



- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 7 julio del 2006)

# CÁNOVAS Y LA POLÍTICA NAVAL DE LA RESTAURACIÓN

---

Agustín Ramón Rodríguez González  
*Doctor en Historia Contemporánea*

## INTRODUCCIÓN

Resulta sorprendente que alguien como Cánovas, que tanto escribió y pensó sobre los asuntos más variados, apenas dejara alguna formulación sobre una cuestión tan viva y palpitante para la España de la época como la política naval, y más por cuanto resulta indudable que se trató de algo crucial, pues los errores o insuficiencias en la resolución de dicho problema tuvieron una importancia decisiva para explicar el desastroso resultado de la guerra con los EE.UU. en 1898.

A este respecto, prestigiosos investigadores sobre su vida y obra como Fernández Almagro, o más recientemente, García Escudero, apenas dan cuenta de alguna alusión aislada en sus escritos o discursos a los temas navales, y casi siempre en relación a situaciones muy concretas, sin que Cánovas muestre en ellos, como en tantas otras ocasiones, una doctrina que encauce una actuación concreta<sup>1</sup>.

Todo ello puede deberse al tradicionalmente escaso interés que inexplicablemente, dada nuestra historia, han despertado los temas navales en nuestro país, lo que, posiblemente, haya relegado al olvido palabras y actuaciones de Cánovas.

<sup>1</sup> Fernández Almagro, Melchor. *Política naval de la España Moderna y Contemporánea*, Madrid, 1946 y García Escudero, José María, *Cánovas, un hombre para nuestro tiempo*, Editorial Católica y Fundación Cánovas, Madrid, 1989.

Pero, y con ser ello cierto, como tendremos ocasión de señalar en estas páginas, no lo es menos que, ciertamente, no abundan precisamente las reflexiones de Cánovas sobre los entonces acuciantes problemas navales españoles y las soluciones que pudieran tener. Explicar las razones de algo que no concuerda con el habitual comportamiento de Cánovas, realista y atento a la realidad, por molesta que fuera, es el objeto de este trabajo.

Conviene, sin embargo, y dado el relativo desinterés por dichos temas en nuestra reciente historiografía, recalcar que la situación en la España de la Restauración era bien distinta a la actual. En efecto, entonces la Armada era considerada no sólo como un imprescindible medio defensivo contra enemigos internos y externos del estado y de sus posesiones en ultramar, sino como un eficaz instrumento de política exterior, tanto para realzar el prestigio y asegurar la presencia activa y la voluntad política del Estado frente a otras potencias, y como medio de expansión colonial, singularmente en Africa, en una época en que la llamada «política de las cañoneras» era ejercida por todos sin restricciones, en la llamada «Era del Imperialismo».

Como en otros países europeos, se desarrolló en España un pensamiento navalista impulsado por amplios círculos comerciales, industriales, marítimos y militares, por no mencionar a los interesados en la geografía y la expansión colonial.

La idea preponderante era que la reconstrucción de la escuadra, podría dotar a nuestro país del instrumento adecuado para las misiones anteriormente reseñadas, ya de por sí importantísimas, sirviendo además como eficaz medio para desarrollar la industria española, especialmente la siderurgia y los astilleros, salvando así el bache tecnológico y el retraso industrial que nos separaba del resto de los principales estados europeos, lo que, a todas luces era de importancia capital.

Estas cuestiones fueron objeto de continuo debate en la España de la Restauración, con amplio reflejo en el Parlamento, en multitud de

publicaciones más o menos especializadas e, incluso, en la prensa diaria que no dudó en iniciar repetidamente largas polémicas sobre todo lo referente a nuestra escuadra<sup>2</sup>.

Todo ello no hace sino resaltar aún más el relativo silencio de Cánovas sobre asuntos entonces de discusión frecuente, lo que nos lleva a plantearnos las razones que pueden explicar tal hecho, aunque, como luego veremos en el siguiente apartado, el desinterés de Cánovas fue mucho menor de lo que sus biógrafos dan a entender.

## LA PERCEPCIÓN DEL PROBLEMA

En nuestro planteamiento, las razones para este distanciamiento, por relativo que fuera no menos digno de estudio, deben provenir de una serie de factores de muy diversa índole, desde el propio entorno familiar de Cánovas a la significación política de la Armada en el siglo XIX español pasando por su vocación y trabajo como historiador, decisiva para entender sus procesos intelectuales y sus actuaciones políticas, o su actitud ante la revolución científica y técnica de dicho siglo, de tan hondas repercusiones en tantos aspectos, no siendo una de las menores la referida al armamento y, muy especialmente, a las escuadras y a la guerra naval.

### *El entorno familiar*

Es bien sabido que el padre de Cánovas, don Antonio Cánovas García, era profesor del colegio de San Telmo de la ciudad de Málaga. En lo que no suele repararse es en la significación especial de dicha institución.

<sup>2</sup> Rodríguez González, Agustín Ramón, *Política naval de la Restauración, 1875-1898*, Editorial San Martín, Madrid, 1988.

El colegio de San Telmo, patrón de los navegantes, se había fundado en 1681 en Sevilla, por la Universidad y la Casa de Contratación como escuela de náutica para los futuros marinos mercantes y para el personal subalterno de la Armada. Así se respondía a la necesidad de ordenar unos estudios que facilitasen el personal adecuado para las grandes exigencias de la España imperial.

En 1786, y en el reinado de Carlos III se fundó el de Málaga, dependiente del consulado de la ciudad y puerto, iniciando sus labores docentes al año siguiente<sup>3</sup>.

Sin embargo, la gran crisis naval, colonial y política de la España de comienzos del siglo XIX puso en precario la continuidad de los dos colegios que, dada la penosa situación de la Armada y la pérdida de los mercados americanos, pareció que no tenían ya razón de ser. En 1841 la situación del establecido en Málaga era tal que se debían veinte pagas a los empleados, mientras que faltaba lo preciso para la manutención de los alumnos internos, lo que obligó a no admitir nuevas matrículas y al cierre definitivo dos años después, seguido por el de Sevilla en 1847<sup>4</sup>.

El impacto en la familia Cánovas de dicho cierre fue muy doloroso, pues además, el padre falleció el mismo año del cierre del San Telmo, lo que añadió a la pérdida afectiva una muy estrecha situación económica para la viuda y los cinco hijos.

Así que, ya en su infancia, Cánovas tuvo una muy cercana y dolorosa noticia de la decadencia marítima española.

A esta experiencia debe añadirse las derivadas de las discrepancias entre el padre y el hijo primogénito. Es bien sabido que el profesor del San Telmo procuró dirigir al niño hacia el estudio de las ciencias, el dibujo y la música, aunque éste prefería la historia y la literatura. Y el

<sup>3</sup> Fernández Duro, Cesáreo, «Los Colegios de San Telmo», en *Disquisiciones náuticas*, Vol IV, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996, págs. 209 a 229.

<sup>4</sup> Curiosamente el padre de Juan Valera, gran amigo e introductor de Cánovas en la Real Academia, había sido uno de sus directores, tras ser apartado de la Armada por Fernando VII debido a su liberalismo.

desgraciado fin del padre y del colegio no hicieron más que reafirmar al joven Cánovas en su opción personal.

Por otro lado, el mismo Cánovas recuerda cómo la familia salió adelante gracias a la pequeña herencia de la madre, de raigambre al menos hidalga, y su orgullo por ser el nieto de un ilustre militar, don Juan José del Castillo, Mayor de la plaza de Málaga, veterano del último asedio de Gibraltar y muerto heroicamente en 1810 en la defensa de Málaga contra la invasión francesa.

A veces se ha señalado que las opciones profesionales y hasta políticas de Cánovas se definieron, como en tantos otros casos, por oposición a las mantenidas por su padre, que por cierto era progresista. Creemos que es la primera ocasión en que se recuerda que en dicha oposición había un factor que hacía a Cánovas lejanos o indeseados los temas navales. Y los acontecimientos posteriores, con la decisiva ayuda de don Serafín Esteban Collantes, primo de su madre, que fue quien orientó definitivamente la vida del joven, según él mismo confiesa y agradece, no hicieron sino reforzar tales impresiones.

Que había un glorioso pasado de gestas marítimas españolas era bien cierto, pero no debía serlo menos para el joven Cánovas, que dicho pasado estaba muerto y ya resultaba ajeno a la realidad del momento. Además se le asociaba íntimamente con una dura crisis familiar y con unos estudios y orientaciones no deseados por lo que, en diversos sentidos, la autoafirmación personal de Cánovas se hizo en oposición a tales cuestiones.

Otra cosa bien distinta era cómo se asumía el pasado militar en cuanto a la lucha en tierra, con la figura casi mítica del heroico abuelo, impresión que también perdurará en el Cánovas maduro, tan alejado de nuestro pasado marítimo, que no trae al recuerdo más que desgracias y ocasiones perdidas, como orgulloso de las glorias militares en luchas terrestres. Y es el caso, como veremos, que aunque fuera por razones estrictamente personales, Cánovas no difería mucho de las apreciaciones generales de su sociedad.

*Historiador de la decadencia española.*

Como hemos visto anteriormente, y es ampliamente reconocido, el estudio de la historia y, más concretamente, la de los Austrias españoles, formó una base de reflexiones decisivas para conformar la actitud de Cánovas en muchos sentidos.

Vuelve a ser notorio que en el análisis del aspecto militar de dicha decadencia, Cánovas insista en los aspectos referidos a la guerra terrestre, sin referirse apenas a la naval, probablemente mucho más decisiva.

En la historiografía del XIX era común buscar la culminación de procesos históricos en batallas o campañas militares que adquirían así el carácter de decisivas. Aceptando tal premisa, seguramente no fue Rocroy en 1643 –tan rigurosamente estudiada por Cánovas– la derrota que explica y jalona la decadencia española, ni la pérdida de la tan celebrada Infantería de los Tercios. Probablemente fueron más decisivas para la suerte del Imperio, campañas como la de la Invencible en 1588, que marca el primer revés serio, la de las Dunas en 1639 frente a Holanda, que nos arroja definitivamente del Mar del Norte y nos aboca a una actitud que ya sólo será defensiva, o la de Trafalgar en 1805, verdadero hito de la gran crisis española del XIX.

Tal vez esta actitud, común en la época, procediera de la honda sensación de frustración que producía nuestra historia marítima, resumida en el hecho de que por el mar había llegado España a ser una gran potencia y por el mar había dejado de serlo.

Para la historiografía de la época el balance de aquella larga decadencia era tajante: por alguna razón especial, aunque no muy clara, España podía producir gran cantidad de magníficos navegantes, descubridores y sabios que, sin embargo, eran poco afortunados en la guerra naval. La imagen la recoge perfectamente el Galdós que escribe *Trafalgar*, inicio de sus «Episodios Nacionales», imprimiéndola definitivamente: nuestros marinos son grandes sabios pero sólo saben morir heroicamente, no obtener la victoria.

Por contra, y era común opinión, en la lucha terrestre virtudes ancestrales de la raza que iban de Viriato a la Guerra de la Independencia, dejaban muy alto el listón, se tratara de grandes generales, astutos guerrilleros o el heroísmo colectivo de ciudades, desde Numancia y Sagunto hasta Zaragoza y Gerona.

Es bien cierto que dicha percepción se basaba en un escaso y fragmentario conocimiento de nuestra historia naval y marítima, muy influenciada además entonces por la triunfante historiografía victoriana británica que parecía demostrar, de manera palpable, quiénes eran los triunfadores y quiénes los vencidos. Mahan, que partió de dicha historiografía, hizo un muy severo juicio de las aptitudes navales de los pueblos latinos en general y de los españoles en particular.

Un análisis más sereno hubiera resaltado, sin embargo, que España construyó y retuvo un imperio marítimo durante más de cuatrocientos años, desde 1492 a 1898, y que lo perdió más por el deseo de independencia de los pueblos hermanos que por la acción de escuadras extranjeras, como es notorio. De haber sido cierta esa incapacidad, tales hechos resultan del todo inexplicables.

Pero en la segunda mitad del XIX, y ante el patente éxito británico, tales consideraciones quedaban oscurecidas por el resultado de aquella lucha, cualquiera que hubieran sido sus alternativas<sup>5</sup>.

Que existía un vacío historiográfico sobre nuestro pasado naval era algo que no se le escapaba a Cánovas, cuya preparación y honradez intelectual eran proverbiales a la hora incluso de afrontar cuestiones que no le eran gratas.

Tal vez por ello, en 1895 y teniendo como ministro de Marina al almirante Beránger, hizo posible la publicación por don Cesáreo Fernández Duro de su monumental *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> De hecho, esa amarga reflexión que conduce al desinterés, ha perdurado hasta hoy seguramente reforzada por la impresión causada por las derrotas navales de 1898.

<sup>6</sup> Reeditada por el Museo Naval en Madrid, 1972-1973, 9 vols.



De hecho Cánovas conocía personalmente y apreciaba la inmensa labor historiográfica del capitán de navío con quien compartía sillón de académico en las de Historia y Bellas Artes de San Fernando, así como el interés por los temas americanistas. Había contado con Fernández Duro para muchas cuestiones, tanto por su cargo como secretario perpetuo de la Academia de la Historia, como en misiones diplomáticas, dados los vastos conocimientos históricos y geográficos del marino<sup>7</sup>.

Pero la mencionada y trascendental obra de Fernández Duro llegó demasiado tarde para influir en el pensamiento de Cánovas, pues apenas pudo conocer los dos primeros volúmenes antes de su muerte.

Por otra parte, la obra, culminada ya en 1903 pese a la seriedad, erudición y equilibrio de su autor, se vio influida por los acontecimientos de 1898, lo que desde la unidad peninsular hasta la pérdida de las colonias en el reinado de Fernando VII, parecía ya indicar.

En cualquier caso, es de señalar que Cánovas, nada remiso a la hora de emprender duras tareas de investigación, la confiara en esta ocasión y tema a otro estudioso, por acreditado que fuese, como si la proverbial y universal curiosidad intelectual de Cánovas tuviera aquí una clara frontera.

### *Armada y política*

Otro posible motivo de alejamiento pudo residir en el papel que jugó la Armada en el destronamiento de Isabel II en 1868.

Es bien cierto, y ello no podía más que satisfacer vivamente a Cánovas, que la Armada como institución había seguido durante todo el XIX una trayectoria muy distinta a la del Ejército. En efecto, y salvo excepciones personales, la Armada se había abstenido de participar en la pro-

<sup>7</sup> El último trabajo biográfico en «Fernández Duro», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n.º 6, Madrid, 1990.

longada serie de cuartelazos y pronunciamientos que habían protagonizado sus compañeros de tierra, por ello los marinos tenían una bien ganada fama de subordinación al poder constituido y de disciplina.

El hecho de que tal trayectoria se interrumpiera en 1868 puede ser sintomático del hondo malestar de la institución hacia la reina y sus gobiernos, como lo era también el que la Armada actuara en la ocasión unida como un bloque, sin las fisuras del Ejército que provocaron los combates en Alcolea, Béjar o Santander.

Pero durante el Sexenio, la fractura en la disciplina hasta entonces proverbial, facilitó probablemente los levantamientos de la marinería y los obreros de los arsenales en Ferrol, La Carraca y, especialmente, en Cartagena.

No era ya que tales sediciones fueran o no comparables a las ocurridas por entonces en las unidades del Ejército, lo peor, con mucho, fue la trascendencia internacional de tales hechos, cuando la escuadra cantonal, declarada «pirata» por el Gobierno, no pudo ser controlada por los buques leales, sino que tuvo que ser reducida por una intervención de escuadras extranjeras.

Poco podía añadir o quitar a estas alturas al prestigio nacional una nueva guerra civil. Pero que, por primera vez, y a la vista de todo el mundo, algo como la Armada, que era vista entonces como el mejor escaparate del país en el exterior, diera tan triste imagen, fue una amarga decepción, y no sólo para Cánovas.

El juicio tenía que ser severo: el cuerpo conocido por su subordinación y disciplina la había roto unánimemente en 1868, lo que le llevó a una terrible situación pues sus niveles más bajos, marinería y maestranza, parecían muy sensibles a la oleada social propia de la industrialización que parecía socavar todo orden establecido, no ya el tradicional, sino el creado por la revolución liberal. Que los marinos hubieran acordado unánimemente destronar a Isabel II y que luego hubieran sido incapaces de controlar los vientos que habían sembrado, dando origen a auténticas tempestades, eran cuestiones que no podían por menos que disgustar profundamente a Cánovas.

### *Ciencia y tecnología*

Por más que su decidida vocación le apartara del estudio de las disciplinas más estrictamente científicas, Cánovas era agudo observador de cómo la revolución tecnológica y científica estaba alterando, y muy especialmente en la segunda mitad del XIX, los fundamentos de la sociedad establecida.

Y justamente esta revolución, aunque también afectara en menor medida a los ejércitos, estaba cambiando por entonces de forma crecientemente y decisiva la guerra naval.

Hasta 1914 muchos ejércitos europeos pudieron seguir confiando, como en siglos anteriores, en los vistosos uniformes, las bayonetas o las fulgurantes cargas de caballería. Sin embargo, los buques de guerra habían sufrido tales transformaciones, que los convertían en inútiles a la década de haber sido construídos, a un ritmo incluso mayor que en el siglo XX.

Los hermosos navíos de línea, casi iguales a los del siglo XVIII, habían sido substituídos por buques que empleaban el vapor y la hélice hacia 1850, poco después los cascos de madera dejaron lugar a los de hierro o acero, los blindajes aparecieron hacia 1860 y, desde entonces, nuevas armas como el torpedo, la mina submarina, aplicaciones de la electricidad o avances en siderurgia y explosivos habían sido continuos.

Estos acelerados y profundos cambios presionaban a los marinos para adaptarse a ellos en todos los aspectos, acentuando su carácter de cuerpo eminentemente técnico. Pero también introdujeron una gran confusión al análisis de la guerra naval: a diferencia del XVIII, el siglo XIX asistió a pocos combates navales entre potencias de parecido nivel, por lo que a las continuas innovaciones se unió la falta de comprobación práctica del valor real y de las limitaciones de los adelantos.

El frío análisis se veía así muy dificultado y las polémicas sobre cuál sería el instrumento más eficaz en la guerra naval no hicieron más que enconarse, sin llegar a resultados fiables. ¿Era mejor construir los

potentes aunque carísimos acorazados o los pequeños y más baratos torpederos? ¿Era una quimera el submarino?

En cuestiones en las que hasta los técnicos vacilaban, no tiene nada de extraño que Cánovas reservara su menos formada opinión, especialmente porque en su realismo sabía que los limitados recursos de España no concedían mucho margen ni para una experimentación que no condujera rápidamente a algo tangible, ni mucho menos, para un error al confiar en un arma que luego podría revelarse como ilusoria, factores que pesaron decisivamente al juzgar el proyecto del submarino Peral, como luego veremos.

### *Protección y librecambio*

Tal vez la mejor muestra de este recelo sea la posición de Cánovas ante la disyuntiva de construir la escuadra en astilleros nacionales, lo que se adivinaba de resultados dudosos ante el atraso industrial y técnico del país, o confiarla a acreditadas compañías extranjeras.

Vaya por delante que la opción tomada con más frecuencia por los gobiernos de Cánovas fue ir a lo seguro y más barato, comprando en el exterior, decidiendo, por tanto, que asegurar la defensa nacional estaba por encima del natural deseo de desarrollar al país.

Tal deseo, ampliamente difundido por los navalistas de la Restauración, fue fundamentalmente recogido y hecho suyo por los liberales de Sagasta, pese a su tradicional librecambismo.

En cambio, Cánovas, siempre con tendencias proteccionistas, incluso mucho antes de su concreción doctrinal de fines de los ochenta, apostó decididamente por la compra de buques en el exterior.

Esta aparente contradicción se resuelve a nuestro entender de manera bien sencilla: Cánovas dudaba mucho de la capacidad nacional para afrontar la complicada tarea en productos de alta tecnología, y las ilusionadas propuestas navalistas le parecían utopías inalcanzables, al menos en el plazo que imponían las necesidades defensivas españolas.

Es, de nuevo, la percepción de que la tarea es superior a nuestras fuerzas y que sólo en un posible futuro podrá afrontarse, si y sólo si España podía consolidar su estabilidad política y económica.

Sin embargo, y pese a dudar de los resultados de tal línea de actuación, no se opuso a ella decididamente cuando el almirante Rodríguez Arias, ministro con los liberales, consiguió la aprobación de su ley de escuadra en enero de 1887. Cánovas presidía la comisión parlamentaria que informó dicho proyecto de ley, pero al considerarlo como una cuestión de estado y no partidaria, dejó hacer pese a su escepticismo. Sólo en 1894, cuando los retrasos, problemas e incumplimientos del programa naval eran ya más que evidentes, Cánovas se decidió a ponerles remedio, cuando tal vez era ya demasiado tarde<sup>8</sup>.

## LAS ACTUACIONES

Establecido este marco de referencia, debemos abordar seguidamente las decisiones que sobre la cuestión tomó Cánovas desde el poder. Sin embargo, la limitación de espacio de este trabajo y al haber sido tratadas con anterioridad por el autor de estas líneas y, tal vez más exhaustivamente por otros, nos imponen por un lado y nos facilitan por otro una breve visión<sup>9</sup>.

### *Ministros y programas*

No deja de resultar significativo que en el Ministerio-Regencia, no ocupara la cartera de Marina ningún almirante, sino un civil, el marqués

<sup>8</sup> Vid Rodríguez González, A. R. *ob. cit.*, págs 406 a 411 y «La situación de la Armada en 1894 a través de los informes parlamentarios», en la obra colectiva *Antes del desastre. Orígenes y antecedentes de la crisis del 98*, Universidad Complutense de Madrid, 1996, págs 199 a 209.

<sup>9</sup> Bordejé y Morencos, F. F. *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*, II Vol (1868-1869), Ministerio de Defensa, Madrid, 1995.

de Molíns, dedicado éste por Cánovas a otros menesteres, el presidente ocupó durante algunos meses la cartera sin especial relieve en la gestión. Posteriormente ocuparon la cartera una serie de marinos de reconocido prestigio, pero no parecieron gozar del decidido apoyo de su presidente en sus planes ni tuvieron gran estabilidad en el cargo.

La cuestión de la confianza resaltó especialmente con los programas navales presentados por los almirantes Durán y Antequera respectivamente en 1880 y 1884. Pese a que era urgente reconstruir la escuadra, Cánovas dejó que ambos proyectos encallaran en trámites parlamentarios ante una todavía débil oposición. Tal vez pensara que asuntos como la construcción de la Escuadra precisaran de un amplio consenso, pero en otras cuestiones Cánovas fue mucho más activo y creativo a la hora de conseguirlo.

Como la necesidad era insoslayable, ambos partidos turnantes fueron encargando, fuera de programa, una serie de unidades con criterios tan opuestos como indicativos de sus posiciones: los liberales proyectaron buques para las colonias a los arsenales nacionales, los conservadores buques de combate a los astilleros extranjeros.

Así pudo contar la Armada con buques tan poderosos y modernos como el acorazado *Pelayo*, de factura francesa, o el crucero *Reina Regente*, de construcción británica, así como el *Destructor*, ideado por Villaamil, que dio nombre a toda una nueva clase de buques de guerra.

Pero aquello no era una escuadra y, por otra parte, los encargos se habían hecho a partir de 1884, por lo que no pudieron estar listos cuando en 1885, una crisis por la posesión de las Carolinas estalló con el Imperio alemán amenazando con degenerar en un conflicto abierto.

Para la ocasión, la escuadra reunida a toda prisa en Menorca, temiendo un ataque de la escuadra alemana a las costas españolas, no pudo contar más que con envejecidas unidades isabelinas, y ni siquiera en buen estado de mantenimiento y preparación para el combate. Real-

mente la situación era mucho peor que lo sería en 1898, con dotaciones recién reclutadas y aún vestidas de paisano, y teniendo que movilizar para la ocasión a viejas fragatas de madera que eran utilizadas normalmente como buques escuela<sup>10</sup>.

No era un gran resultado que diez años después de asentado el régimen la Armada no dispusiera todavía de ningún buque de importancia encargado en ese plazo. Afortunadamente la cuestión se resolvió por medio del arbitraje papal otorgando las islas a España. Pero, al menos, la crisis sirvió para poner de relieve que era necesaria una urgente solución, lo que explica la nula oposición de Cánovas a la ley de 1887.

### *El asunto Peral*

Justamente el estado de indefensión naval que tuvo que afrontar España en la crisis decidió a un joven y prometedor oficial de la Armada, don Isaac Peral, a presentar oficialmente su proyecto de torpedero submarino.

Peral tenía una todavía corta pero ya brillante hoja de servicios, con recompensas por méritos de guerra en Cuba, luchando también en la Guerra Carlista y Filipinas. Posteriormente sus grandes dotes intelectuales le habían llevado a las cátedras de física y química y alemán en la alta Academia de Ampliación de Estudios de la Armada. Por todo ello y por su proyecto, pronto personificó las esperanzas nacionales puestas en el renacimiento de la Armada, gozando de una insólita popularidad.

El submarino parecía por entonces algo utópico, con él España saldría de su atraso técnico y, al disponer de un arma tan terrible, podría incluso recuperar el dominio de los mares. Parecía el arma de los países pobres y pequeños, con la que podrían desafiar impunemente a los grandes y costosos acorazados de las grandes potencias. Incluso se

<sup>10</sup> Rodríguez González, A. R. «La crisis de las Carolinas» en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, U.C. de Madrid, n° 13, año 1991, págs. 25 a 45.

pensó, un tanto ingenuamente, que al ser tan terrible, su uso haría odiosa e imposible la guerra en el mar, por lo que los contenciosos se resolverían en el futuro por medios pacíficos.

Dados los contactos masónicos y las simpatías republicanas de Peral, y ante el entusiasmo popular, no era infrecuente que en las manifestaciones se mezclaran vivas al submarino, a su inventor, a la Marina y a España, con otros reclamando la República. Aquello tenía que disgustar a Cánovas, ya muy escéptico ante la supuesta «ganga».

Los liberales hicieron suyo el proyecto, y de hecho, el submarino fue el primer buque encargado dentro del plan de 1887, logrando en sus pruebas definitivas en 1890 un rotundo éxito ante el entusiasmo nacional.

Tal vez Cánovas, pese a sus prevenciones, lo hubiera dejado seguir adelante, pese a las polémicas que levantaba entre los más ortodoxos en todos los sentidos, pero un hecho le decidió a condenarlo: en aquella oleada de ilusión, muchos empezaron a especular abiertamente, incluso en la prensa diaria, con que el submarino sería decisivo para recuperar Gibraltar.

Aquello parecía otro ejemplo de la «ojalatería» nacional que tanto detestaba Cánovas, pero pronto se vió que era algo más grave: la prueba definitiva del submarino, aprobada oficialmente, consistiría en una travesía en inmersión del Estrecho, sumergiéndose en Algeciras, a la vista de Peñón.

Eso era todo un desafío para Gran Bretaña, que en enero del mismo 1890 había humillado a su tradicional aliado Portugal por unos oscuros territorios africanos poniendo a su monarquía en una grave crisis de la que ya no se repondría. Si eso hacían los británicos a un aliado secular por Rhodesia, cabe imaginarse lo que podrían hacer con un país menos cercano. De hecho, en 1898, cuando ante la posible llegada de escuadras americanas a las costas españolas, se artilló el Campo de Gibraltar, el gobierno británico consideró puesta en peligro su entonces vital base, por lo que presionó fuertemente al Gobierno español para que retirara los cañones, mientras estudiaba tomar por la fuerza territorio español.



Y en 1890 Alfonso XIII era aún un niño de corta edad, el peligro republicano estaba muy presente, y sólo gracias a la ayuda técnica británica se estaba pudiendo reconstruir la escuadra. Era arriesgar demasiadas cosas por algo todavía incierto pero de efectos claramente desestabilizadores, por lo que Cánovas no dudó en condenar el proyecto en cuanto volvió a presidir el gabinete en ese mismo verano<sup>11</sup>.

### *Un ministro polémico*

Secundó perfectamente los planes de Cánovas el que sería en lo sucesivo su casi exclusivo ministro de Marina, el vicealmirante don José María de Beránger y Ruiz de Apodaca.

Beránger había sido uno de los protagonistas de «La Gloriosa», decidiendo con su participación la sublevación del departamento del Ferrol lo que lo elevó a los más altos cargos. Así fue ministro de Marina por dos veces durante el reinado de Amadeo I, y de nuevo en el primer gabinete republicano. Integrado posteriormente en las filas fusionistas, lo volvió a ser con Sagasta en 1885, siendo por entonces un masón de alto grado. Desavenencias con Sagasta a raíz del indulto de éste a Villacampa y otros implicados en la intentona republicana de 1886, lo hicieron dimitir de su cargo y abandonar las filas liberales.

Tenía el almirante un carácter autoritario e irascible, lo que le hacía poco popular entre sus subordinados; son bien conocidos sus enfrentamientos con Peral, pero también tuvo serios roces incluso con almirantes que como Cervera y Auñón, llegaron a ministros con los liberales. De hecho, su carácter le llevó a la dimisión en 1891 como ministro, al retarse en duelo con el director de *El Resumen*, por reales o supuestas ofensas, y pese a que tales retos estaban rigurosamente prohibidos. Sin embargo, Cánovas sólo le relevó interinamente por unos meses, por él

<sup>11</sup> Sobre esta hipótesis vid Rodríguez González, A. R. *Isaac Peral, historia de una frustración*, Ayto. de Cartagena y CajaMurcia, Cartagena, 1993.

mismo y posteriormente por el almirante Montojo y el general Azcárraga, hasta que Beránger volvió a ocupar la cartera.

En los aspectos técnicos, las opiniones de Beránger eran tan cambiantes como en la política. Decidido adversario del proyecto de Antequera de 1884 por estar basado en los acorazados, propugnó como buque principal a los pequeños y veloces torpederos en 1886, para ordenar en 1890 la construcción del buque de guerra más grande construido hasta entonces en España, el crucero acorazado *Carlos VI*<sup>12</sup>.

De nuevo ministro en 1895, y ya ante la insurrección cubana, recibió el encargo de potenciar en lo posible la escuadra, para lo que dispuso de un nuevo presupuesto extraordinario, pues el de 1887 ya se había agotado sin que muchos de los buques proyectados y comenzados hubieran sido terminados.

Su gestión no careció de aciertos, pero tal vez por la premura del tiempo fracasó en su labor de reforzar decisivamente la Escuadra, bien fuera terminando los buques en obras o adquiriendo otros en el exterior. En cualquier caso, su labor fue decisiva, pues entre 1890 y 1898 fue ministro de Marina durante más de cinco años en total.

Tal vez por defender su gestión, en 1898 y cuando ya no era ministro tras el asesinato de Cánovas y la subida al poder de Sagasta, hizo unas explosivas declaraciones a la prensa ante la inminente guerra con los Estados Unidos. En ellas, el vicealmirante resumía la situación tajantemente afirmando que la escuadra americana era muy inferior a la española y que las dotaciones enemigas desertarían al primer disparo<sup>13</sup>.

Esto ya no lo pudo ver Cánovas, pero tuvo que ser muy consciente de lo polémico del personaje, que en 1895, y ya que no podía incrementar la Escuadra, decidió hacerlo sobre el papel, aumentando desconsideradamente la clasificación de los buques, con lo que cañoneros

<sup>12</sup> Sobre Beránger vid. *Ibid.* y en Archivo de la Armada D. Álvaro de Bazán, *Expedientes Personales*, Cuerpo General.

<sup>13</sup> Apud. Rodríguez González, A. R. *El desastre naval de 1898*, Arco libros, Madrid, 1997, págs. 64 y 65.

sin apenas valor militar se clasificaron como «cruceros de tercera clase», o simples cruceros en «acorazados de segunda clase», todo lo que influyó en esa falsa sensación de seguridad con que los españoles afrontaron la guerra con los Estados Unidos, ilusión pronto desvanecida.

Lo sorprendente es que Cánovas eligiera a alguien así para regir la Armada en tan decisivos años, pese a su pasado político y sus polémicas actuaciones.

A nuestro entender, el pasado político serviría, tal vez, para asegurar una fidelidad a toda prueba, de la que Beránger había dado clara muestra en el asunto Peral, así como de su habilidad para resolver el espinoso tema, evitando además que Cánovas se viera implicado directamente en él.

Por otro lado, Beránger era el marino de mayor graduación que había ocupado la cartera desde 1885, eso y su duro carácter tal vez aseguraran que la Marina, tan replegada sobre sí misma e incapaz de resolver muchos de sus problemas de gestión y organización, bloqueada por cuestiones burocráticas, de procedimiento y otras, se viera sacudida y obligada a ponerse en marcha.

Pero el «cirujano de hierro» que Cánovas impuso a la Armada, no sólo creó resentimientos dentro de ella, sino que fracasó a la hora de dinamizar su funcionamiento, acelerar las construcciones y prepararla para una guerra que ya se adivinaba en el horizonte.

### *Conclusión*

Por una serie de factores que iban desde lo personal a lo político e intelectual, Cánovas se sintió alejado de las cuestiones navales, que tanta trascendencia tendrían para el futuro del régimen que él había decisivamente ayudado a nacer.

Ello no le impidió tomar una postura mucho más activa sobre la cuestión de lo que han dado a entender sus biógrafos, tanto como atento observador, como al denunciar fracasos e insuficiencias, o al tomar decisiones.

Sin embargo, y pese a que no se le escapaba la importancia decisiva de la cuestión, Cánovas fue remiso a hacer formulaciones que marcaran los ejes de una política naval realista y eficaz, buscando el compromiso o la solución integradora, e incluso a apoyar claramente a sus ministros de Marina hasta 1885.

Posteriormente, creyó encontrar la solución a males que él había denunciado con gran rigor en el Parlamento en 1894 delegando en un hombre que no estuvo a la altura de las circunstancias y que, incluso tenía un pasado político y un talante personal muy alejados de los esquemas que más podrían atraer a Cánovas.

Pero, fuera por las razones aquí aducidas o por otras, lo cierto es que en pocas ocasiones Cánovas tomó en la cuestión el papel protagonista que su importancia merecía. De haber sido así, y dada la capacidad del gran estadista, probablemente no se hubiera llegado a la penosa situación que se puso de relieve en 1898.

Tal vez, por su parte, creyó que podía descargarse de un tema que no le era grato, tal vez, por la nuestra, sea esperar demasiadas cosas y demasiado complejas de un hombre, aunque fuera de su talla, que debía atender a tantos problemas.