

LOS PLANES NAVALES DE PRINCIPIOS DE SIGLO. ASPECTOS POLITICOS

Miguel Angel SERRANO MONTEAVARO
Investigador Naval

En mayor medida que respecto a cualquier otro período histórico, no se pueden entender los primeros años de la España del siglo XX sin hacer referencia a los inmediatamente anteriores, y en concreto al llamado Desastre del 98.

La clase política española temía conscientemente que España perdiese la guerra con los Estados Unidos, aunque en ciertos momentos se dejase contagiar por la exaltación de la calle y las fantasías de la Prensa, cuando no favorecería ambas temerariamente. Como escribía Maeztu en "Hacia otra España", hablando del dilema que acosaba al Gobierno, "¿Cómo ir a la guerra si se la juzga desastrosa? ¿Cómo hacer la paz frente a la prensa y al pueblo enloquecido?"

Los militares de tierra y mar conocían en cierta medida el poderío industrial y militar de Norteamérica, sobre todo el naval, pero el desprecio de la realidad los llevó, también, salvo raras excepciones, a buscar la lucha.

Las gentes, el pueblo, se dejaba llevar de su natural irreflexiva generosidad. Y si la guerra no era popular, entre otras razones a causa de que la clase económica más débil era la que estaba dando su sangre a Cuba y Filipinas, los que se quedaban en la Península, después de comprar la redención de la guerra por 1.200 ptas., no dejaban de manifestarse patrióticamente, como se decía entonces.

El Gobierno, la clase dirigente y los mandos militares no tuvieron la valentía de explicar a la opinión pública que España caminaba hacia el desastre, y se creyeron su propia mentira, bajo el pretexto de que España no podía vender ni ceder una parte de su territorio, entre otras razones porque esa medida entrañaría una sublevación carlista o el pronunciamiento de algún militar fuera de su tiempo.

La Reina, ya próximo el enfrentamiento con los norteamericanos, comprendió que era preferible desprenderse de Cuba, y ofreció el Gobierno al partido que se comprometiese a preservar la paz mediante la venta de la isla de Cuba a los Estados Unidos. También pensó en abdicar para que la cesión de Cuba pudiese realizarse sin tantos traumas.

El desamparo internacional en que España quedó sumida fue consecuencia de una política, más que de aislamiento, de falta de compromisos con otros países.

Ante la sorpresa de muchos, la guerra finalizó sin que el pueblo se lanzase a la calle, pidiese la abdicación de la Reina, se manifestase contra el Gobierno, ni contra los militares. Y no por desinterés o falta de patriotismo, sino por sentirse engañado; el pueblo, sencillamente, optó por seguir sobreviviendo.

En cambio, fue la Prensa, la clase política y los militares de tierra y mar los que se lanzaron a una campaña de mutuas ocasiones, que no iba a llevar a ninguna parte, sino a distraer las fuerzas revitalizadoras de cada cual.

La Prensa acusó a todos y fue acusada de ser la causante de alterar los ánimos públicos; la clase política, incluidos los militares que formaban parte de ella, fue acusada de falta de responsabilidad y no acertó a explicarse, cerrando filas con manifiesto disgusto.

El ánimo de los militares quedó verdaderamente postrado tras la derrota, más el de los marinos, y la cúpula de mando tuvo la ocurrencia de abrir Consejos de Guerra a los llamados responsables militares de la derrota que habían hecho frente al enemigo, y a otros más, procesados por corrupción, mientras que nadie juzgó a los políticos y militares que se habían quedado en Madrid.

Los militares, a su vez, culpan a los políticos de no haber evitado el Desastre, soslayando así su parte de responsabilidad. A partir de ese momento, los miembros de las Fuerzas Armadas convienen en rechazar todo lo relacionado con la política, lo que no impedirá que algunos de sus miembros lleguen a desempeñar altos cargos en el Gobierno y aún las mismas Fuerzas Armadas participen en la vida política de forma institucional.

Fue lamentable e inexplicable el comportamiento de políticos y militares con los soldados y marinos que regresaban de los frentes y de los campos de concentración en condiciones verdaderamente penosas (1).

Con todo esto, el llamado divorcio entre la España oficial y la España real toma carta de naturaleza.

España se vio obligada a sobrevivir, pagar sus deudas de guerra, preguntarse cual iba a ser su política exterior en lo futuro, reconstruir su moral y su economía, y aún preguntarse ¿qué era España, cómo fue en otro tiempo, a dónde iba en lo porvenir, cómo pudo haber sido otra España?

Parece ser, a la luz de los últimos estudios, que España no quedó moral y económicamente tan postrada como las apariencias nos hacían ver, pues los trigos castellanos y los textiles catalanes siguieron exportándose a los mismos puntos que antes de la guerra, y en 1899 la Marina Mercante adquirió en Inglaterra más buques que ningún otro país. El retorno de capitales cubanos, puertorriqueños y filipinos, por otra parte, sirvió para relanzar tímidamente la economía española.

En este panorama brotan por doquier los regeneradores, tanto políticos como militares; unos de conocida trayectoria, que los hacía enlazar con los primeros años de la Restauración, es el caso de Costa y Maura; otros, militares como Polavieja, nuevos médicos de cabecera.

Pues, de pronto, todos se hacen regeneracionistas, la clase política y los altos mandos militares. Y, sin embargo, nada parece cambiar. No se produce una renovación generacional, aunque se empieza a comprender que la base del poderío de un país se encuentra en la escuela y en el trabajo del día a día.

(1) Tuve ocasión de escribir más ampliamente sobre estos temas en el libro "Fernando Villaamil. Una vida entre la mar y el dolor. La Guerra de Cuba". Madrid 1988.

Los viejos partidos, más o menos recompuestos, siguen turnándose en el poder y los mandos que habían hecho la guerra continúan manteniéndose en la cúpula militar, mientras militares y marinos se enzarzan en la prensa en una discusión sobre quién había disfrutado en mayor medida del Presupuesto, sin que, naturalmente, se lleguen a poner de acuerdo.

La llamada Generación del Noventa y Ocho aparece hoy, a la luz de las nuevas investigaciones, llena de matices. Baroja y Azorín ven el 98 de una manera totalmente diferente a como la sienten Unamuno o Costa, si queremos incluir a este último en dicha generación.

Valera, Galdós o la Bazán no escriben sobre el 98; el Desastre aparece en sus obras como referencia marginal; no así, en cambio, en el caso de Maeztu.

El otoño de 1898 sorprende al Gobierno Sagasta sumido en las consecuencias del Desastre y en sus propias contradicciones. Una virulenta campaña de prensa contra el Gobierno, y la defección de Gamazo y sus seguidores, escribe Luis Pericot en su "Historia de España", deja a Sagasta al borde de la dimisión, aconsejada, incluso, por sus íntimos, dado su delicado estado de salud (2).

Pero Sagasta se rehace y acoge en sus filas a Romero Robledo para equilibrar la salida de Gamazo, al mismo tiempo que utiliza a Weyler contra Polavieja. Sin embargo, la campaña desatada por Silvela en busca del poder consigue derribar al gastado Gobierno. Ya Presidente, Silvela lleva a Polavieja al Ministerio de la Guerra y a Gómez Imaz al de Marina (3).

En aquellos momentos, los marinos se hallaban sumidos en un total desánimo, la corporación postrada, a la espera de la celebración de los Consejos de Guerra que sustanciarían las responsabilidades de los distintos mandos en las batallas de Cavite y Santiago de Cuba, y el material naval prácticamente abandonado a las labores de policía.

Las gentes, por su parte, no querían oír hablar de nuevos gastos militares, y pensaban que una España sin colonias bien podía pasar sin Marina de Guerra; y concluían: si los acontecimientos habían demostrado que España no tenía Marina, después de lo que habían empleado en buques durante los últimos años, ¿a qué gastar más dinero inútilmente?

La Marina, sin embargo, va a encontrar de nuevo en su antiguo valedor, Antonio Maura, al político con visión de futuro que comprende la situación por la que está atravesando la Armada.

Así, con ocasión de discutirse en las Cortes los presupuestos de Marina, Maura vuelve a plantear la cuestión de la Armada.

Son memorables, sobre todo, sus intervenciones correspondientes al 8 y 13

(2) Sin que podamos encontrar otra explicación que su propio desánimo, Ramón Auñón, Ministro de Marina con Sagasta, había presentado, después de la derrota, un fantástico Plan Naval, quizás con la esperanza de que fuese rechazado y poder dimitir alegando falta de interés del Gobierno por las cuestiones navales.

(3) Silvela había mostrado su posición sobre la Marina en un artículo publicado en "El Tiempo" el 23 de diciembre de 1897, y en sus conferencias en el Círculo Conservador de Madrid, concretamente en el denominado "Manifiesto de la Unión Conservadora", de 21 de enero de 1898.

de julio, 28 de noviembre y 6 y 13 de diciembre de aquel año de 1899, en los que, para resumir sus palabras, manifiesta que es hora de empezar de nuevo, evitando los errores de épocas anteriores, pasando por encima de cualquier otra consideración, incluidos los intereses corporativos de los siferentes estamentos de la propia Armada.

La discusión de los presupuestos de Marina salta de las Cortes a los círculos regeneracionistas, y el 6 de julio y 30 de septiembre, el más genuino representante de este movimiento, Joaquín Costa, bajo la impresión de la derrota y a través de la Liga Nacional de Productores, no tiene empacho en escribir: "Si se ha demostrado que España ha carecido de Marina a lo largo de muchos años, a pesar de los gastos que ha consumido, se puede suprimir la Marina. España puede vivir sin Marina."

Las discusiones sobre el presupuesto de la Marina, leído el 17 de junio de 1899, llevan a que, el 15 de julio, el grupo liberal presente al Congreso una propuesta de reducción de los efectivos de las Fuerzas Armadas, que es apoyada por el resto de la oposición (4).

Silvela quiere hechar abajo la propuesta, pero, curiosamente, su Ministro de Hacienda, Fernández Villaverde, encuentra positiva la postura de la oposición.

En aquel momento, España tiene que hacer frente a los gastos económicos que provocaba la liquidación de la guerra, lo que traía consigo serios problemas económicos que sólo se podían resolver a base de la restricción del gasto público y el incremento de la presión impositiva. Pero las gentes no lo ven así, no se fían de la España oficial, y cunden las protestas contra la política presupuestaria, a lo largo del país.

Sin embargo, también es atacado el Gobierno a causa de la política religiosa que venía desarrollando Luis Pidal, Ministro de Fomento, favorable, en la opinión de algunos, a la Iglesia Católica, y reflejo de la lucha clericalismo-anticlericalismo que se extiende a lo largo de estos años.

En el seno del Gobierno, los ministros de la Guerra y Marina van a hacer causa común contra el de Hacienda.

Verdaderamente, el recorte presupuestario que proponía el Ministro de Hacienda no era tan drástico, pues la cifra dedicada a las Fuerzas Armadas era superior a la asignada en años atrás, a salvo, naturalmente, de los presupuestos extraordinarios de Guerra y Marina. Pero el ambiente era tan tenso que llevó a que Polavieja e Imaz no cediesen en sus posiciones, presionados, además, desde sus respectivas corporaciones.

A enrarecer este ambiente contribuyó en gran medida la exarcebación de las tradicionales tensiones entre algunos sectores del Ejército y la Marina, que incluso se servían de la Prensa para dilucidar sus posiciones. Es cierto, sin embargo,

(4) Días antes, España vendía a Alemania las islas Carolinas, Marianas y Palaos.

que si en los aspectos de personal la Marina contaba aquel entonces con 36 almirantes y generales, en el Ejército se contabilizaban nada menos que 449 generales.

Gómez Imaz intentó esbozar tímidamente una política naval, vacilante y poco realista, pues si, por Decreto de 29 de marzo de 1899 se suprime el Estado Mayor de la Armada, poco después, el 20 de junio de 1900, se crea un Estado Mayor General.

Todo esto sin contar con la propuesta de un Plan de Escuadra que preveía la construcción de 8 acorazados por un valor de 250 millones de pesetas, en un plazo de ocho años, pretensión que explica suficientemente la fúera oposición de Fernández Villaverde a tan descabellados gastos en aquellos momentos.

Si el 28 de septiembre de 1899 había dimitido Polavieja, ocupando su puesto en el Gobierno Marcelo Azcarraga, en abril de 1900 le sigue Gómez Imaz, que es sustituido por el propio Silvela.

Sin embargo, Silvela había pensado en Sánchez de Toca como Ministro de Marina, pero cierta oposición de los marinos a que un civil ocupase el Ministerio, y aún más Sánchez de Toca, cuyas teorías reformistas eran ya conocidas, por haber publicado en 1898 un notable libro titulado "Del poder naval en España", impidieron su nombramiento como Ministro. Sánchez de Toca publicará en "El Correo" y "La Epoca", a lo largo de 1900, sus ideas sobre las reformas que proyectaba introducir en la Armada, y cuyo contenido, que lamentamos no poder recoger aquí, no nos extraña que inquietase el espíritu corporativo de los marinos.

Libre ya el camino, Fernández Villaverde emprende la reducción del gasto público. En lo que respecta a las Fuerzas Armadas se da de baja, por Decreto de 18 de mayo de 1900, a un numeroso material flotante, reduciendo la recluta y los gastos de instrucción, pero sin tocar las plantillas de personal para obviar así cualquier protesta o malestar entre los marinos.

No dejaba de tener lógica la postura del Ministro de Hacienda, pues era impensable que un país casi arruinado volcase su Presupuesto sobre las Fuerzas Armadas y no sobre los sectores económicamente productivos.

Todavía en 1899, el marino y tratadista naval José Ricart y Giralt, en "Potencialidad naval de España, lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser", sostiene, dentro de la más pura doctrina del Poder Naval, que no se puede construir una escuadra sin que previamente se incremente la riqueza de un país y la marina mercante, volcando una cierta dosis de responsabilidad por aquel mal estado de cosas sobre los hombres que regían el Departamento de Marina.

Finaliza su trabajo Ricart, lanzando la idea de la creación de una Liga Naval, iniciativa que ya habían adoptado Inglaterra, Italia y Francia, cuya presidencia ofrece a Claudio López Bru, Marqués de Comillas, según consta de puño y letra de Ricart en ejemplar hoy en mi Archivo.

Esta idea cuajará al año siguiente con la creación de la Liga Marítima, a cuyo frente aparece Antonio Maura, con Sánchez de Toca, el Marqués de Comillas, Fernando Carranza, Eduardo Saavedra, el Marqués de Reinosa y Aznar. El Teniente de Navío de 1ª Clase y notable publicista naval, Adolfo de Navarrete, nombrado Secretario General, se convierte en el verdadero animador de la Liga.

La política de la Liga se centraba en la creación de una opinión favorable hacia las cuestiones navales, buscando la restauración de la Armada. Sus hombres, conscientes de lo que había costado a España su política de aislamiento durante la etapa de la Restauración, ven en las alianzas el porvenir de España, alianzas que tienen en el punto de mira, curiosamente, a los Estados Unidos.

La Liga, sin embargo, arrastrará una vida lánguida y de poco interés, pues su oficialismo le impedirá ahondar en la causa de los males de la Marina, sin haber sabido conectar, por otra parte, con la opinión pública.

En el mismo 1900, un importante acontecimiento va a contribuir a que lo naval siga manteniendo viva su llama: el Certamen Naval que en el mes de agosto se celebra en Almería, convocado por la Real Sociedad Económica de Amigos del País.

Lamentablemente, el Certamen no alcanza a conmover las estructuras oficiales. La presencia en el mismo de algunos marinos de la derrota, como Pascual Cervera y Víctor Concas, resta fuerza innovadora al Certamen.

No obstante, algunas de las ponencias que se presentan al mismo, como, por ejemplo, la del Teniente de Navío de 1ª Clase Alberto Castaños, la del también Teniente de Navío de 1ª Clase Francisco Gálvez y Rodríguez Arias, la de "Jack Tar", seudónimo del Teniente de Navío Gerardo Sobrini, y sobre todo la del Ingeniero Jefe de la Armada de 1ª Clase Cayo Puga, contienen una serie de valoraciones y elementos críticos indudablemente valiosos, que ponen en entredicho algunos de los planteamientos oficialistas en los que hasta ahora venía basándose la Marina.

Mientras tanto, y desde diversas instancias, surgen por doquier los planes navales firmados por especialistas y no especialistas, y todos bajo el denominador común de la falta de realismo, dentro de la mejor voluntad (5).

Así, tenemos el de Gallego Ramos, que gana el primer premio en el concurso convocado por "El Imparcial", el del Capitán de Fragata José María Chacón y Pery, el del Capitán de Navío Luis bayo, así como el preparado por Leandro Alessón.

Fernando Bordejé, en su libro "Vicisitudes de una política naval", nos dice, respecto a este tipo de planes navales y refiriéndose en concreto al de Chacón y Pery, que era más ambicioso que los planes que en aquellos momentos proyectaban Francia y los Estados Unidos, acertado juicio que hace superfluos otros comentarios.

Otro plan más, éste urdido por el mismo Gobierno, a instancias del propio

(5) Se puede leer a este respecto mi trabajo "El poder naval en la España de entre siglos", en "Militaria" n.º 2. Museos Militares, Univ. Complutense.

Silvela, evaluaba en 514.500.000 de pesetas las necesidades para reconstruir la Marina en un periodo de tres años. Este Plan parecía idéntico al concebido por Manuel Andújar; y no decimos copiado, pues la proliferación de planes daba lugar a que al final todos pareciesen los mismos.

Entre este conjunto de planes navales quisiera destacar el que firma en 1900 un "Teniente de Navío", ya que sus planteamientos parten de dos originalidades notables, tratándose de un oficial de la Armada.

Escribe el autor en el prólogo que su aportación nace tras consultar a numerosos compañeros de la Armada, circunstancia que convierte a este plan naval en algo más que en la opinión de su autor.

Por otro lado, el trabajo de este Teniente de Navío da comienzo con una propuesta que, procediendo de un cierto colectivo, no se puede pasar por alto. Dice el autor que el Ministro de Marina debería ser un civil, un político que pudiese discutir el Presupuesto en el Parlamento a nivel de los partidos, que no estuviese atado por compromisos de cuerpo con los distintos estamentos de la Armada, que pudiese tratar con la Prensa sin estar revestido del significado que comporta un uniforme militar.

Por lo demás, este plan naval que comentamos contempla la reforma en amplitud de la estructura íntegra de la Marina, desde los arsenales a la reserva naval, y hace especial hincapié en la necesidad de que los oficiales de Marina realicen prácticas de mar constantemente. Si no hubiese buques de guerra disponibles, sugiere la posibilidad de que pudiesen embarcar en los de la Trasatlántica como oficiales de guerra; o cualquier otra solución que impida que los oficiales vean frustrada su vocación y pasen su vida en puestos administrativos o refugiados en el Ministerio.

Se comprende perfectamente esta preocupación, nacida precisamente en los propios medios de la Armada, y que enlaza, por ejemplo, con lo que manifiesta, todavía en 1943, el Almirante Juan Cervera Valderrama, prologista del libro de Ibáñez de Ibero "Historia de la Marina de Guerra Española", y en el que Cervera escribe que la decadencia de la Marina Española en el siglo XVII procede, en gran medida, de los cambios habidos en la estrategia y la táctica naval, que del abordaje y el contacto personal pasan a la maniobra, la evolución y la entrada en juego de la artillería, que exige de los comandantes de los buques unas grandes dotes y práctica naval, y de las dotaciones: disciplina y práctica marinera y habilidades guerreras, cualidades que, según Cervera, España no pudo alcanzar, como ya había apuntado Mahan.

En 1901, y en el Congreso Marítimo Nacional que había convocado la Liga Marítima, Concas, Ferrándiz, Graiño, Andújar, Cardona y otros preparan un plan que representaba en aquel tiempo el 11% del Presupuesto General de la nación.

No menos irreal era la propuesta del Capitán de Navío Pedro Cardona, presentada en 1902.

La base técnica en que estaban basados estos planes era la "doctrina Aube", todavía de moda en aquellos tiempos a pesar de las experiencias de Cavite y Santiago de Cuba, aunque ya se veía en el horizonte la crisis que traería el reinado del acorazado, dejando al torpedero en su auténtico y limitado papel.

A todo esto hay que añadir que estos planes contemplaban la construcción o adquisición de buques, pero no se tenía en cuenta su mantenimiento, de un coste tal y unas exigencias técnicas e industriales tan avanzadas, que España no podría atenderlas.

Verdaderamente, la ciudadanía estaba cansada de tanto oír hablar del tema naval, de la interminable serie de planes navales que se sucedían unos a otros y para los que cada vez se pedían mayores sumas, sin que se pudiese en práctica ni uno solo.

Después de un XIX cuajado de guerras es lógico imaginar a un pueblo cansado, mostrando escaso interés por los nuevos planes de rearme. Podemos pensar que, a partir de este momento, se recrudece el sentimiento antimilitarista en España.

La clase política se mostraba dividida ante el problema naval. Unos creían que era necesario restaurar e incrementar primero la riqueza del país, para emprender después cualquier plan naval, procurando que los buques fuesen construidos en España y con patentes españolas, evitando así la dependencia tecnológica del extranjero. Otros, en cambio, querían contar primero con unas modernas y eficaces Fuerzas Armadas, pero no explicaban de donde se obtendrían los recursos para ello.

En el fondo se dejaba ver la inoperancia de la clase política y de la cúpula naval y militar, pues, como escribe Alonso Baquer en “La guerra hispano-americana de 1898 y sus efectos sobre las instituciones militares españolas”, y “los militares del desastre continúan después de 1899-1910 administrando la derrota, algunos son ministros, continúan el espíritu de la Restauración. No existe un cambio como en la sociedad civil”.

Caído el Gobierno Silvela en el mes de octubre de 1900, y tras un corto mandato de Marcelo Azcarraga, en marzo de 1901, Sagasta, una vez más, vuelve al poder, con Weyler en Guerra y Cristóbal Colón en Marina.

La llegada al Ministerio de Marina del Duque de Veragua supuso una cierta renovación de criterios. Con indudable decisión, por Real Decreto de 28 de marzo de 1901, el Ministerio cierra la Escuela Naval, para evitar así el continuo incremento de personal sin tener que rebajar las edades de retiro, aunque un año y medio después la tiene que volver a abrir ante las perspectivas de nuevas construcciones; cierra la Escuela de Infantería de Marina y la Academia de Aplicación y, por Real Decreto de 23 de octubre de 1902, consigue que se apruebe la Ley Constitutiva de la Armada, que a la postre se mostró insuficiente.

Por Real Decreto del 22 de enero de 1902, el ministro crea la Junta de Escuadra, integrada por civiles y marinos, con la finalidad de fomentar la conciencia nacional alrededor de los intereses navales. Sin embargo, sus intentos de volver a instaurar el Almirantazgo le lle-

van, al final, a fracasar en su proyecto de reorganización del Ministerio.

Por otro lado, la falta de visión y decisión política que siempre caracterizó al Ministerio de Marina impide la recuperación de sus competencias sobre la Defensa de Costas, en manos del Ejército de Tierra desde la Ley de 7 de octubre de 1898. Es Pedro Cardona quien, en "La Correspondencia Militar", mantendrá la bandera de protesta contra los artilleros; eso sí, ante la curiosa expectación del público.

Curiosamente, el primer Consejo de Ministros que preside el nuevo Rey, el 17 de mayo de 1902, es el escenario de los roces que se producen entre Alfonso XIII, de una parte, y Weyler, Ministro de la Guerra, y el Duque de Veragua, Ministro de Marina, por otra. Con Weyler, a causa de su proyecto de cerrar temporalmente las Academias y con Cristóbal Colón al pretender el Rey arrogarse en solitario la concesión de honores.

Y decimos curiosamente porque Alfonso XIII fue un monarca que siempre se sintió cerca, incluso identificado, con las Fuerzas Armadas, relaciones que, rozando algunas veces la Constitución, serán objeto de las críticas de los partidos políticos.

Vuelve la Marina a primer plano de la actualidad cuando, en la sesión del Congreso correspondiente al 3 de diciembre, queda rota la solidaridad parlamentaria, que arrastra la caída del Gabinete, al oponerse el canalejista Almirante Díaz Moreu a la construcción de dos buques por la Constructora Naval.

De esta manera, el 6 de diciembre, Silvela forma Gobierno, con Sánchez de Toca en Marina y otra vez Fernández Villaverde en Hacienda.

Nada más tomar posesión, Sánchez de Toca comienza a adoptar una serie de medidas que tenía ya maduradas: constituye el Estado Mayor Central, prepara después un Plan de Escuadra, cuyo presupuesto Villaverde consigue rebajar, y, siguiendo sus antiguas ideas, presta atención especial al desarrollo de la Marina Mercante, las industrias relacionadas con el mar, etc. Al frente del Estado Mayor coloca al veterano Cervera, con el que choca al poco.

Era todo un síntoma. La Marina se hallaba incómoda, el Almirantazgo, con nombres que venían ya del 98, se muestra poco permeable a las iniciativas y el escalafón se mueve lentamente. Por otro lado, el Ministro es un civil inquieto, ue pretende introducir profundas reformas, y además rápidamente.

Otro futil motivo, el roce producido en El Ferrol entre Gómez Imaz (el Capitán General) y el Almirante Cámara, que había llegado en viaje de inspección, divide aún más a la Armada.

Mientras tanto, España sigue sin contar con Marina. Los buques que todavía la integran no pueden alejarse de la costa por temor a las averías.

Por otro lado, este conjunto de buques, resto de múltiples planes navales y de construcciones y adquisiciones improvisadas, sin estar englobados en una doctrina, más que una Flota parecía un muestrario, como se decía entonces, por su diversidad de tipos y época de construcción.

Esta serie de factores, junto con los rápidos cambios que se estaban produciendo en el campo de la tecnología naval, el desarrollo del submarino y la apari-

ción del “Dreadnought”, trae consigo, no ya el desánimo sino la apatía de la oficialidad, como pone de relieve Fernando Bordejé en el libro citado.

Un ciego corporativismo, que impide la entrada en el Instituto de vientos o, cuando menos, brisas renovadoras, lleva a que la administración de los presupuestos de Marina continúe siendo deficiente, el sistema de contabilidad de la Armada primitivo y a que se mantengan abiertos tres arsenales, solamente por razones políticas.

Sánchez de Toca prepara, como no, su correspondiente Programa de Armamentos Navales, a desarrollar en un plazo de ocho años, y que comprendía la construcción de 7 acorazados, además de otras unidades, por un valor de 585.000.000 ptas.

Como no podía ser menos, pronto surge la oposición del Ministro de Hacienda, Fernández Villaverde, que logra la prorroga del Presupuesto de 1902 para el siguiente año, lo que en el fondo supone para realizar el programa naval, y aún las construcciones de buques en curso.

Sánchez de Toca, que no era un político contemporizador, ataca, a su vez, a Villaverde en un trabajo titulado “Nuestra defensa naval”. Dimitido Villaverde en marzo de 1903, Silvela, el Presidente del Gobierno, ante el recrudecimiento del siempre latente problema de Marruecos, se da cuenta de que es necesario contar con una escuadra, pues el Ejército de Tierra, sin el apoyo naval y la seguridad de las comunicaciones con la Península, quedaría aislado.

Sin embargo, la obcecación de Villaverde, en aquel momento Presidente del Congreso, y su falta de visión política global, le lleva a atacar a Silvela, que ya muy deteriorado, cae el 18 de julio de 1903.

Las vicisitudes de la política, por llamarlas de alguna manera, llevan a que sea precisamente Villaverde quien sustituya a Silvela en la Presidencia del Gobierno (6).

No había finalizado el año, para ser más exactos el 4 de diciembre de 1903, cuando es Maura quien accede a la Presidencia. Maura nombra de inmediato Ministro de Marina al Capitán de Navío José Ferrándiz y Niño.

Ferrándiz, en aquel entonces ya con 56 años, llega al Ministerio con envidiable ímpetu. Crea una Junta de Oficiales, donde no se encuentra ni un solo

(6) Esta crisis pasará a la Historia con el nombre de “crisis de la Marina”, pues, al parecer, el Rey veía con manifiesta inquietud la apertura política que había iniciado Maura, en aquel momento Ministro de la Gobernación, quien, en aras de una mayor movilización política del país, había provocado la obtención por los republicanos de un elevado número de actas en las elecciones generales de aquel año de 1903.

Ante aquella situación, el Rey “anima” a Villaverde a atacar al Gobierno, en base, precisamente, a los elevados gastos previstos en el presupuesto de Marina. Abierta la crisis, el Rey da el Gobierno a Villaverde.

Almirante, para estudiar y llevar a cabo la reforma del personal de la Armada, medida que los almirantes no le van a perdonar. Por otro lado, prepara un anteproyecto de ley sobre "La reforma general de la organización de los servicios de la Armada y Programa de armamentos navales", resucita el Estado Mayor Central. Y estudia diversas medidas de reorganización del personal, que originan el enfrentamiento con muchos de sus compañeros, llevados de la mano del viejo Almirante Beranger, Presidente de la Junta Consultiva de Marina, que es destituido por su actitud.

Pero Maura, a pesar de sus preocupaciones de Gobierno, toma parte activa, también, en los proyectos de reorganización de la Marina, y pretende, una espectacular innovación en aquella época, la coordinación de acciones entre el Ejército y la Marina.

Como no podía ser menos, pronto surgen los problemas: Marruecos, Cataluña, las presiones, directas e indirectas, de Francia e Inglaterra para llevar a España al círculo de sus intereses, etc., van reduciendo las ilusiones de Maura y los ímpetus renovadores de Ferrándiz.

Pero van a ser los problemas entre el Rey y las Fuerzas Armadas, en la frontera de la Constitución, a causa de un nombramiento, los que originen la caída del Gabinete.

El 16 de diciembre, Azcarraga es nombrado Presidente del Gobierno, para dar paso, en enero de 1905, otra vez a Villaverde, con Eduardo Cobián en Marina, que desde luego no duda en preparar un nuevo Plan Naval.

Los últimos meses de 1905 trajeron varias desgracias a la Marina; recordaban a las de 1895. El 28 de octubre se pierde el crucero "Cardenal Cisneros", al mando de Díaz Iglesias, en los bajos de Meixidos; la campaña desatada por la Prensa, especialmente en Cataluña, es verdaderamente hiriente para los marinos. En diciembre, un incendio en La Carraca arruina los torpederos "Rayo" y "Ariete".

Pero otros temas van a ensombrecer el panorama político español en su conjunto, y no solo en relación con la Marina.

La Prensa, casi en general, pero sobre todo en Cataluña, venía criticando acerbamente a las Fuerzas Armadas; en ciertos casos algunos artículos bien merecían llevar a sus autores ante los tribunales.

El 25 de noviembre, un grupo de militares con destino en Barcelona, eludiendo equivocadamente la actuación de los tribunales, se toman la justicia por su mano y asaltan las redacciones del "Cut-Cut" y "La Veu de Catalunya".

Se podía esperar una respuesta unánime de la Prensa en contra de los asaltos, pero no fue así, como ha puesto de relieve Núñez Florencio en "Militarismo y antimilitarismo en España".

En el fondo latía la pugna entre el poder político y la institución militar, pugna en la que no interviene la Marina, como venía siendo tradicional.

Todo ello fue a parar en la aprobación de la llamada Ley de Jurisdicciones, de 20 de marzo de 1906, al amparo del Gobierno que presidía Segismundo Moret, siendo Concas Ministro de Marina. Debemos apuntar aquí que Concas, desde su posición en el Gobierno, mostró su disconformidad con la aprobación de aquel texto legal.

Por mediación de esta Ley, los delitos contra la Patria y las Fuerzas Armadas, cometidos por medio de la imprenta, serían juzgados por los tribunales militares, vieja aspiración del Ejército, sobre todo, que venía a sancionar la intervención de las Fuerzas Armadas en la vida civil.

Respecto a la actuación de Concas como Ministro de Marina debemos apuntar su intento de solucionar el conflicto que había planteado Ferrándiz entre las viejas y nuevas generaciones de marinos, inclinando la balanza, claro está, habida cuenta de sus compromisos, en favor de los veteranos. Por otro lado, Concas cierra la Escuela Naval Flotante, hace desaparecer el Estado Mayor, pero, sorprendentemente, no concibe ningún plan de construcciones navales.

Concas tiene en su haber, sin embargo, la preparación, junto con el General Luque, Ministro de la Guerra, de un programa de reducción de personal, que, en 1906, se cifraba en 532 generales y almirantes y 18.400 oficiales, para 86.000 soldados y marineros. Este plan fue echado abajo tras la campaña en contra sostenida por Weyler, Polavieja y Beranger.

Un nuevo Ministro, Juan Alvarado, en el Gobierno que preside el General López-Domínguez, trae consigo la formulación de un nuevo Proyecto de Ley de construcciones navales, de 3 cañoneros y un buque-escuela. El proyecto tendrá el mismo triste destino de los anteriores, pero el Ministro podrá asistir a la botadura del crucero "Reina Regente", que llevaba en grada nada menos que nueve años.

Tras nuevos gobiernos de Moret y del Marqués de la Vega de Armijo, se cierra esta primera etapa del período que estudiamos, y sobre la que tenemos que volver para intentar un resumen general.

Si en el caso de España se puede hablar de que con motivo del 98 los intelectuales invaden la escena ciudadana, se hacen presentes en la vida pública como tal clase, es difícil, a la luz de hoy en día, considerar que existió una generación del 98 que llegase a influir decididamente en el pensamiento político de su tiempo.

La indiferencia que algunos perciben en el pueblo español ante los sucesos del 98 no es tal indiferencia, es la respuesta, eso sí, pasiva, de los que se consideran engañados por su clase dirigente (civil y militar).

No se debe de perder de vista, cuando se hable del pueblo español de principios de siglo, que, de cada 100 ciudadanos, 67 eran analfabetos y muchos más iletrados, y que nadie se ocupó de explicarle a ese pueblo, de mentalizarlo en una labor nacional, sobre lo que se jugaba España en las Antillas y el Pacífico.

España era en aquel tiempo un país agrícola, con un tímido desarrollo industrial localizado en Cataluña y el País Vasco, que padecía unos profundos desequi-

librios sociales. En donde la derrota colonial, el recogimiento interior, exarcerbaba los siempre latentes regionalismos.

En esta España, los miembros del Ejército y la Marina se retraen socialmente, pero como institución se hacen cada día más presentes en la vida pública. Los miembros de las Fuerzas Armadas se sienten atacados por la Prensa y algunas figuras de la política.

Los problemas sociales comienzan a agobiar a la calle y la clase dominante ve en las Fuerzas Armadas el garante del orden público, papel que el Ejército asume inmediatamente, adquiriendo la consiguiente preponderancia política.

Y hablamos casi exclusivamente del Ejército pues la Marina, más dañada por la derrota colonial, vive alejada, aislada. No cuenta, como ocurrió a todo lo largo del XIX, con figuras políticas en que la institución pudiera apoyarse, queriendo que la dejen tranquila para vivir tranquila.

Poco trecho queda, entonces, para que en esta situación las Fuerzas Armadas lleguen al convencimiento de estar en posesión del monopolio del patriotismo, como garantes de las esencias patrias, con lo que el divorcio del pueblo y el Ejército y la Marina tomará carta de naturaleza, con las consecuencias que son de esperar para el resto del siglo. El sentimiento antimilitarista está servido en la sociedad española.

De aquí que, el 29 de marzo de 1911, Melquiades Alvarez, hablando en el Congreso sobre el proceso Ferrer Guardia, tuviese que decir, en respuesta al Ministro de la Guerra, Angel Aznar, "No hay nada más perjudicial para un país que confundir la adulación con el respeto al Ejército. Quien adula al Ejército le adula no para servir a la Patria, sino para utilizarle como instrumento para fines interesados; quien no le adula, sino que le respeta como yo, es que ve en el Ejército el brazo armado de la patria para defender su honra; pero tiene el deber de poner de manifiesto los defectos, los errores o las arbitrariedades que puedan cometer los individuos que forman arte de la colectividad armada", levantadas palabras que todos nosotros suscribiríamos hoy.

Ante el panorama que acabamos de pintar ¿se podía esperar que el ciudadano español vibrase ante las cuestiones navales?, evidentemente no.

La Liga Marítima no consiguió interesar en las cuestiones navales, no ya a las clases populares sino a las medias y a los profesionales. Pues todo se agotaba en grandes proyectos y realizaciones, sin buscar previamente un consenso nacional, sin explicar a los españoles cómo el desarrollo de la Marina iba a revertir favorablemente en la Nación, además de reportar las glorias consiguientes.

El Poder Naval se basa en la Marina de Guerra, pero también en la Mercante, la de Pesca, la industria, la investigación, y ninguna voz se levantó en aquel tiempo para hacer ver esta realidad, exceptuando a Ricart, Costa y Sánchez de Toca.

Por otra parte, durante los años comprendidos entre 1898 y 1907, pasaron por el Ministerio de Marina 17 ministros, alguno repetido, otros no tuvieron tiempo de sentarse prácticamente en el despacho, y casi cada uno de ellos preparó un Plan Naval, 8 en total.

¿Qué hacía falta entonces para que alguno de estos planes pudiese llevarse efectivamente a la práctica? Por un lado, decisión política en el Gobierno, por el

otro, que la Armada definiese, por fin, una doctrina naval que permitiese a un Ministro heredar, asumir sin esfuerzo, el plan ya confeccionado por su antecesor.

Por fin, una día pareció que se iba a producir el milagro de nuestra recuperación naval.

El 25 de enero de 1907, Antonio Maura es nombrado Presidente del Gobierno; lleva a la Guerra al General Loño y a Marina al ya Almirante Ferrándiz y Niño.

Para llevar adelante sus planes, el binomio Maura-Ferrándiz se va a aprovechar políticamente de la situación internacional, donde la euforia armamentista agitaba a Inglaterra, Francia, Alemania y Japón. Cara a los problemas internos, el crudecimiento del siempre latente problema de Marruecos iba a convencer a la clase política de la necesidad de que España debía contar con una eficaz Armada.

Algunos problemas se encontró al principio Maura en su intento de crear una Junta de Defensa Nacional que tratase de coordinar la política militar de tierra y mar, pues, como se pudo comprobar, los componentes de la Junta no estaban preparados ni mentalizados para aquella tarea. Habrá que esperar algunos años para que se demuestre lo esencial de esta coordinación en el desembarco de Alhucemas.

El atraso táctico con que se encontró Ferrándiz al llegar al Ministerio fue otro de los obstáculos que tuvo que vencer, al igual que decidir entre el aparente dilema armamento-velocidad de los buques.

Aún así, Ferrándiz formula un auténtico Plan de Escuadra, que lleva por nombre "Reorganización de los servicios de la Armada y armamentos navales", evaluado en 200.000.000 pts., a realizar en ocho años, que después de la denominada "sesión patriótica" del Congreso, es aprobado el 7 de enero de 1908.

Este Plan contiene una serie de medidas de carácter orgánico, como la creación del Estado Mayor Central, el rejuvenecimiento de la oficialidad con mando en los buques, a los que se les exigen suficientes horas de mar, evitando la burocratización de la Armada, y reformas y reducción de plantillas, pues en aquel momento la relación oficial-marinero era de 1 a 4, medidas que en conjunto originan cierto malestar entre los afectados.

El Programa, en el que se ve la mano de una persona tan versada en las cuestiones navales como lo era Antonio Maura, contempla la protección de la industria nacional, dando paso a la industria privada en el programa de construcciones navales, a la búsqueda incluso de la especialización de los astilleros del Estado.

Si se había demostrado que en los astilleros del Estado, en manos de la Marina, se eternizaban las construcciones y encarecían los precios, se trataba ahora de combinar la gestión pública con la de los astilleros privados.

Está bien orientada política tropezará con el inconveniente de que España carecía de un nivel tecnológico y el número de especialistas adecuados para encargarse de aquella tarea, teniendo que confiar en la técnica y el capital extranjero. De donde se venía a demostrar, una vez más el Poder Naval comienza en la riqueza general de un país.

Por otro lado, Ferrándiz se dio cuenta de que era preferible sustituir las unidades antiguas que incrementar sin más el número de las nuevas.

Apunta Bordejé, en el libro tantas veces citado, que el Plan Maura-Ferrándiz tiene en cuenta, como novedad, otros factores, como la política internacional y la

política económica, lo que parece indicar que en programas anteriores no habían entrado en consideración aquellos básicos condicionantes.

España, ya sin colonias, debe pensar, en la idea de Maura-Ferrándiz, en un Programa Naval de carácter defensivo, que haga valer su relativo peso en el concierto internacional, y, por otra parte, pueda sostener eficazmente su presencia en Marruecos.

De esta manera, el Plan de nuevas construcciones comprendía: 3 acorazados, 3 destructores ó 3 submarinos, 25 torpederos (de los cuales se botaron 22), 4 cañoneros (se pusieron en grada 3), además de distintas obras en los arsenales.

De este Plan proceden: los acorazados "España", primero y segundo, y "Jaime I", los destructores "Bustamante", "Villaamil" y "Cadarsó", los cañoneros "Laya", "Lauria", "Bonifaz" y "Recalde", 22 torpederos y 3 buques de vigilancia.

El concurso convocado para llevar a cabo las obras se adjudica, tras los habituales compromisos políticos, a la Sociedad Española de Construcción Naval, en la que mueven sus intereses nombres como los del Conde de Zubiri, Satrústegui, Aristides Fernández, el Marqués de Comillas, con el respaldo de firmas inglesas y francesas.

A la vista de lo que llevamos dicho, ¿se puede decir que en la Armada de estos años existe un antes y un después de la llegada de Maura-Ferrándiz? Evidentemente sí, pues, como hemos visto, antes de Ferrándiz en la España de aquel tiempo, se dejan entrever los problemas estructurales de un país de segundo orden.

Por un lado, el Gobierno no consigue formular un apolítica de Defensa a la que se sometan coordinadamente el Ejército y la Marina.

Por otro, en la Armada no se hace investigación ni se publican estudios teóricos. Los escasos contactos mantenidos con otras marinas impiden que las brisas renovadoras prendan entre nuestros marinos. Valga como ejemplo, la poca atención que se presta al submarino en España, después de haber ahogado las experiencias de Peral, y la escasa atención que despiertan las obras de Mahan.

La industria privada tampoco realizada prácticamente investigación, la dependencia tecnológica del extranjero era casi total; el personal especializado escaso.

También encontró opositores el Plan Ferrándiz, que en muchos casos eran opositores a la política de Maura.

Al que primero debemos mencionar es a Joaquín Costa, a estas alturas de uel-ta ya de muchas ilusiones y a pocos años de su fallecimiento, que preconizará que a España no le hace falta Marina, pues nunca la ha tenido, como se ha venido a demostrar.

Cierta prensa, como no, ataca a Maura y a Ferrándiz por los demasiados gastos que se querían destinar a Marina. Entre otros periódicos podemos apuntar a "El País", "El Liberal Republicano" y "El Mundo Monárquico".

Pero también surge la polémica en el seno de la propia Marina. En octubre de ese año de 1908, Pascual Cervera, hombre de difícil conformar, de ahí las repetidas dimisiones que jalonan su Hoja de Servicio, dimite de su cargo de Presidente de la Junta Superior, por desacuerdo con Ferrándiz.

Tiene lugar, también, el escándalo protagonizado por el Teniente Auditor de 1ª Clase de la Armada Juan Macías, que denuncia la adjudicación de las contrata de los buques a la Constructora Naval y acusa de prevaricación al propio Ferrándiz. Abierta la correspondiente investigación parlamentaria, nada se demuestra, pero el escándalo surgido en el seno de la propia Armada salpica a todos los marinos.

Sin embargo, la oposición va a encontrar en los presupuestos una brecha de más calibre por donde atacar a Maura.

Después de la “sesión patriótica” celebrada el 27 de noviembre de 1907, las Cortes, entusiasmadas, habían aprobado las partidas correspondientes con destino a Guerra y Marina, pero no se habían mencionado los créditos extraordinarios necesarios, no sólo para llevar a cabo el Programa Naval sino para el mantenimiento del material flotante, las bases y arsenales; sin olvidar que el Ejército de Tierra reclamaba también su parte en el Presupuesto.

Tampoco puede quedar el margen de la polémica la aprobación de la discutida Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas y la consiguiente concesión de importantes subvenciones y primas a la omnipresente Trasatlántica, que sirvió, asimismo, para socavar el prestigio de Maura.

Llegados a este punto se puede hablar de una confabulación contra Maura, confabulación que va a encontrar un fuerte apoyo en los sucesos de Marruecos y la Semana Trágica de Barcelona, con la secuela del proceso Ferrer.

Así las cosas, el 21 de octubre de 1909, Maura presenta su dimisión, o mejor, el Rey se la pide.

A partir de este momento y hasta el comienzo de la I Guerra Mundial, los presidentes de gobierno y ministros de Marina que se sucedan tienen el acierto político de dar continuidad al Programa Ferrándiz, razón por la que, y como decíamos antes, se puede hablar de una etapa antes y otra después de Ferrándiz.

Los presupuestos, por su parte, mantienen el nivel suficiente, contando, eso sí, con los créditos extraordinarios, para que con relativa celeridad se puedan poner en grada los primeros buques del Plan Ferrándiz.

Los ministros posteriores a Ferrándiz, Concas en el Gobierno Moret, Diego Arias de Miranda y Pidal y Rebollo en el de Canalejas, Amalio Gimeno en el del Conde de Romanones y Augusto Miranda en el de Eduardo Dato, administraron la herencia Ferrándiz, con alguna peculiaridad que pasamos a examinar.

Son estos, años en que el conflicto de Marruecos y la “cuestión social”, como la llamaba Romanones, cuya manifestación más importante son las huelgas y la Semana Trágica de Barcelona, condicionan la política española, atribuyendo al Ejército un papel cada vez más preponderante en la vida nacional.

A este respecto escribía Stanley Payne en “Ejército y sociedad en

la España liberal”: “El Ejército seguía siendo la principal institución secular del país. Sus oficiales eran hipersensibles al desprecio de que a menudo eran objeto, estaban convencidos de su importancia para la Patria y no podían evitar reaccionar a su manera ante los apuros por los que pasaba la sociedad española”.

Los dos apuros de carácter político que con más entidad gravitaban sobre la sociedad española aparecen recogidos en estas palabras de Ramón y Cajal, que Seco Serrano cita en su libro “Militarismo y civilismo en la España contemporánea”: “Las deplorables consecuencias del desastre colonial fueron dos, a cual más transcendental: el desvío y la desatención del elemento civil hacia las instituciones militares, a quienes se imputaban las faltas y flaquezas de que fueron responsables gobiernos y partidos y, sobre todo, la génesis del separatismo disfrazado de regionalismo”.

Se pone de relieve, en estos momentos, que la renovación del personal, tema básico en cualquier programa naval, no se resuelve cerrando la Escuela Naval, como había hecho Ferrándiz, sino facilitando los retiros anticipados, lo que evidentemente te engendra hondos problemas humanos.

Canalejas se convierte en un fiel continuador de la política de Maura y Ferrándiz en Marina, y, en 1911, consigue para el presupuesto del Departamento un incremento del 25% más que en relación con el de 1907.

Por otro lado, la guerra de Marruecos lleva consigo un incremento en el contingente de tropas, que alcanza por aquellas fechas los 135.000 hombres, es decir, la relación de un oficial por cada 3 soldados y 5 marineros.

La protesta social, excitada a causa de la guerra de Marruecos, alcanza a la Marina, que el 2 de agosto de 1911 ve como el fogonero Sánchez Moya y seis marineros se amotinan a bordo de la “Numancia”, fondeada en Tanger, con el fin de abordar Málaga y proclamar la República. Un Alférez de Navío y un infante de Marina abortan el motín.

El asesinato de Canalejas, el 12 de noviembre de 1912, precisamente ante el escaparate de una librería de la Puerta del Sol madrileña tan atenta ya en aquella época a la producción editorial sobre temas navales, frustra un proyecto de construcciones navales que quería ser complementario del de Ferrándiz y que suponía un incremento de la fuerza a flote, obras en los arsenales y bases secundarias. El Plan comprendía la construcción de 3 acorazados, 3 destructores, 6 sumergibles, 9 torpederos y 4 cañoneros.

En el capítulo de las bases es preciso anotar la visión a largo plazo del Ministro de Marina, José Pidal y Rebollo, que fija su atención en Rota como posible futura base, idea desechada en aquel momento que no tendrá realización práctica hasta que en 1955 los nor-

teamericanos descubren aquel lugar estratégico de la bahía de Cádiz.

Por fin, en 1911 se reabre la Escuela Naval y se convocan 25 plazas de aspirantes a Marina. Al año siguiente, con la desaparición de la categoría de Capitanes de Navío de 1ª y de Tenientes de Navío de 1ª queda fijado el actual escalafón del Cuerpo General de la Armada. Al mismo tiempo, desaparecen las estrellas en la graduación, sustituidas por las cocas al estilo inglés.

Mientras tanto, la Constructora Naval continúa entregando los buques de Plan Ferrándiz a la Marina con cierta regularidad. Por su parte, se siguen echando de falta en la Armada los estudios teóricos y la necesaria investigación, como lo atestigua al hecho de que todavía en estas fechas se siga ignorando el petróleo como combustible de los buques, a diferencia de lo que estaba ocurriendo en otras marinas.

La impronta dejada por la actuación de Ferrándiz a su paso por el Ministerio da lugar a que, siendo Romanones Presidente del Gobierno, el Ministro de Marina, Amalio Gimeno, conciba un Plan de construcciones navales complementario del de Ferrándiz, que el recrudecimiento de la guerra de Marruecos echa por tierra.

En octubre de 1913, Eduardo Dato nombra Ministro de Marina a Augusto Miranda, que dejará una importante huella a su paso por el nuevo edificio de Montalbán, siempre a partir de los logros del Plan Ferrándiz, que en esta época se puede decir que está casi realizado en su totalidad.

A estas alturas del siglo no podemos preguntar, ¿se debe achacar el éxito de haberse realizado el plan de construcciones navales de Ferrándiz al hecho de que en esas fechas los arsenales estaban casi por completo en manos de la Constructora Naval y no en las de la Administración Naval? La respuesta nos llevaría muy lejos en estos momentos.

Augusto Miranda presenta a las Cortes, el 7 de mayo de 1914, una Ley que tratará de paliar el desabastecimiento de material naval que va a causar el estallido de la I Guerra Mundial.

Dos meses después de sacar a la luz aquella Ley de construcciones navales, Miranda prepara otra más que busca facilitar hábilmente el procedimiento por el que tenían que atravesar los presupuestos en las Cortes. Esto es, en vez de solicitar desde un primer momento todos los créditos necesarios para cumplimentar el Plan, Miranda solicita nada más que los necesarios para dar comienzo a las primeras construcciones.

Si el primer Plan Miranda comprendía la construcción de 2 acorazados, 2 cruceros, 1 cazatorpedero y 3 sumergibles, el segundo Plan se limitaba, más prácticamente, a 1 crucero, que al final se contrata directamente con la ya conocida Constructora Naval.

El estallido de la I Guerra Mundial abrirá una nueva etapa en la Historia naval de España.

Llegados a este punto cabe preguntarnos, a modo de epílogo, si aquel regeneracionismo, del que todos hablaban ya desde finales del XIX y que a raíz del Desastre se convierte en una especie de panacea nacional, alcanza también a la Marina.

Para llegar a una conclusión debemos preguntarnos antes de qué clase de regeneracionismo hablamos. Pues el Arzobispo Cascajares y Azara, el político Francisco Silvela y el militar Camilo García Polavieja representan una importante e indiscutible corriente regeneracionista. Si bien cada uno defiende sus propios métodos regeneradores, que les llevarán incluso a enfrentarse entre sí, en el fondo parten de un mismo principio y buscan un idéntico fin: la supervivencia del sistema de la Restauración. La filosofía de esta corriente se contiene en la conocida receta política de que algo debe cambiar para que todo siga igual. Al final, esta postura se revelará falsa y contraproducente para los intereses de España, sobreviniendo la Dictadura de Primo de Rivera como último recurso para salvar el Régimen.

Costa y Maura persiguen, en cambio, otro fin: la evolución del Régimen. Y emplean otros procedimientos: la revolución desde arriba y la movilización social y política del país. En la misma onda, aunque en distinta sintonía, se encontrarán después Melquiades Alvarez y Ortega. Unos y otros verán frustrados sus intentos de regenerar a España.

Nadie supo o pudo, entonces, integrar en un quehacer nacional las inquietudes católicas de importantes masas de obreros y miembros de las clases medias que se movían en aquella órbita, al socaire de la *Rerum Novarum* y de la lucha clericalismo-anticlericalismo; así como las inquietudes sociales que surgen alrededor de los centros fabriles y en los campos de atrasada agricultura; también las inquietudes regionalistas, consecuencia, entre otras cosas, del desmembramiento colonial y de las aspiraciones no satisfechas de la burguesía provinciana; Y todo ello en un país atrasado en el que no existe movilidad social y en el que los obreros e integrantes de las clases medias, sectores hasta ahora marginales, quieren hacer oír su voz en el concierto nacional, sin encontrar un lugar al sol.

Ante esta situación es difícil lograr una identificación entre la España oficial y la España real, divorcio que a lo largo de los años se hará cada vez más patente.

Respecto a la Marina, ¿se puede decir que las corrientes regeneracionistas prenden entre la oficialidad de la Armada?

Me atrevería a opinar que sí; que en el seno de la Marina se dan aquellas dos diferentes corrientes regeneracionistas de que hablábamos más atrás.

Por un lado, creemos percibir una corriente oficialista de regeneradores, representada por los ya conocidos Beranger, Concas, Cervera, Gómez Imaz. Y, por otro lado, la innovadora, que tiene como adelantados a Manuel Andújar, prologista de las primeras traducciones al español de las obras de Mahan y Callwell, Ricart y Giralt, Adolfo Navarrete, Pedro Cardona; y, entre los civiles, a Costa, Sánchez de Toca y Maura.

El regeneracionismo innovador en la Marina encontrará su momento cumbre cuando, en 1907, un político con decisión: Maura, llame al Gobierno a un marino preparado, dispuesto, incluso, a enfrentarse con los vicios de su Corporación: Ferrándiz.

Dejo para otro momento el análisis pormenorizado del regeneracionismo marino de aquellos oficiales de la Armada.