.

Por su parte, las Baleares habían adquirido mayor importancia desde la inauguración del canal de Suez, en 1869, por estar en la ruta de los ingleses

(5) «Nuestra Marina. Medidas que se imponen» (1898). *La Correspondencia Militar*. Madrid, 19 de agosto.

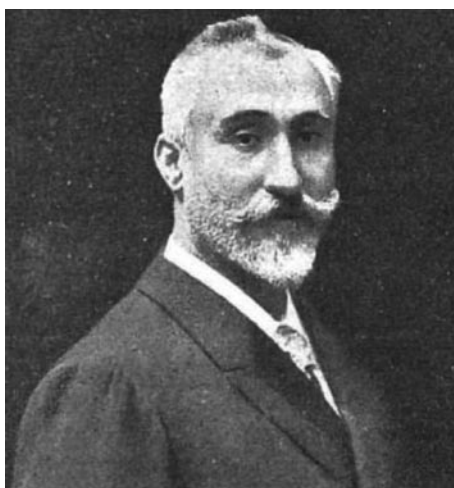
hacia la India, y venían a ser el punto donde se cruzaban las líneas que unían las bases navales de Francia e Inglaterra en la cuenca occidental del Mediterráneo. La isla de Menorca era codiciada por ambas naciones, ya que su posesión supondría para los británicos completar el triángulo Gibraltar-Malta-Mahón, y para los franceses, asegurarse la línea de comunicación entre Marsella-Tolón y Bizerta. En caso de un enfrentamiento entre ambas potencias –posibilidad no desechable en la época, tras la crisis de Fachoda–, la ocupación de Mahón por una de ellas hubiera sido altamente probable (SOBRAL: 1899).

Por otro lado, la presencia de Gran Bretaña en Gibraltar era otra fuente de amenazas, tanto para el

propio territorio nacional –en el Parlamento británico llegó a proponerse la ocupación de la zona próxima a la colonia, para protegerla (BOWLES: 1901)– como para las posesiones españolas en el norte de África. La amenaza británica se extendía incluso a las rías gallegas, donde solían entrar buques ingleses que, con cualquier excusa, permanecían en ellas el tiempo que les pareciese conveniente levantando cartas. En 1903, el capitán general de Ferrol, a petición del jefe del Estado Mayor Central, informaba sobre las posibles acciones ante una hipotética invasión británica de la península de El Grove, y existe un informe de 1905, dirigido por el Estado Mayor al ministro de la Guerra, sobre la necesidad de reforzar las defensas de Ferrol, Vigo y las Rías Bajas, para evitar que cayesen en manos enemigas (RUBIO MÁRQUEZ: 2014a, pp. 52 y 53).

Además de la amenaza cierta sobre el territorio nacional, la opinión generalizada de la clase política española era que la línea de aislamiento o «recogimiento» seguida por Cánovas en los asuntos exteriores había sido la principal causa de la derrota ante Estados Unidos, por lo que entre sus miembros y los medios de opinión existía unanimidad acerca de que España debía salir de ese aislamiento.

Para ello, el país necesitaba reconstruir su Marina porque, como afirmaba Silvela en 1898, la primera enseñanza que se debía recoger del Desastre era que «renunciar á tener Armada es renunciar á tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo», y que, tras aquel, la defensa de lo que restaba no se podía hacer «sin marina, dotada de material adecuado, pertrechada con tiempo y amaestrada sin descanso, y con arsenales y depósitos, tanto más numerosos y surtidos, cuanto más necesaria es la movilidad y la acción rápida



Antonio Maura. *Nuevo Mundo*, 1903



Rafael Gasset. *Mundo Gráfico*, 1922

de las fuerzas navales» (SILVELA: 1899). Francisco Silvela fue, junto con Antonio Maura y Joaquín Sánchez de Toca, uno de los grandes políticos a quienes España debe la reconstrucción de su poder naval en los años posteriores al Desastre.

Frente a los defensores de la necesidad para España de disponer de una Marina bien dotada, se encontraban quienes se oponían de plano a gastar dinero en una escuadra que consideraban inútil. Los tales proponían la desaparición del Ministerio de Marina y su conversión en una sección del de la Guerra, y dedicar los recursos y los esfuerzos de la nación al fomento de su agricultura, la mejora de los regadíos y el desarrollo la instrucción pública. Se planteaba así en España, años antes del debate entre «cañones o mantequilla», el de «acorazados o pantanos».

Entre las figuras más destacadas de esta opción estaba Joaquín Costa⁶, quien de defensor de la necesidad de una Armada fuerte en los años previos a la guerra había pasado a ser uno de sus más furibundos enemigos. En 1899, con ocasión del debate de Presupuestos Generales del Estado, la Liga Nacional de Productores, cuyo presidente era el propio Costa, eleva una petición a las Cortes para que se redujese el gasto previsto: «... lo que la LIGA quiere es que se gaste menos y que se gaste mejor, dedicando á europeizar el país gran parte de los caudales que se pretende seguir sacrificando al fantasma de la guerra y de la defensa nacional». En lo relativo a Marina se pedía que «el Ministerio de Marina pase á ser una Dirección ó Inspección más del Ministerio de la Guerra; y se reduzcan las fuerzas navales á lo estrictamente preciso para mantener la comunicación con las islas y posesiones españolas de África (...) [y] que se supriman todas las Escuelas y Academias dependientes del Ministerio de Marina»⁷. Contestando posteriormente a la réplica en defensa de la Marina que a tal proposición le hizo el Círculo Mercantil e Industrial de San Fernando, llegaba a afirmar que «las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado»⁸.

(6) La evolución del pensamiento de Joaquín Costa sobre la Marina puede verse en COSTA: 1913.

(7) «Petición a las Cortes» (1899). *Revista Nacional*. Madrid, 9 de julio.

(8) «Sobre Marina de Guerra» (1899). *Ibíd.*, 16 de octubre.

Otra señalada figura de la oposición al gasto en Marina fue Rafael Gasset, director de *El Imparcial* y ministro de Agricultura y de Fomento en repetidas ocasiones. Gasset, que en la década de los noventa se había distinguido por su inquietud respecto a la situación de la Armada y la denuncia de lo que consideraba irregularidades en el asunto de Astilleros del Nervión, ahora emprendería una campaña por «Agua, Caminos y Escuelas», oponiéndose frontalmente a la reconstrucción de la Escuadra y propugnando la política hidráulica⁹.

Aunque, finalmente, sus argumentos de oposición a la reconstrucción de la Armada fueron desechados, ambos personajes mantuvieron su campaña opositora y, tras la adjudicación del Programa Naval de Maura-Ferrándiz, atacaron duramente al Gobierno (COSTA: 1907; GASSET: 1909).

El despertar de la Marina

Aunque hubo que esperar una década para que el primer plan naval, tras el Desastre, pudiera salir adelante, desde el mismo año de la derrota y la consiguiente aniquilación del poder naval español comenzaron a surgir voces que recalcaban la necesidad que España tenía de recuperarlo.

La primera de ellas fue la de Joaquín Sánchez de Toca, abogado y político del partido conservador, quien a finales de 1898 publicó *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*, obra que había terminado en enero de ese año, pero a la que añadió un último capítulo tras las derrotas de Cavite y Santiago. En ella, Sánchez de Toca daba cumplida respuesta a los ataques que el capitán de navío Mahan vertía contra España en su famoso libro *La influencia del poder naval en la historia* –aunque se mostraba de acuerdo en muchas de las afirmaciones del estadounidense sobre el poder naval– y afirmaba que «necesitaremos siempre en primer término del poder naval más que de cualquier otro instrumento de fuerza para mantenernos con personalidad propia en la vida internacional y hacernos respetar como pueblo independiente» (SÁNCHEZ DE TOCA: 1898, p. 428).

(9) Véase como ejemplo la polémica mantenida con *La Época*, periódico conservador y pro gubernamental en aquel momento, a raíz de un discurso de Gasset contra el gasto en la construcción de la Escuadra: «El momento político está para el Sr. Gasset, según su discurso de Ciudad Real, en tres términos: el Gobierno, que reduce á tres reales diarios el haber de muchos maestros y desgarnece el presupuesto de Fomento para construir ocho acorazados ...» (*La Época*. Madrid, 8 de julio de 1907); «Que cobren los maestros de Escuela cinco duros mensuales en villas y aldeas y que en sus escuelas se gaste en material de enseñanza la estupenda suma de diez reales cada treinta días (¡ocho céntimos diarios!), que se destine un millón de pesetas menos á caminos vecinales, que no se quintupliquen las cifras destinadas á obras hidráulicas, pero en cambio constrúyanse seis acorazados que importan muchos millones de pesetas. Tales son las decisiones del Sr. Maura, que ha traducido en cifras con su ritualismo inexorable el Sr. Osma. ¡Seis acorazados y nuestros maestros hambrientos y nuestros campos incultos!» (*El Imparcial*. Madrid, 8 de julio de 1907).



Joaquín Sánchez de Toca. *Mundo Gráfico*, 1919

El libro, que venía a ser el fundamento doctrinal del navalismo español, se publicó, como se ha mencionado, a finales de 1898 –con un prólogo de Francisco Silvela–, y en marzo de 1899, el teniente de navío Adolfo Navarrete, desde las páginas de *El Mundo Naval Ilustrado*, proponía la creación de una liga marítima española, a imagen de las existentes en Inglaterra, Italia, Alemania, y Francia, «para dar espíritu marítimo al país, ilustrando y cultivando en él las aficiones navales, aunando aspiraciones aisladas, borrando rivalidades y encauzando las corrientes de la opinión por buen camino hacia la verdadera finalidad de dar poderío marítimo a la Nación»¹⁰. La creación de esta liga fue muy rápida y recibió el apoyo de las instancias oficiales, de la propia Armada y de navieros, periodistas y diputados. En junio de 1900 tiene lugar en el Ateneo de Madrid el acto fundacional, y en

diciembre de ese mismo año quedaba constituida, con Antonio Maura como presidente y Sánchez de Toca como uno de sus vicepresidentes. En junio de 1901 celebró un congreso marítimo en Madrid en el que participaron 122 sociedades y 335 personalidades, entre ellas más de cien jefes y oficiales de la Armada, y en 1902 comenzó a publicar *La Vida Marítima*, todo ello con el propósito, como afirmaba Maura en el primer número de la revista, de «desentumecer las voluntades» y ejercer una importante influencia tanto sobre las clases marítimas como –lo que era aún más importante– «sobre la opinión pública de España» (MAURA: 1902).

En paralelo a las actuaciones descritas tuvo lugar otra importante iniciativa procedente del ámbito civil. La Real Sociedad de Amigos del País de Almería, apoyada por su ayuntamiento, convocó el 21 de enero de 1900 un certamen naval para dar respuesta a la pregunta «España ¿debe ser o no potencia marítima?», abriendo un concurso libre que debería desarrollar tres cuestiones: «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 cuáles los medios pecuniarios de

(10) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 15 de marzo de 1899.

la nación para satisfacer esos dispendios, todo en armonía con la pobreza del erario público?» (VV.AA.: 1990).

El certamen fue rápidamente apoyado por el ministro de Marina, cargo que en aquel momento desempeñaba Silvela, a la sazón también presidente del Consejo de Ministros. Silvela nombró representante suyo al almirante Cervera –ya de vuelta en España–, quien actuó como presidente¹¹; y, para dar realce al evento, envió un crucero y dos cañoneros, a los que se les rindió un recibimiento apoteósico en la ciudad.

La mayoría de los participantes resultaron ser oficiales de la Armada, aunque hubo también dos del Ejército. El primer premio lo ganó el entonces alférez de navío Cardona¹², quien en su trabajo destacaba la importancia del eje Baleares-Estrecho-Canarias; recordaba los efectos de la neutralidad internacional española en el último conflicto, y subrayaba la amenaza que suponía Inglaterra. Planteaba también la idea del arriendo de los arsenales y de su especialización –aunque no era una idea nueva, pues ya se había planteado en tiempos del almirante Topete, en 1869; y luego, en 1887, un grupo de empresas también pretendió alquilar La Carraca (CUBEL: 1994, p. 99)–, algo que fue finalmente incorporado por la ley de 1908.

Todos estos movimientos, si no resolvían la situación de la Armada, sí contribuyeron a «desentumecer las voluntades» y dar forma a un grupo de navalistas y personalidades interesadas en su desarrollo, quienes proporcionaron ideas y análisis que pudieron aprovecharse después.

Una de estas personalidades, Francisco Silvela, que ya se había destacado antes del Desastre por su interés y sus aportaciones en pro del desarrollo de la Marina, llegaba a la presidencia del partido conservador en enero de 1899.



Adolfo Navarrete. *Gente Conocida*, 1901
(FUENTE: Ayuntamiento de Madrid)

(11) También participó en el certamen, como miembro de la presidencia, el CN Víctor Concas, capitán de banderas y jefe del Estado Mayor de Cervera durante el combate de Santiago.

(12) El segundo fue para el contador de navío de 1.ª Valentín Arróniz; el tercero, para el ingeniero jefe de la Armada Cayo Puga; el cuarto, para el TN de 1.ª Alberto Castaños, y el quinto, para el de igual empleo Juan Cervera, hijo del almirante. Los cinco premios fueron donados por la reina regente, la infanta doña Isabel, el ministro de Marina, la Real Sociedad Económica de Amigos del País y don José López Pérez, presidente de la sociedad convocante del concurso.



Portada del número 1 de *La Vida Marítima*, 10 de enero de 1902 (FUENTE: BNE)

entre los ministros militares, que pedían un aumento del presupuesto, y el de Hacienda, Raimundo Fernández Villaverde, obsesionado por el equilibrio presupuestario, toda vez que el Estado, casi en bancarota, tenía que destinar casi la mitad de sus recursos totales, incluidos los procedentes de la emisión de nueva deuda, a pagar los intereses de esta.

Tras la dimisión como ministro de Marina del capitán de navío de 1.^a Gómez Imaz, de resultados de la presentación de un plan de Escuadra totalmente irrealizable, Silvela decide asumir él mismo la cartera de Marina: «Se trata no solo de la regeneración de la Marina, sino de su fomento, de su progreso, de su porvenir, y a eso vengo yo aquí». La Armada había estado recibiendo duras críticas en los debates del Parlamento, donde se la había acusado de despilfarro, de mala organización, de primacía de los intereses personales, y era preciso poner orden en todo aquello. Silvela es consciente de que el resurgir de la Marina «es hoy el más difícil de todos los problemas que se presentan. Y como así lo considero, he querido por eso mismo afrontarlo yo»¹⁴. Enfrentamientos internos a causa del nombramiento del general Weyler

En su discurso de presentación, Silvela afirmaba que reducir las partidas presupuestarias dedicadas a la defensa nacional no era recomendable, por la posición estratégica que ocupa España, «entre el Mediterráneo y el Atlántico, siendo base de operaciones para el África, con valiosas posesiones en la misma». Si España no quería renunciar a su papel de nación ni resignarse a ser un mero territorio explotado y administrado por extranjeros, debía «conservar una marina que la defienda y sostenga y que, en unión del ejército, signifique el mantenimiento y la afirmación del vínculo y del sentimiento nacional»¹³.

En marzo de ese mismo año, la reina encarga a Silvela la formación de gobierno. En esta primera experiencia como presidente del Consejo, que duró diecinueve meses y en la que nombró tres gabinetes, el Ejecutivo experimentó fuertes tensiones

(13) «Discurso-programa de Silvela» (1900). *El año político 1899*. Madrid, Imprenta y fotograbado de Enrique Rojas.

(14) *El Mundo Naval Ilustrado* (1900). Madrid, 30 de abril.

como capitán general de Madrid llevaron a la caída, el 21 de octubre de 1900, del gobierno Silvela¹⁵, que es relevado por un gabinete presidido por el general Azcárraga. Aunque se esperaba que Joaquín Sánchez de Toca ocupase la cartera de Marina en el nuevo ejecutivo, la oposición de los marinos¹⁶ –de los más antiguos, ya que los oficiales jóvenes sí eran partidarios de Sánchez de Toca– habría hecho que Azcárraga no se decidiese a nombrarlo; y, mientras buscaba un marino para dicha cartera, asumió él mismo el puesto. Tras el rechazo de dos o tres miembros de la Armada –porque todos imponían condiciones respecto al presupuesto del departamento, según se dijo–, finalmente fue nombrado ministro de Marina el contralmirante Ramos Izquierdo¹⁷.

En marzo de 1901, tras la crisis del gabinete de Azcárraga, que se veía incapaz de aprobar los presupuestos, y ante la imposibilidad de formar gobierno con los conservadores, la reina regente encarga a Sagasta que forme un nuevo ejecutivo, en el que entra como ministro de Marina el duque de Veragua. En diciembre de 1902, Silvela vuelve a la presidencia del Consejo de Ministros, en el que –esta vez sí– Sánchez de Toca asume la cartera de Marina, y Fernández Villaverde, de nuevo la de Hacienda.

Sánchez de Toca tenía claro que la resistencia de la opinión pública a la concesión de créditos a la Marina no venía de que esta no se considerase necesaria, sino del convencimiento de que sería dinero despilfarrado por la incapacidad de la Armada para gestionarlo adecuadamente¹⁸. Así, prepara un



Caricatura sobre el debate entre Costa y Silvela acerca de la política hidráulica. Portada de la revista satírica *Gedeón*, 2 de mayo de 1900

(FUENTE: BNE)

(15) «Día 21.– Se extiende la crisis» (1901). *El año político 1900*. Madrid, Imprenta y fotograbado de Enrique Rojas.

(16) Ese mismo año, Sánchez de Toca había publicado una serie de artículos en prensa, reunidos después en un libro, en los que exponía su opinión sobre las drásticas reformas necesarias en el Ministerio de Marina, cuya organización naval, creía, un «monstruoso pulpo terrestre (...) tiene atrofiada». *El Correo* (1900). Madrid, 4 de mayo.

(17) «Temor a los marinos» (1901). *El año político 1900*. Madrid, Imprenta y fotograbado de Enrique Rojas.

(18) «Al cabo de los años transcurridos, saturándose, una generación tras otra, la opinión pública de clamores y protestas contra la organización actual de nuestra Marina, y afirmándose que sus vicios constitutivos esterilizan radicalmente todo sacrificio dedicado al material y á las



Caricatura del enfrentamiento entre Maura y Fernández Villaverde por el tema de la nivelación del Presupuesto y la construcción de la Escuadra. Revista satírica *Gedeón*, 11 de marzo de 1904 (FUENTE: BNE)

proyecto de ley en el que en primer lugar aborda una profunda reorganización de la Armada, plantea una reestructuración de los arsenales – diferenciando la parte de apoyo a los buques de la de construcciones, que podría arrendarse a la industria civil–, y por último propone un programa de construcciones en el que aboga por fabricar acorazados¹⁹. El programa se encontró con la oposición del ministro de Hacienda, quien aducía que los gastos navales perjudicarían la nivelación del Presupuesto. Lo cierto es que esta oposición respondía más bien a una pugna de poder dentro del partido conservador, pues Fernández Villaverde veía a Maura, partidario de estas construcciones, como un rival en su intento de suceder a Silvela. En esta lucha, el ministro de Hacienda llegó a dotar insuficientemente al presupuesto de Marina²⁰, lo que causó paralización de obras, falta de fondos para el personal, etc. Puesto todo ello de manifiesto por Sánchez de Toca, Fernández Villaverde dimitió, aunque desde la presidencia del

Congreso de los Diputados continuó su lucha contra el programa naval, de la que hizo una bandera política. Finalmente, el 18 de julio de 1903, un nuevo debate del programa en las Cortes hace caer al Gobierno. Silvela,

virtudes y esfuerzo del personal; y que mientras subsista tal organización y manera de ser, todo cuanto personal entre, por bueno que sea, y todo cuanto dinero se gaste, por mucho que fuere, resultarán inútiles». SÁNCHEZ DE TOCA: 1903, p. XXVI.

(19) «Exposición del anteproyecto de ley». *Ibíd.*

(20) En aquellos años, buscando el objetivo de nivelar el presupuesto del Estado, se acostumbraba dotar inicialmente a la Marina con créditos inferiores a los necesarios, solventando después las necesidades no cubiertas con suplementos de crédito, transferencias, créditos extraordinarios, diferimientos de pagos, etc. Cuando, en 1903, hubo que prorrogar el presupuesto de 1902, los presupuestos de Marina resultaban insuficientemente dotados. Pero la ley impedía acudir a los procedimientos de costumbre por estar las Cortes cerradas, de lo que resultaban unos déficits enormes para las necesidades de vida y funcionamiento, de personal y de obras. Pese a ello, Fernández Villaverde se mostró inflexible. *Ibíd.*, pp. xv ss.

hastiado, presenta su dimisión al rey²¹, asumiendo la presidencia del Consejo de Ministros el propio Fernández Villaverde, si bien el suyo fue un gabinete muy fugaz, ya que en diciembre de ese año Alfonso XIII designaba a Antonio Maura presidente del Gobierno.

El ministro de Marina de dicho gobierno era el capitán de navío de 1.ª clase José Ferrándiz y Niño, quien en enero de 1904²² presentó su programa, que más que de construcciones —los barcos cuya construcción se proponía eran de menor importancia (torpederos, guardapescas, etc.)— era de reformas de la Marina y de mejora de los arsenales, de manera que pudiesen afrontar en el futuro un plan de construcciones importante. No obstante, a pesar de lo reducido del gasto que planteaba, la oposición a sus propuestas fue frontal, tanto en las Cortes como en los escalones superiores de la Armada, contrarios estos a las reformas orgánicas que proponía y en desacuerdo con que el programa no previese la construcción de verdaderos buques de combate. El almirante Beránger, presidente de la Junta Consultiva de Marina, fue fulminantemente destituido por el ministro como consecuencia de unas declaraciones en la prensa en las que afirmaba: «... no es posible consentir que á un Ministro se le antoje, por ceder exclusivamente á las consideraciones y caprichos del Jefe del Gabinete de que forma parte, deshacer la organización de la Marina, sin finalidad alguna positiva y solo, parece, por afán de molestar á los marinos, sobradamente sufridos con los vejámenes á que se les viene sometiendo»²³;

por su parte, el contralmirante Auñón, antiguo ministro de Marina y diputado, atacó duramente el proyecto de Ferrándiz, al cual reprochaba que la reorganización de servicios de la Armada no fuese acompañada de la construcción de una Escuadra, a despecho del compromiso que Maura había adquirido en este sentido. Según Auñón, tal compromiso era la razón de que

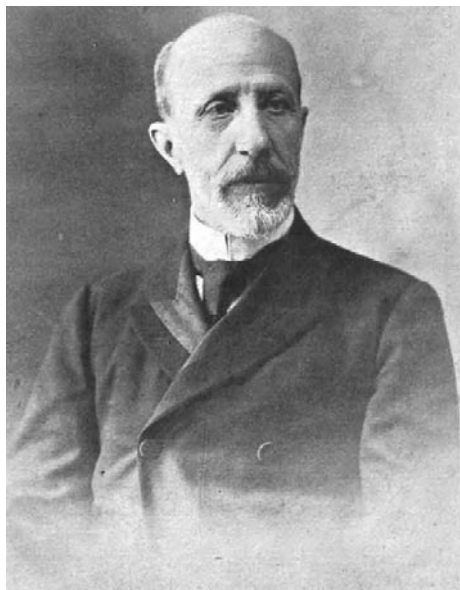


Raimundo Fernández Villaverde. *Álbum Salón*, 1905

(21) «Señor: Habiendo deliberado en el Consejo de Ministros celebrado hoy acerca del programa de escuadra y de los créditos relativos al Ministerio de Marina en sus actuales atenciones, han surgido diferencias que han resultado irreductibles en consideración á los elementos de Gobierno y parlamentarios indispensables para llevar á término los propósitos del Gabinete, y en vista de ellos, tengo el sentimiento de presentar á V. M. la dimisión de todos los Ministros y del Presidente que suscribe. = Señor: A L. R. P. de V. M. = Francisco Silvela. = Sábado 18 de Julio de 1903». *El año político 1903*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas, 1904.

(22) *Gaceta de Madrid*, núm. 27, 27 de enero de 1904.

(23) El Proyecto de Marina (1904). *Heraldo de Madrid*, Madrid, 28 de enero.



José Ferrándiz. *La Ilustración Española y Americana*, 1907

los marinos aceptasen todas aquellas reformas orgánicas, «repugnadas por nosotros si venían solas pero aceptadas, y aun solicitadas si venían en compañía del Poder naval de la Nación» (AUNÓN: 1905). El gobierno de Maura terminó por caer en diciembre de ese año sin conseguir aprobar el programa, en virtud de una crisis motivada por el nombramiento del jefe del Estado Mayor Central del Ejército²⁴. Su relevo a la cabeza del Ejecutivo, en enero de 1905, fue Fernández Villaverde, quien en abierta contradicción con su postura anterior propuso un programa naval de 396 millones que tampoco salió adelante, ya que a los diez días de presentarlo cayó el Gobierno.

Llegó el turno de los liberales. Cinco gobiernos de este signo se sucedieron entre junio de 1905 y abril de 1907 –tres de ellos, en los últimos seis meses–. Finalmente, en las elecciones

generales de 1907, los conservadores ganaron con una mayoría aplastante, y Maura volvió al Gobierno, con Ferrándiz de nuevo como ministro de Marina.

El resurgir de la Armada

En este segundo gobierno de Maura (enero de 1907-octubre de 1909), la política naval española se reactivó sustancialmente. El almirante Bordejé (1978) cita cuatro factores que ayudaron de forma muy importante a esta reactivación.

El primero fue el empeoramiento del problema marroquí y el consiguiente aumento de las presiones francesas e inglesas para establecer algún tipo de cooperación. Esta cooperación convenía a Inglaterra para cerrar el paso en África a Alemania y obtener facilidades navales en España; a Francia, para que España sirviese para contrarrestar la preponderancia inglesa en el Mediterráneo, y a España, como medio de dejar atrás un aislamiento que había durado prácticamente todo el siglo XIX. Otra circunstancia favorecedo-

(24) «Crisis total. Caída de Maura» (1905). *El año político 1904*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

ra fue el interés que Maura había mostrado a lo largo de toda su carrera política por los temas navales. El tercer factor fue que Maura contase con el capitán de navío de 1.^a clase (entonces el primer empleo de oficial general) Ferrándiz, autor de la ley que pondría las bases de nuestro futuro poder naval.

El cuarto factor fue la carrera de armamentos navales que se estaba desarrollando en el mundo, con una Alemania empeñada en convertirse en potencia naval. Esto llevó al acercamiento entre Inglaterra y Francia, con su acuerdo sobre Egipto y Marruecos y el nacimiento de la Entente Cordial, a la que España se sumó en abril de 1907, en los conocidos como «acuerdos de Cartagena», formalizados mediante intercambio de notas el 16 de mayo siguiente. Para hacer frente a la amenaza alemana, la Marina inglesa se retiró del Mediterráneo, cuya defensa dejó en manos de la francesa. El potencial de esta, no obstante, era inferior a la suma de las de Italia y Austria-Hungría, que junto a Alemania integraban la Triple Alianza, así que la Marina francesa necesitaba un refuerzo que bien podría aportar la española y que permitiría liberar recursos de los británicos. Para ello, Gran Bretaña estaría dispuesta a ceder su tecnología a España, incluyendo los nuevos *dreadnoughts*, al tiempo que la Marina nacional podría despreocuparse del Atlántico y las Canarias, cuya defensa quedaría asegurada por franceses e ingleses.

Maura se encontraba entonces con un gobierno estable y decidido a llevar a cabo el programa, y contaba con el apoyo del rey y una situación diplomática favorable que le permitía disponer de la tecnología necesaria y desarrollar una estrategia racional. Así las cosas, el 31 de mayo de 1907, el ministro Ferrándiz presenta su «Proyecto de ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales militares»²⁵. La ley preveía la completa reorganización de los institutos y servicios de la Armada, e introducía importantes reformas que afectaban al personal y al material: creaba el Estado Mayor Central de la Armada, la Jefatura de Construcciones Navales, la Jefatura de Artillería y la Intendencia General; prestaba atención de nuevo a los arsenales, y preveía la terminación del *Reina Regente* y el *Cataluña*, así como la construcción de tres acorazados de 15.700 t (clase España), tres destructores de 350 t (clase Bustamante), veinticuatro torpederos, cuatro cañoneros (clase Bonifaz), cuatro aljibes, un remolcador y barcasas para carbón y municiones.

La exposición de motivos del proyecto fundamenta cumplidamente la necesidad que una nación marítima tiene de un «organismo naval militar» que defienda sus costas y su comercio marítimo. Este organismo estaría constituido por los puertos militares y por los buques de combate, factores cuya plena efectividad depende de su sinergia.

Justifica a continuación la idoneidad de los tres puertos principales (Ferrol, Cádiz y Cartagena), basándose en consideraciones geoestratégicas, y la necesidad de habilitar los arsenales como centros de reparación y aprovisionamiento. Entrando ya a examinar lo relativo a la fuerza de combate, tras repa-

(25) *Gaceta de Madrid*, núm. 159, 8 de junio de 1907.

sar el pobre estado de la existente (reducida al *Pelayo*, el *Carlos V* y los cruceros de 7.000 t *Princesa de Asturias* y *Cataluña*, además del *Reina Regente*), afirma que la modesta aspiración del Gobierno no es sino reemplazar por nuevas unidades más eficientes las que vayan dándose de baja, ya que la economía nacional no permitía otras alegrías.

Para definir los tipos y el número de buques que han de construirse, Ferrándiz afirma que deben ser expresión de tres factores esenciales: política naval, que puede ser de defensa activa de nuestras costas o de actuación en mares lejanos; política internacional, en el sentido de que los buques puedan ser llamados a operar con los de otras marinas en mares cercanos o alejados; y política económica, atendiendo a obtener la mejor distribución posible con los recursos de los que la nación pueda disponer.

En cuanto al primer factor, la idea era tener una Marina defensiva, para actuar en nuestros mares; respecto al segundo, se trataba de que, en caso de colaboración con otro país, nuestros puertos no quedasen a expensas de la defensa que pudieran acometer las fuerzas del colaborador; y en cuanto al tercero, se trataría de obtener para cada uno de los tres puertos el mínimo de fuerza naval que la política naval exigiera y que permitiese la disponibilidad económica.

A tenor de estas premisas, según el proyecto el buque que mejor se adaptaba a nuestras necesidades era el de desplazamiento medio, de 15.000 t. El número previsto de estas unidades se fijaba en tres, «no porque se juzgue suficiente para las necesidades marítimas de la Nación, sino como fundamento inicial del desarrollo futuro de nuestra flota». Se opta por esta cantidad también por prudencia pues, como asimismo se señala, «peor quizás que carecer de material naval es el adquirirlo en cantidad tal que no pueda ser conservado en su valor militar y sostenido en perfecto estado de eficiencia con los recursos permanentes que a estas dos atenciones el Estado puede destinar».

Para las nuevas construcciones y obras se preveía un gasto total de doscientos millones, a desembolsar en un plazo de ocho años. Haría falta, pues, una inversión anual que empezase por veinte millones y acabase por los veintiséis. Además, para el entretenimiento de este material y del que ya se poseía, y para el resto de los servicios a cargo de la Marina, se necesitaban créditos anuales crecientes, de 30 a 32 millones, a lo largo el mismo periodo, por lo que, antes de decidirse a adquirir el material propuesto, era preciso contar con un presupuesto progresivo de 50 a 58 millones en un periodo de ocho años, que era lo que el Gobierno había calculado que podría permitir el estado de la Hacienda.

Por lo que se refiere a la organización, buscando la unidad de mando y la reducción de la burocracia, el proyecto eliminaba los capitanes generales como autoridades en el litoral a través de las cuales el Gobierno transmitía las órdenes a la Fuerza correspondiente, y los sustituía por comandantes generales de los puertos que dependían del Estado Mayor Central, el cual era el órgano que ejercía el mando tanto de los elementos de combate como de los de apoyo.

En cuanto al personal, se extinguían algunos cuerpos y escalas, se establecía en 62 años el límite de edad para el mando en la mar de los capitanes de navío, se creaban para el Cuerpo General una escala de mar y otra de tierra, y se suspendía el ingreso en todos los cuerpos de la Armada hasta que se elaborase una nueva ley de plantillas. Más adelante se acometería una importante reducción de estas, plasmada en la ley de 12 de junio de 1909²⁶: los empleos de generales se reducían un 26 por ciento, un 3 por ciento los de jefes y oficiales, y un 27 por ciento los de los cuerpos subalternos.

La administración económica también se unificaba, eliminando las intendencias periféricas, antes subordinadas directamente al Tribunal de Cuentas, y estableciendo en los puertos tan solo un ordenador y un interventor que dependían del intendente general, para que este pudiese saber en cada momento cuál era el estado de las cuentas y los gastos efectuados.

Finalmente, se organizaban los servicios industriales, construyendo por contrata los nuevos buques en los astilleros de Ferrol y Cartagena, en los que cesaba por completo toda obra por ejecución directa del Estado, mientras que el arsenal de La Carraca se ocuparía por administración de las obras de artillería y de algunas carenas y reparaciones.

El proyecto de ley se puso a discusión el 20 de noviembre, y tras varios días de debate, el 27 de ese mes Maura se dirige al Congreso manifestando la necesidad de tomar decisiones firmes: «... o hay que suprimir la sección de Marina en el presupuesto, acabar en absoluto con el presupuesto de Marina, abolir el Ministerio de Marina, y enviar a cargas de Justicia y a clases pasivas todo el personal o hay que iniciar inmediatamente el planteamiento y la organización de aquella fuerza naval que haya de tener la Nación española»²⁷. Maura reconoce que hay otras inversiones también necesarias a las que habrá



Caricatura de la «sesión patriótica». Portada de *Gedeón*, 1 de diciembre de 1907 (FUENTE: BNE)

(26) *Gaceta de Madrid*, núm. 167, 16 de junio de 1909.

(27) *Diario de Sesiones de las Cortes*. Sesión del miércoles 27 de noviembre de 1907. Madrid.

que renunciar de momento, y que este plan no es sino el comienzo de un camino. El presidente del Gobierno hace un llamamiento al sentido patriótico de los diputados, a los que emplaza a obviar las diferencias partidistas en bien de la nación, y consigue que el programa se apruebe casi por unanimidad –solo cosechará tres votos en contra, entre ellos el de Joaquín Costa–. Al salir de la Cámara, es ovacionado por todos los presentes, a lo que responde quitándose la chistera y gritando: «Señores: ¡viva España!»²⁸, en medio del fervor patriótico de los diputados. La jornada pasó a la historia del parlamentarismo español como la «sesión patriótica».

La ley, que fue finalmente aprobada el 7 de enero de 1908²⁹ y marcaba el inicio de una nueva política naval, fue sin embargo contestada desde dentro de la Armada por oficiales tan señalados como Auñón o el propio Cervera. Auñón, a la sazón capitán general de Cartagena, vuelve a enfrentarse a Ferrándiz, a quien llega a decir que, «más que un proyecto de reorganización, me ha parecido un proyecto de destrucción de la Marina, puesto que acaba con todos nuestros tradicionales organismos (...) prepara su absorción por el Ministerio de la Guerra ...» (RGUEZ. GLEZ.: 2010, p. 171). No obstante, vista con la perspectiva del tiempo, resulta evidente que marcó un auténtico hito para la Armada, ya que llevó a cabo una profunda reorganización –imprescindible para modernizar la estructura y el funcionamiento, tanto de la Fuerza como del apoyo a la Fuerza–, «haciendo expedita la unidad de mando», y consiguió sus objetivos de poner una primera piedra en el renacimiento y desarrollo de nuestra Armada, y especialmente, de sentar las bases de una capacidad industrial de construcción naval.

La creación de una «base industrial y tecnológica de la Defensa»: la Sociedad Española de Construcción Naval

El que las construcciones de los buques se llevasen a cabo en España era una necesidad largamente sentida por los redactores de los distintos planes navales –llegaran a hacerse efectivos o no– elaborados en España desde finales del XIX. Como ejemplo podemos ver cómo en la misma fecha de promulgación de la Ley de Escuadra de 1887 se dirige una real orden al Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Armada para que se estudie qué trabajos pueden hacerse en España, porque «a todo trance hay que crear elementos propios para que la Marina del Estado sea verdaderamente Marina nacional»³⁰. Y en las bases del concurso correspondiente se prohibía la participación de

(28) «Creación de la Escuadra. La sesión gloriosa» (1908). *El año político 1907*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

(29) «Ley reformando los Institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerzas que son materia de la presente ley». *Gaceta de Madrid*, núm. 8, 8 de enero de 1908.

(30) *Gaceta de Madrid*, núm. 13, 13 de enero de 1887.

toda empresa que no fabricase sus buques en España; se obligaba a comprar los materiales a la industria nacional, y se fijaba en tres cuartos la proporción mínima de obreros españoles que se habían de emplear en las construcciones. Así, de los seis cruceros previstos, tres fueron construidos por los arsenales y tres por la industria privada nacional (Astilleros del Nervión, constituida expresamente para el concurso con capital español, aun cuando tuviese el apoyo técnico de ingenieros ingleses).

El fallido proyecto de ley de Sánchez de Toca de 1903 también establecía que el adjudicatario debería ser una «entidad constituida expresa y exclusivamente á las finalidades de este concierto, y agrupando los más considerables y adecuados elementos de capital e industrias de la nación». Si, para mayores garantías técnicas y económicas, fuera conveniente la colaboración de empresas extranjeras, «tales cooperaciones no serán óbice al mantenimiento de la personalidad española, requisito esencial de la empresa concesionaria». Para Sánchez de Toca, con el programa naval que planteaba era muy importante que «España, con capital nacional y con trabajo de los españoles, produzca valor superior al que consume» (SÁNCHEZ DE TOCA: 1903, p. 32). Su opinión sobre la conveniencia de nacionalizar la producción de los buques de la Armada ya había quedado clara en su libro *Del poder naval en España*, de 1898, donde afirmaba que «la nación encuentra en el armamento naval durante los tiempos de paz el más activo de los agentes fecundadores del trabajo y de la producción, el propulsor principal de sus grandes industrias ...» (SÁNCHEZ DE TOCA: 1903, p. VII).

El primer proyecto de ley de Ferrándiz, de 1904³¹, también contemplaba la necesidad de que fuera la industria nacional la que se encargase de las construcciones de la Armada, estableciendo que en los arsenales del Estado

«los trabajos por administración directa serán sustituidos, tan inmediatamente como posible sea, por trabajos contratados, mediante publico concurso (...); pudiéndose distinguir, dentro del sistema que se adopta, el régimen de las obras de nueva construcción y el de las restantes. Será requisito indispensable para intervenir en tales contratos la nacionalidad exclusivamente española de los contratistas ó de las Sociedades, aunque ellos privadamente necesiten procurarse cooperaciones del extranjero para completar los elementos disponibles en el Reino».

Por su parte, el programa naval de Ferrándiz, cuya aprobación conseguirá finalmente en su segundo mandato como ministro, se planteaba desde su inicio, como un objetivo tan importante como la propia obtención de los buques, que su construcción estuviese *nacionalizada* en el mayor grado posible, y colocar así los cimientos de una industria de construcción naval militar que permitiera fabricar en España los buques futuros.

Las bases del concurso para la ejecución del programa se publican por real decreto de 21 de abril de 1908. Tales bases, además de fijar los buques que

(31) *Gaceta de Madrid*, núm. 27, 27 de enero de 1904.

habían de construirse, prevén la habilitación y equipamiento de los arsenales de Ferrol y Cartagena, en los que se realizarían las nuevas construcciones y que serían cedidos por el Estado a la empresa adjudicataria. Los arsenales se dividían en dos partes (la industrial, que pasaría a ser gestionada por una empresa civil, y la militar), y en lo sucesivo sus tareas se especializarían (el de Ferrol quedaría para las grandes construcciones, y el de Cartagena, para buques de menor porte).

Al concurso se presentaron cuatro licitadores, todos ellos domiciliados en España –como disponían las bases–: un grupo francés, otro italiano, un tercero «asturiano» –incluía a la casa inglesa Palmers– y un cuarto vizcaíno-catalán-británico (que contaba con la casas Vickers, Armstrong y Brown). Tras un accidentado proceso, sobre el que gravitaron presiones al más alto nivel político internacional³², el adjudicatario fue el último de los cuatro grupos, que constituyó la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), con un capital social español en un 60 por ciento y extranjero en el 40 restante. El 23 de junio de 1909, la Armada entregó a la SECN el astillero y la zona industrial de Ferrol; el 25 de agosto siguiente se le transfirió el astillero de Cartagena, y poco después, los talleres de artillería de La Carraca, a los que se reconstruiría totalmente y se dotaría de nueva maquinaria y utillaje. Sin embargo, las gradas y los diques de la factoría gaditana permanecieron bajo el control de la Armada.

Como decía un artículo de la *Revista General de Marina* en 1910 (EGUI-LAZ), la ley de 1908, por lo que se refiere a los arsenales, supuso la transformación más radical experimentada por la Armada en muchos años, siendo en realidad la SECN «la encargada de instaurar la industria naval en España», más que de construir la Escuadra; efectivamente, como se afirmó durante la discusión de la ley en el Congreso,

«en este aspecto técnico industrial [del proyecto], nuestra aspiración es que esa dirección técnica y facultativa de nuestros arsenales, que solicitamos de las entidades extranjeras que se domicilien en España, los coloque en condiciones de producir; que esas direcciones técnicas y facultativas industrialicen estos mismos arsenales. Esta es la aspiración de la Comisión y esta es la letra y el espíritu de la ley que defendemos; especializar nuestros tres arsenales de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, llevando las grandes construcciones á El Ferrol, las pequeñas á Cartagena y las carenas y reparaciones á Cádiz»³³.

(32) En el marco de estas *turbulencias*, el teniente auditor de 1.^a de la Armada Juan de Macías y del Real, ejercitando el derecho de petición, presentó en el Congreso una denuncia en la que acusaba al Gobierno de prácticas prevaricadoras en la adjudicación. La denuncia se basaba en las importantes modificaciones que respecto del proyecto publicado se pedían a la empresa adjudicataria. El expediente fue objeto de un informe, elaborado por un diputado republicano, que eximía de toda responsabilidad al Ejecutivo y que fue aprobado por abrumadora mayoría de la Cámara baja. Así pues, la posición gubernamental a la postre triunfó, y el oficial terminaría encarcelado por insultos a un superior y a ministros de la Corona, lo que daría pie a un escándalo parlamentario, aderezado con una campaña de prensa y manifestaciones multitudinarias. No obstante, el gobierno de Canalejas indultaría a Macías poco después. «La denuncia de Macías» (1910). *El año político 1909*. Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas.

(33) *Diario de Sesiones de las Cortes*. Sesión del miércoles 20 de noviembre de 1907. Madrid.



Arsenal de Ferrol. Obras del nuevo dique. SECN, 1910 (FUENTE: BNE)

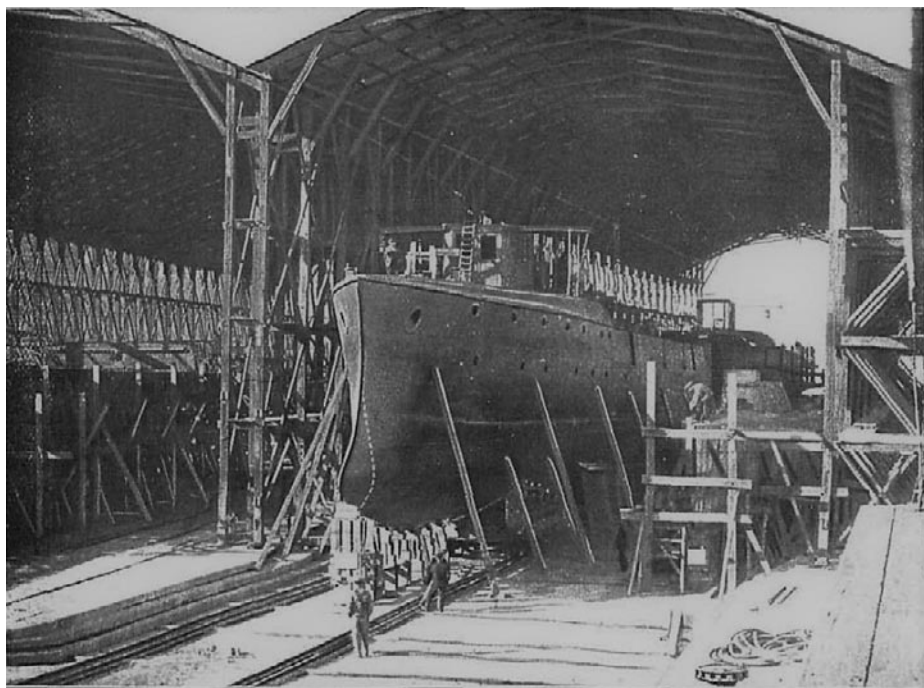
Las firmas británicas que integraban la SECN, empresa ganadora del concurso, aportaban al proyecto sus patentes, diseños y guía técnica, tanto en relación con los productos como con los procesos de producción; por otro lado, las bases del concurso³⁴ se aseguraban de que los efectos de las construcciones revirtieran sobre la economía española. Y así, se recordaba que la Ley de Protección de la Industria Nacional, de 14 de febrero de 1907, era de aplicación en las obras realizadas, con lo que el suministro de material para los arsenales se reservaba a la producción española. En este mismo sentido, se fijaban cupos máximos de personal extranjero en las obras a realizar³⁵.

En el contrato se añadían nuevos requisitos: cuando se instalara en España un taller para la forja y fabricación de corazas apropiadas para la Marina, la SECN estaba obligada a adquirir en él la mitad de los blindajes de los acorazados; la mitad de la artillería sería fabricada en el arsenal de La Carraca; las instalaciones para la construcción de turbinas fabricadas en el arsenal de Ferrol pasarían a ser propiedad del Estado. El resultado fue que se generó una transferencia de tecnología desde las empresas británicas hacia los arsenales españoles.

Por otro lado, el compromiso de la Armada con la SECN permitió concentrar la producción, reduciendo así el exceso de capacidad. Al concentrar las construcciones en dos astilleros, se consiguieron economías de escala que no

(34) Real decreto de 21 de abril de 1908.

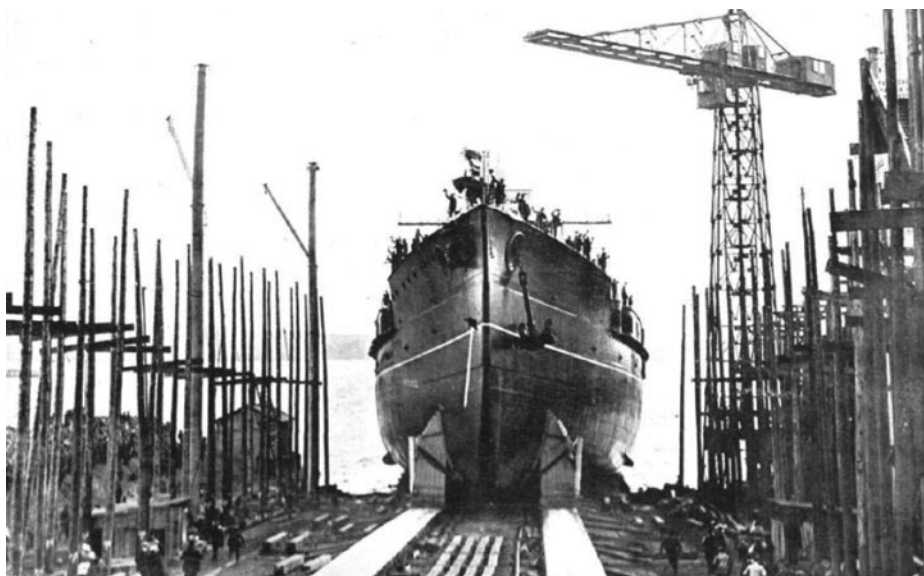
(35) «Personal directivo y obrero. – Art. 19. Se distinguirá entre el de las nuevas construcciones ó reparaciones navales y el de las obras civiles é hidráulicas. Respecto á las primeras, el personal directivo y los maestros podrá ser extranjero en las tres cuartas partes del empleado al empezar los trabajos y transcurridos los dos primeros años no podrá exceder de la mitad del total de dicha clase empleado. = En las obras civiles ó hidráulicas el personal directivo y administrativo extranjero no podrá exceder del 25 por 100 del total del mismo».



Arsenal de Cartagena. Cañonero *Recalde* en construcción. SECN, 1910 (FUENTE: BNE)

se habían podido obtener en programas anteriores por la dispersión de los pedidos (en el de 1887, tres arsenales y tres constructores privados). En los diez años siguientes al programa de 1887, los astilleros públicos construyeron una media de 1.000 t al año, mientras que, entre los privados, Astilleros del Nervión construyó 1.900 t por término medio, y Vila H.^{nos}, 450. El programa naval de 1907 concentró la construcción, y gracias a eso el tamaño medio de los astilleros públicos aumentó y estos se especializaron. Ferrol, dedicado, como señalamos antes, a los grandes buques, aumentó su producción media a 4.300 t anuales entre 1910 y 1920, y Cartagena, especializado en la construcción de los pequeños, alcanzó un promedio de 750 al año (CUBEL: 1994, p. 113). Los efectos de la nueva tecnología en la construcción naval se notaron asimismo en otras manufacturas: los pedidos de condensadores, máquinas y calderas se servían por las fábricas españolas, y la mayoría de los aceros necesarios para la construcción de buques salieron de los altos hornos nacionales, así como las máquinas de los buques, las calderas y otra maquinaria auxiliar (BORDEJÉ: 1978, p. 159).

Desde aquella época y hasta el presente, la construcción naval militar en España ha estado circunscrita a las instalaciones que la Armada cedió en 1908



Arsenal de Ferrol. Botadura del acorazado España. *Mundo Gráfico*, 1912 (FUENTE: BNE)

a la SECN como consecuencia de la Ley Ferrándiz, instalaciones que no son otra cosa que una parte de los arsenales que la Armada tiene desde el siglo XVIII. Dicha construcción naval militar ha sufrido evoluciones y cambios, pero siempre sin solución de continuidad: hasta 1939, la SECN se encargó de la gestión de las instalaciones y de la construcción de los buques; a partir de 1939, el contrato con la SECN queda liquidado y la gestión pasa a ser asumida por el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares³⁶, órgano del Ministerio de Marina que después se integraría, como sociedad de titularidad pública (Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares³⁷, Izar, Navantia), en el INI y la SEPI y, por tanto, en el organigrama del Ministerio de Industria.

A la vista, pues, de sus resultados, podemos concluir que, en el objetivo de crear una «base industrial y tecnológica de la Defensa», por utilizar la terminología actual, en el ámbito naval, el plan del almirante Ferrándiz fue un éxito rotundo.

(36) Ley de 2 de septiembre de 1939. *Boletín Oficial del Estado*, núm. 252, 9 de septiembre de 1939.

(37) «Ley de 11 de mayo de 1942 por la que se crea una Empresa estatal autónoma que se ha de encargar de ejecutar los Programas Navales y sus obras complementarias». *Ibidem*, núm. 137, 17 de mayo de 1942.



Arsenal de Ferrol. Botadura del acorazado *España*. *Mundo Gráfico*, 1912 (FUENTE: BNE)

Conclusiones

Si la pérdida de las últimas provincias ultramarinas fue un desastre para toda España, para la Armada supuso además convertirse en blanco de los ataques de aquellos que, con manifiesta injusticia, pretendían hacerla culpable de la derrota. Así pues, el desánimo generalizado que cundió entre la sociedad española afectó con especial intensidad a la Marina, que salió del conflicto prácticamente deshecha y totalmente desmoralizada. La aniquilación del poder naval español sobrevenía además en un momento histórico especialmente peligroso, cuando el imperialismo europeo estaba en su apogeo y la debilidad militar de España podía suscitar ambiciones expansionistas en las principales potencias del viejo continente.

Por consiguiente, era preciso reconstruir el poder naval español en la medida de lo posible, para la propia defensa y para poder participar en el concierto internacional, poniendo así fin a un secular aislamiento que había contribuido en buena medida al Desastre. No obstante, el resultado de la guerra y los pobres resultados de los programas navales anteriores habían vuelto a la opinión pública pacifista y, por tanto, reacia a gastar más dinero en su Armada; además, destacados políticos se negaban de plano a reconstruir la Escuadra, en lugar de lo cual abogaban enérgicamente por invertir en pantanos y regadíos, así como en caminos y escuelas.

Sin embargo, afortunadamente también hubo políticos y marinos que desde el primer momento comprendieron la necesidad que España tenía de una Armada bien dotada, y que desde el mismo año del Desastre promovieron

iniciativas para la restauración de la Escuadra. Sánchez de Toca publica *Del poder naval en España*, verdadero manifiesto del navalismo español, con prólogo de Silvela, a finales del 98; y en fecha tan temprana como 1900 surgen dos importantes iniciativas que aúnan el impulso civil y el militar: el Certamen Naval de Almería y la creación de la Liga Marítima Española, en cuya cúpula directiva coinciden dos personalidades políticas de tanta importancia para la regeneración de la Armada como Maura y Sánchez de Toca.

Diversos programas navales se suceden en los primeros años del siglo, pero no conocerán el éxito, bien por las dificultades de la Hacienda –que consigue mantener el superávit presupuestario hasta 1908–, bien porque la cuestión de la Escuadra se convierte en un arma política en las disputas interpartidarias e incluso en el mismo seno del partido conservador.

Finalmente, cuando en 1907 Maura llega por segunda vez al Gobierno, la cuestión de la Escuadra recibirá un impulso decisivo merced a la alineación de tres circunstancias: 1) la situación internacional, con el agravamiento del problema marroquí y la carrera armamentística naval –desatada principalmente por Alemania, en su designio de disputar a Gran Bretaña su supremacía en los mares–, lo que hacía deseable para franceses e ingleses la colaboración de España; 2) la propia voluntad de don Antonio Maura de regenerar la Armada, y 3) el hecho de que este contase al frente del Ministerio de Marina con un oficial de ideas tan claras como el capitán de navío de 1.^a don José Ferrándiz y Niño.

Ferrándiz prepara una ley que aborda todos los problemas de la Marina: el personal, la organización, la construcción de la Escuadra –empresa en la que se limitará a dar el primer paso– y, sobre todo, la creación de las bases de una industria de construcción naval militar española que ha llegado sin solución de continuidad hasta nuestros días.

Una reforma tan radical no podía menos de suscitar muchas objeciones y recelos, empezando en los escalones superiores de la Armada y continuando en el Parlamento, donde se entabló una batalla política que incluyó denuncias y que se prolongó en las calles con manifestaciones. Maura y Ferrándiz, sin embargo, consiguieron sacar adelante su ley, para el bien de la Armada y de España. Ellos pusieron los cimientos indispensables para el renacer de la Marina española, que en unos años, y merced al empuje de nuevos actores como el almirante Miranda y el presidente Eduardo Dato, volvió a ser tenida en cuenta entre las armadas europeas.

Por último, queremos formular una observación: para bien o para mal, para criticarla o para defenderla, en aquella época la Armada aparecía continuamente en la prensa y en los debates parlamentarios; la cuestión de su financiación o de los programas navales generaba polémicas que hacían caer a ministros e incluso a gobiernos enteros, y los temas relacionados con ella llegaron a provocar manifestaciones populares frente al Parlamento. Tradicionalmente se ha escuchado la queja de que España vive de espaldas al mar y que los españoles no prestan la atención debida a los asuntos relacionados con él. Pues bien: en los años que siguieron al conflicto con Estados Unidos, podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que esa queja no tenía razón de ser.

Bibliografía

- AUÑÓN, Ramón (1905). *Discursos pronunciados en el Congreso de los Diputados defendiendo la necesidad de que á la reorganización de servicios en la Armada acompañe la construcción de una Escuadra*. San Fernando.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Federico de (1978). *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, San Martín.
- BOWLES, Gibson: *Naval Works at Gibraltar. Volume 95: debated on Thursday 13 June 1901*. Hansard, UK Parliament.
- CERVERA PERY, José (1991). El despertar de la Marina: el Certamen Naval de Almería. *Política española y política naval tras el Desastre (1900-1914)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 15. Madrid.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (2008). *Evolución del pensamiento naval en don Antonio Maura*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- COMÍN COMÍN, Francisco (1987). «El presupuesto del Estado y la economía española, 1845-1935» (tesis doctoral). Universidad de Alcalá de Henares.
- COSTA, Joaquín (1907). Construcción de la Escuadra. Informe del señor Costa. *El País*. Madrid, 25 de diciembre.
- (1913). *Marina española o la cuestión de la Escuadra*. Madrid, Biblioteca COSTA.
- CUBEL, Antonio (1994). Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936. *Revista de Historia Industrial*, 5.
- EGUILAZ (1910) La nueva ley sobre Arsenales y las construcciones de Cartagena. *Revista General de Marina*. Madrid, agosto de 1910.
- FERRÁNDIZ BOADO, Juan (1908). *Organizaciones marítimas y armamentos navales militares. Ley promulgada el 7 de enero de 1908 y disposiciones provisionales para su desarrollo y aplicación*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- GASSET, Rafael (1909) [ed.] La adjudicación de la Escuadra. Análisis del expediente. *El Imparcial*. Madrid, 4 de mayo.
- MAURA, Antonio (1902). Persuadir después de convencer. *La Vida Marítima*. Madrid, 10 de enero.
- PONCE MARRERO, Javier (2002). La rivalidad anglo-alemana en Canarias en vísperas de la Gran Guerra. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 48.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2010). *La reconstrucción de la Escuadra*. Valladolid, Galland Books.
- RUBIO MÁRQUEZ, David (2014a). «El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva Escuadra (1899-1909)» (tesis doctoral). Madrid, UNED.
- (2014b). La denuncia de prevaricación como forma de desgastar a un Gobierno: el caso Juan Macías del Real. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie V*, Madrid, UNED.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín (1898). *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*. Madrid, Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández.
- (1900). *Las reformas en Marina*. Madrid, Imprenta de El Correo.
- (1903). *Nuestra defensa naval*. Madrid, M. Romero impresor.
- SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel (1990). El poder naval en la España de entre siglos, 1890-1907. *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 2.
- SILVELA, Francisco (1898). «Carta-prólogo» a *Del poder naval en España*.
- SOBRAL, José (1899). Baleares y Canarias. *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 1 de marzo.
- VV.AA. (1900). *Certamen Naval de Almería. Discursos pronunciados y memorias premiadas en el mismo*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- VV.AA. (1991). *Política española y política naval tras el Desastre (1900-1914)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 15. Madrid, ciclo de conferencias, junio 1991.