



- ◆ 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)

# **COSTA Y LA POLÍTICA NAVAL DE LA RESTAURACIÓN**

**Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ**

*Doctor en Historia Contemporánea*

*Actas del Seminario "Aragón y la crisis colonial de 1898",  
pp. 99-117, Zaragoza, 1998*

## INTRODUCCIÓN

No es, por desgracia y sorprendentemente, el estudio de la política naval algo muy común en nuestro país, pese a la relevancia de los acontecimientos marítimos en nuestro pasado. Bien se podría decir, sin temor a exagerar, que las fechas de 1492 y 1898, por no citar otras, resultan decisivas en nuestro devenir histórico como nación.

Pese a ello, y como decíamos, no abundan en nuestro país los estudios sobre su pasado naval, marcando un agudo contraste con estados de nuestro entorno. Por referirnos a la historia contemporánea, apenas se han leído en nuestras universidades cinco tesis doctorales en los últimos treinta años sobre cuestiones navales, y eso incluyendo las referidas a cuestiones no estrictamente históricas, como el derecho marítimo y otras. Por contra, en Francia, que debe mucho menos a su proyección marítima, se han leído en el mismo periodo no menos de trescientas, e incluso el modesto Portugal acaba de completar una monumental historia de su Marina en 26 gruesos volúmenes, abarcando desde las primeras noticias históricas a la actualidad.

De igual modo, no abundan los estudios referidos a la política naval de la Restauración, ni los estudiosos de la figura de Costa suelen hacer más que episódicas referencias a sus percepciones y actuaciones sobre una cuestión crucial y de permanente actualidad durante la época.<sup>1</sup>

Ante tal estado de la cuestión, creemos necesario ofrecer un cuadro general, en el que se inscribirán las opiniones y actuaciones de Costa, que, tal vez por falta de ese marco de referencia no han podido ser valoradas como debieran.<sup>2</sup>

Analizaremos, en primer lugar, cual era el papel y valoración de la Armada en la sociedad española de la época, y las esperanzas puestas en ella como medio de expansión colonial, de prestigio exterior y de estímulo para el desarrollo industrial y tecnológico de un país que se reconocía ya atrasado respecto a Europa. Se valorarán las dificultades para acometer tal tarea dado dicho retraso y muy especialmente cuando en la época se asistía a una verdadera revolución en los armamentos navales debida a los grandes avances impuestos por la segunda fase de la Revolución Industrial, que desembocó en una auténtica carrera de armamentos. Se señalarán las ilusiones creadas por toda una generación de marinos que intentaron salvar ese bache tecnológico. Posteriormente, se analizarán las causas del fracaso de tantas esperanzas, así como el radical cambio de actitud del intelectual y político aragonés ante aquella dolorosa frustración nacional.

---

1. Véase, por ejemplo, el libro de Maurice, J. y Serrano, C. *Joaquín Costa: Crisis de la Restauración y populismo (1875-1911)*, Siglo XXI, Madrid, 1977.

2. Bordejé y Morencos, F. F.: *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, II Vol, 1868-1898*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1995 y Rodríguez González, Agustín R. *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*, Editorial San Martín, Madrid, 1988.

## LA ARMADA Y LA SOCIEDAD ESPAÑOLA

Aunque marinos y militares tuvieran muchos puntos en común al ser valorados por la sociedad, determinadas cuestiones hacían que sus papeles respectivos y responsabilidades fueran bien distintos.

**Significación interna:** La Marina era una institución poco presente físicamente en el territorio nacional, por su relativa pequeñez y por estar limitada básicamente a las tres ciudades departamentales de Cádiz, Ferrol y Cartagena, mientras que en pocas ciudades españolas faltaba una fuerte presencia del Ejército.

Tal vez por ello mismo, ya disfrutaba del prestigio habitualmente otorgado a todo lo poco conocido, pero había otras razones de mucho mayor peso.

Especialmente se valoraba por todos la disciplina de la Armada, que a diferencia del Ejército, nunca había participado como institución y salvo algunos pocos casos personales, en los constantes pronunciamientos y alzamientos militares del siglo XIX, habiendo respetado escrupulosamente siempre el orden establecido.

Esa tradición sólo se había roto con la Revolución de 1868 que destronó a Isabel II. Pero debemos recordar que entonces se dió el movimiento más popular de todo el siglo, y que una gran mayoría de españoles, a menudo por motivos diferentes y hasta enfrentados, se unió a él, puestos de acuerdo al menos en derribar "lo existente".

Además, en 1868 la Marina actuó unida y sin fisuras, mientras que el Ejército se dividió, lo que provocó que la sangre se vertiera en Alcolea, Béjar y Santander.

La opinión pública también observó complacida que la Armada no concedió recompensas a sus miembros por los hechos, salvo el disminuir la estancia en filas de los marineros, mientras que en el Ejército se multiplicaron los ascensos y condecoraciones.<sup>3</sup>

Posteriormente, y durante el "Sexenio Democrático", las sublevaciones estallaron en los buques y arsenales de la Armada, especialmente en el Cantón de Cartagena. Pero todos preferían olvidar aquellos hechos, y siempre quedaba la cuestión de que las revueltas habían sido protagonizadas por la marinería y los obreros de los arsenales, mientras que los oficiales permanecieron dentro de la más estricta disciplina y subordinación al poder civil.

Por todo ello, la Marina ofrecía a la opinión pública española la imagen de una institución que, ajena a cuestiones políticas, representaba lo mejor de las Fuerzas Armadas y un referente básico de unidad nacional, sobre todo frente al exterior.

---

3. Cervera Pery, José: *Juan Bautista Topete, un almirante para una revolución*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1996 y Rodríguez González, A.R. "La "Gloriosa" en Cantabria y en el Cantábrico", *Anuario Juan de la Cosa*, Vol VII, Santander, 1997.

Además la imagen había tenido una confirmación reciente con la Guerra del Pacífico contra Chile y Perú en los últimos años del reinado de Isabel II.

Una guerra distante y triste que enfrentaba a España con sus antiguas colonias, consideradas ya entonces como naciones hijas o hermanas, se eternizaba en un nada glorioso bloqueo, mientras que el gobierno no hallaba la manera de desenredar el embrollo en que él mismo se había metido sin serios motivos ni fines concretos.

La pérdida de prestigio parecía asegurada, y más cuando la única acción de guerra decidida fue el bombardeo del indefenso puerto chileno de Valparaíso, aunque notificado con antelación y previamente evacuado, por lo que no se produjeron víctimas.

Así, la decisión del almirante Méndez Núñez de bombardear el puerto peruano de El Callao, defendido fuertemente por baterías de costa y buques blindados, acción que suponía un serio riesgo para una escuadra compuesta de buques de madera, significó un cambio total en el panorama.

De hecho, fue una decisión personal de Méndez Núñez, cuando ya había recibido instrucciones del gobierno para abandonar aquellas aguas. Su popular aunque algo alterada frase de "Más quiero honra sin barcos que barcos sin honra" resumió enteramente la cuestión, pues a aquellas alturas la honra era lo único que podía salvarse.

Pese a dolorosas pérdidas y bajas, el bombardeo fue un éxito, teniendo lugar nada menos que un 2 de Mayo, fecha cumbre entonces del patriotismo español.

Todo aquello era verdaderamente una "quijotada" pero durante el conflicto España parecía no haber hecho otra cosa sino alancear pacíficos molinos y la opinión pública reaccionó entusiasmada ante una hazaña real.

Recuerdo de aquella explosión de nacionalismo popular fue que en el callejero de tantas ciudades españolas aparecieran nombres como "Méndez Núñez", "Callao" y otros, mientras que se empezó a acostumbrar vestir a los niños de marinero, y grabados de los buques y del hecho se colgaron en las paredes de muchas viviendas.

Incluso, y tras el nuevo prestigio ganado en "La Gloriosa" de 1868, se pensó seriamente en ofrecer a Méndez Núñez la corona vacante.

Otras cuestiones muy diversas contribuían a realzar el papel de la Armada en la sociedad española, entre ellas la de ser una institución ilustrada.

Nadie esperaba que un militar del Ejército fuera un sabio o un técnico, aunque se valoraran lo que se veía como excepciones. En tierra las figuras más relevantes lo habían sido por brillar virtudes más tradicionales y castizas que les convertían en grandes líderes, espadones o guerrilleros.

Sin embargo a los marinos se les suponía el saber como a los militares el valor. Desde el siglo XVIII la "memoria histórica", deslumbrada por figuras como Jorge Juan, Ulloa o Malaspina entre tantos otros confería a la Armada un papel en la re-

novación científica y técnica, de más valor cuando ya era visible que en España aquellas eran cuestiones en que nuestro país estaba retrasado con respecto a Europa.

Además, la formación y vida profesional de los marinos les hacía más abiertos al exterior en todos los aspectos. Otra cuestión era que sus destinos en ultramar, mucho más frecuentes que los del Ejército, y en que debían afrontar misiones diplomáticas, policiales, administrativas y muchas veces bélicas en las turbulentas colonias, marcaban decisivamente su carácter.

La Armada tenía complejas y duras tareas en un amplio escenario, de Filipinas a Fernando Poó, y del Sáhara a Cuba, y si algo se le reprochaba es que por escasez de medios materiales, no cumpliera perfectamente tales misiones.

Lo ideal para muchos navalistas de la época, incluido el propio Joaquín Costa, hubiera sido reducir el presupuesto del Ejército y aumentar el de Marina, dado que las necesidades mandaban. Mientras, se defendía siguiendo el modelo francés que el auténtico ejército colonial debía de ser la Infantería de Marina, solución mucho más racional que la de enviar masas de mal atendidos y entrenados reclutas, víctimas más de las enfermedades y de los escasos suministros que del enemigo.

### **Una enseñanza del pasado**

Había, de otro lado, otras cuestiones que hacían resaltar el papel de la Armada en la sociedad española, y éstas se referían a nuestro pasado como nación.

A menudo no se valora adecuadamente el que el gran fresco histórico del siglo XIX que suponen los "Episodios Nacionales" de Galdós, se inicie con el dedicado a la batalla de Trafalgar. Incluso y aparentemente, esa novela inicial parece romper con lo que será el eje del desarrollo posterior de la serie.

Sin embargo, se puede decir que Galdós era plenamente consciente de la oportunidad de encabezar su crónica de España contemporánea con este episodio marítimo, siguiendo así, y por otra parte, el tono de las Historias Generales de España que por entonces veían la luz y que daban al combate el carácter de hito histórico.

Indudablemente, la derrota de Trafalgar se inscribía por entero en el proceso de descomposición de la monarquía borbónica, con las figuras de Carlos IV y de Godoy, que conduciría apenas tres años después a la gran crisis nacional de la Guerra de la Independencia.

Pero Trafalgar marcaba también un cambio de tendencia, con aquella derrota España no había perdido sólo una escuadra, sino su carácter de gran potencia, y, a corto plazo, su imperio ultramarino en América.

En esa visión Trafalgar anunciaba la nueva trayectoria española como la de un país replegado sobre sí mismo y desgarrado en luchas internas.

Era a la vez el síntoma de una decadencia y causa de que ésta continuara y se profundizara, en especial la decadencia marítima de un país que había construido su imperio mediante la expansión oceánica. Después de Trafalgar no podría haber más hombres como Colón o Magallanes, ni tampoco lo que a fines el XIX parecía más preocupante: ni más buques cargados de riquezas ni nuevas colonias.

Otro factor era tenido en cuenta: la guerra naval es esencialmente técnica, y los nuevos avances de la Revolución Industrial no hacían más que reafirmar algo ya sabido: la victoria en el mar sería para el país que fuera capaz de construir mejores buques, dotarlos de las armas más modernas y eficaces y tripularlos con marinos preparados para dominar las cada vez más complejas máquinas.

Y si en Trafalgar ya se observaba un cierto desnivel técnico, éste no había hecho más que aumentar desde entonces.

La conclusión era que si bien una serie de virtudes militares consideradas proverbiales entre los españoles como su aptitud para la guerrilla, aseguraban la victoria en la lucha terrestre, menos técnica, estábamos menos dotados para una tan compleja como la naval.

El peligro era pues muy grande. Si España no recuperaba su potencia naval, y con ella su independencia técnica y su poderío económico, junto a nuevas y ricas colonias, corría el riesgo además de que esas virtudes guerreras tradicionales del español se volvieran contra sí mismo en luchas fratricidas, como ya venía sucediendo con harta frecuencia en el siglo XIX.

Así que tanto en su valoración como institución, por lo que se esperaba de ella y como sintoma del estado del país, eran muchas las esperanzas depositadas en la Armada.

## LA POLÍTICA NAVAL DE LA RESTAURACIÓN

Apenas resueltas las durísimas pruebas del Sexenio, y especialmente desde 1880, comenzó una activa campaña de opinión, con gran reflejo en la prensa diaria, reclamando la construcción de una nueva escuadra.

### Una urgente necesidad

La flota heredada del régimen isabelino, aunque importante en su época hasta merecer el cuarto o quinto puesto mundial, se había desgastado en la llamada Política de Expediciones, con episodios como la Guerra de Africa, Méjico, Santo Domingo y el Pacífico, así como en las crisis del Sexenio: guerra carlista, sublevación cantonal, e insurrecciones cubana y filipina.

Pero era aún más importante el que los buques y sus armas habían quedado, mientras tanto, completamente desfasados por los avances técnicos de la segunda fase de la Revolución Industrial, ya evidentes en la década de los setenta.

En efecto, y aunque los buques seguían siendo de vapor y todavía utilizaban el carbón como combustible, las nuevas máquinas, los mejorados blindajes de aceros endurecidos, las aplicaciones de la electricidad como medio de iluminación y como fuerza impulsora de motores auxiliares, los nuevos cañones, más pesados y de mayor alcance, de retrocarga y de tiro rápido, por citar algunas de las mejoras conseguidas, estaban significando un drástico cambio que dejaba anticuado el material naval en pocos años.

Si a ello unimos los nuevos explosivos, en la senda de la dinamita de Nobel, y armas como el torpedo y la mina submarina, podremos observar como todo lo referente a la guerra naval estaba sufriendo a finales del XIX una autentica revolución.

De estas nuevas realidades se era plenamente consciente en la España de la época, y toda una serie de proyectos, mas o menos fundados, comenzó a aparecer en libros, folletos y artículos de prensa, proponiendo una flota nueva y puesta al día.

Tal vez una de las mas claras expresiones de esta preocupación sea la exposición de Joaquin Costa en el Congreso de Geografía Colonial y Mercantil celebrado en Madrid en 1883, presidido por el propio Cánovas y que congregó a las mas altas personalidades de la política, de la Armada y del pensamiento colonial. Allí Costa se muestra como un firme partidario de una nueva y poderosa escuadra como medio indispensable para conservar y adquirir espacios coloniales, de lo que se derivarán grandes ventajas comerciales e industriales, aparte de las obvias repercusiones en el prestigio exterior del país y en la defensa, todo lo que constituye un discurso completamente acorde con el navalismo europeo de la época.

Si acaso llama la atención el que Costa siga siendo partidario del libre cambismo y contrario a un proteccionismo que librra a nuestras empresas navieras y de construcciones navales de la competencia de otros países, especialmente de la hegemonía británica en el sector. Su optimismo le lleva a considerar que el progreso es posible incluso sin medidas especiales, salvo la creación de infraestructuras y determinadas reformas en la gestión.

Muchas de sus propuestas de entonces merecieron tal atención que, de hecho, fueron objetivos oficiales, evidentemente porque partían de unos presupuestos y percepciones semejantes. No lo fue, sin embargo, la ya expuesta de reequilibrar los presupuestos de Guerra y Marina, considerando que había demasiado Ejército y que éste era de escasa utilidad en la época, y poca Marina, y de preteritoria necesidad.

Rozando ya la utopía, y aunque Costa reconoce que los tiempos son difíciles, afirma que España debe de volver a ser un gran poder naval, capaz de enfrentarse por sí sola o con la ayuda de las naciones latinas, entre las que cita a Italia y Argentina, a la hegemonía británica.

Su propuesta concreta se basa en construir en diez años nada menos que 119 buques de guerra, desde acorazados a torpederos, con un coste total de 310 millo-

nes de pesetas. Aunque las cifras parezcan altas, lo cierto es que eran muy parecidas a las que se manejaban en otros proyectos oficiales de la época<sup>4</sup>.

Paralelamente y desde 1880 a 1886 toda una serie de proyectos navales debidos a gabinetes conservadores o liberales vieron la luz, aunque por una causa u otra no llegaron a ser realizados.

La cuestión parecía que necesitase una pronta solución, tanto por los acelerados cambios técnicos como por el progresivamente endurecido ambiente internacional. En la "Era del Imperialismo", las grandes potencias no iban a mostrar ninguna clase de remilgos si sus intereses se contraponían a las de naciones que no estuvieran a la altura de las circunstancias. El nuevo principio era que el derecho procedía de la fuerza, y los países débiles no podían esperar nada de principios éticos o morales en las relaciones internacionales.

Un serio aviso lo tuvo España con la crisis de las Carolinas en 1885, cuando el Imperio Alemán decidió apoderarse de unas islas que, aunque descubiertas y bajo el dominio teórico de los españoles, no estaban controladas efectivamente por España.

Aunque entonces Alemania no era una gran potencia naval, la envejecida y desgastada escuadra isabelina española no podía afrontar a su enemiga, e incluso se temieron ataques contra las costas peninsulares o una invasión de las Baleares.

El conflicto tuvo una solución diplomática, gracias a la mediación Papal, pero en la opinión española quedó claro que una nueva y potente escuadra era tan necesaria como urgente.

### **Las dificultades**

Pero si las propuestas y proyectos anteriores no habían sido realizados, era porque las dificultades y problemas de la tarea eran evidentes.

La más obvia provenía del ya reconocido atraso industrial y técnico de España, que cuando apenas había asumido los avances de la primera fase de la Revolución Industrial, tenía que enfrentarse a los retos de la segunda.

Se planteaba entonces una seria disyuntiva: si era mejor importar del extranjero y confiar en que en el futuro la industria nacional podría imitar esos productos, o, por el contrario, sólo apoyando a la industria nacional, aunque fuera costosa, lenta y dudosa en sus resultados se conseguiría ese desarrollo.

---

4. "Estado de la Marina y medios de fomentarla", en *Marina española o la cuestión de la escuadra*. Huesca, 1912. Un análisis de la propuesta de Costa en Rodríguez González, A.R., ob. cit. pp 149-158.

La cuestión era tanto más crítica por cuanto se refería a la defensa nacional, en que era evidente que una cierta independencia de suministradores extranjeros era deseable, siempre, claro está, que no fuera reñida con la calidad de unos productos que asegurasen esa defensa, estando, por tanto al nivel de la calidad extranjera.

A este dilema, se añadían por entonces otros de solución igualmente difícil, los de orden técnico en lo referente al material naval.

Una escuela de pensamiento que llamaremos “clásica” propugnaba que el buque esencial en las escuadras sería el acorazado, enormes y complicados navíos, dotados de fuertes blindajes y poderosa artillería, de gran coste, que asegurarían el dominio de los mares.

Por contra, otros defendían ideas opuestas, especialmente la llamada “Jeune Ecole” francesa. Basados en que era imposible igualar la capacidad industrial británica, los pensadores franceses creían que un país en inferioridad de condiciones debía recurrir a medios heterodoxos para evitar su derrota en el mar.

Tales medios se basaban en el nuevo arma, el torpedo, y los pequeños y veloces buques que lo utilizaban como armamento principal: los torpederos.

Por el precio de un solo acorazado se podrían adquirir una veintena de torpederos, y aunque el gran buque consiguiera hundir a varios de los “pigmeos”, indefectiblemente los demás terminarían por torpedearlo y hundirlo.

Además, mientras los lentos y pesados acorazados se desgastaban bloqueando los puertos enemigos, y exponiéndose así al contraataque de torpederos, y al peligro de las minas y baterías costeras, nada podría impedir que algunos cruceros, buques menos armados y protegidos que los acorazados, pero dotados de mayor velocidad y autonomía, burlaran ese bloqueo y atacaran el comercio marítimo enemigo.

Así, incluso una potencia secundaria, basándose en las nuevas armas y buques, podría desafiar a una gran potencia naval, dejando que su superior escuadra se desgastara en un inútil bloqueo, mientras que atrevidos corsarios colapsaban su comercio marítimo o incluso bombardeaban sus puertos y ciudades marítimas.

Dentro de estas teorías la marina francesa fue la primera en investigar seriamente sobre el submarino, como arma ideal para esa estrategia de acoso, aunque tales buques no fueron una realidad hasta el siglo XX.

Igualmente los torpederos pronto mostraron ser indignos de la confianza puesta en ellos, demasiado pequeños, apenas tenían autonomía y capacidad para soportar mares embravecidas, y su arma principal el torpedo, apenas alcanzaba en la época los 500 ó 800 metros, lo que convertía su misión en suicida ya que los cañones de un acorazado eran plenamente eficaces a distancias de tres kilómetros. Sólo la sorpresa o el operar de noche podría asegurar el éxito, y siempre con graves riesgos.

Sin embargo, la amenaza representada por los pequeños torpederos fue considerada muy en serio y pronto los acorazados se erizaron de cañones pequeños de tiro rápido y ametralladoras para combatirlos, así como de focos eléctricos para descubrirlos en sus operaciones nocturnas.

Además se idearon buques que como los contratorpederos, cañoneros-torpederos y destructores, fueran capaces de destruirlos, al mismo tiempo que con su mayor tamaño, condiciones marineras y armamento, los sustituyeran en el combate entre escuadras en alta mar.

### **El plan naval de Rodríguez Arias**

La cuestión pese a éstos y otros problemas no podía ser postergada, y el 12 de Enero de 1887, el almirante Rodríguez Arias, Ministro de Marina en un gabinete Sagasta, consiguió ver aprobado al fin un plan de construcción de una nueva escuadra.

La situación política era además favorable, tras el llamado "Pacto de El Pardo" entre liberales y conservadores a raíz de la muerte de Alfonso XII, y desde luego, a todos parecía que la cuestión debía tener una inmediata resolución pese a todos los problemas.

En primer lugar, el programa naval debía atender a la terminación de una larga serie de buques encargados con anterioridad, y ante su necesidad ineludible, por gobiernos conservadores y liberales.

De un lado los conservadores, aunque básicamente proteccionistas, por motivos de eficacia y de coste habían encargado un acorazado, el "Pelayo", en astilleros franceses, así como un moderno y potente crucero protegido, el "Reina Regente", y cuatro más pequeños a astilleros británicos, por último se había adquirido una docena de torpederos de factura francesa, alemana y británica. En esta cuestión eran decididamente realistas, dudando de la capacidad de la subdesarrollada industria naval y siderúrgica españolas de la época, que sólo habían conseguido realizar el primer buque de cierta importancia de casco metálico y la primera locomotora en 1884-85.

Por su parte, los liberales, si bien originalmente librecambistas, estaban más preocupados por el desarrollo industrial del país, por lo que habían hecho hasta entonces muchos encargos a los arsenales estatales, entre ellos, dos copias del "Reina Regente", diez cruceros mas pequeños, cuatro cañoneros y algunas unidades menores.

De hecho, uno de los objetivos principales del plan de Rodríguez Arias, se basaba en apoyar la industria nacional por medio de encargos del estado que aseguraran su despegue y consolidación, ya que la demanda privada se dirigía hacia la industria extranjera, mucho mas competitiva.

A nadie se le ocultaba que los buques saldrían mucho más caros, de construcción más lenta y menos perfecta, pero se asumieron tales dificultades, pensando que no serían muy graves y que la cuestión merecía la pena. Del mismo modo, y pese a los buenos deseos, resultaba evidente que muchos de los diseños, y buena parte de los materiales de más alta tecnología, deberían ser importados, pero eso se consideró inevitable en un primer momento, esperando que después, con la experiencia acumulada, la industria nacional ganaría esa ansiada autonomía.

Aparte de los buques ya encargados, el plan debía financiar la construcción de siete grandes cruceros acorazados, y de unos diez cañoneros-torpederos, dejando para más adelante otros tipos. Se renunciaba, por tanto a construir los dos tipos extremos de buques de combate: los grandes acorazados y los pequeños torpederos.

La meditada solución tenía en cuenta las limitaciones de los torpederos para navegar, y sobre todo combatir, en alta mar, lo que motivó que no se volviera a encargar ninguno; y también la escasa autonomía de los acorazados, incapaces de navegar sin escalas desde bases peninsulares al Caribe, y aún más, a las lejanas Filipinas. Realmente se trataba de una escuadra dirigida hacia ultramar, y no pensada para conflictos europeos, de los que España parecía desentenderse.

Sin embargo, el proyecto se vió beneficiado por la firma en Mayo del mismo 1887, de un acuerdo con Italia, que aunque referido al mantenimiento del "statu quo" en el Mediterráneo y Norte de África y a la salvaguardia del principio monárquico, ambas cuestiones puestas en peligro por las ambiciones coloniales y el régimen republicano de Francia, permitió a España un acercamiento a la "Triple Alianza" formada por entonces por el Imperio Alemán, Austria-Hungría e Italia.

Mejor aún fue que el acuerdo contaba con la simpatía y el apoyo de Gran Bretaña, que iba a ser la principal suministradora de diseños, materiales y asistencia técnica para la construcción de la escuadra española.

Sin embargo, pronto se pusieron de manifiesto graves problemas en la consecución del plan. La industria española, tanto la estatal como la privada, no estaba a la altura del reto, y pronto los retrasos, dificultades y encarecimientos de las obras fueron un problema evidente.

Además, y por atender las peticiones de los grupos de presión locales, se distribuyeron en exceso los encargos, los siete grandes cruceros por ejemplo, se construyeron en nada menos que cinco astilleros diferentes, en Bilbao, Ferrol, La Carraca, Cartagena y Cádiz, lo que no sólo dificultaba la racionalización y "standarización" de los trabajos, sino que al repartir los encargos de tal manera, se dificultaba enormemente la consolidación de empresas que sólo habían comenzado a funcionar gracias a los encargos de la Armada. De hecho, de los cuatro astilleros privados constituidos gracias a dichos encargos, apenas sobrevivía uno a finales de los noventa.

Los arsenales del estado no pasaron obviamente por tales pruebas, pero estaban necesitados de grandes reformas e inversiones. Aunque tales necesidades habían si-

do previstas y financiadas por el plan, la urgencia por disponer de nuevos buques había hecho que no se hubieran realizado dichas mejoras más que en una pequeña parte.

De igual modo, quedó recortado el plan de adquisición de un gran número de minas submarinas para defender las costas de un agresor exterior.

Había, sin embargo, serios motivos par la esperanza pues toda una generación de marinos estaba ofreciendo por entonces una serie de adelantos técnicos que prometían ese deseado desarrollo técnico autónomo. Entre ellos destacan figuras tales como González Hontoria, creador de hasta tres sistemas sucesivos de artillería de retrocarga, José Luis Díez, un adelantado en la electricidad, Joaquín Bustamante, inventor de la primera mina submarina y de otros artefactos, de Fernando Villaa-mil, diseñador del primer "Destructor" que dió desde entonces su nombre a todos los de su tipo construidos en el mundo, y sobre todo, de Isaac Peral, creador del primer submarino moderno, de propulsión eléctrica, con periscopio y tubos lanza torpedos.

Pero, como veremos, la obra de tales hombres, aunque muy meritoria, no pudo lograr los objetivos deseados, básicamente , y aparte otros problemas, por la falta de un tejido industrial nacional que los aprovechara y desarrollara adecuadamente.

Era muy significativo que González Hontoria debiera encargar la fabricación de sus cañones a la industria francesa y alemana, o que Peral adquiriera materiales básicos para sus submarino en Gran Bretaña, por no citar que el "Destructor" debió ser construido en un astillero británico.

### **De la esperanza a la crisis**

Pese a todos los problemas y mientras éstos no fueron muy visibles, la confianza pareció asegurada: se estaba reconstruyendo por fin la escuadra, se había resuelto favorablemente la crisis de las Carolinas y se contaba con el apoyo diplomático de los acuerdos de 1887 con Italia.

Tal vez el punto más alto de confianza y optimismo coincidió con la construcción y pruebas del submarino de Peral, de 1885 a 1890.

El joven marino, de valor reconocido en las anteriores guerras, y de gran preparación científica y técnica recibió las más generalizadas, y hasta pintorescas muestras de apoyo de gran parte de la sociedad española, que identificaba con él las grandes esperanzas puestas en la Armada.<sup>5</sup>

---

5. Del mismo autor: *Isaac Peral, historia de una frustración*, Ayto de Cartagena y Caja Murcia, Cartagena 1993.

Eran entonces los submarinos algo sólo soñado por la imaginación de Julio Verne, pero en lo que diversos países y empresas estaban realizando grandes inversiones para convertir en algo real.

Pareció, por un momento que España podría salvar su “bache” tecnológico, y que, con el submarino, recuperaría el dominio de los mares. Se veía en ellos al arma de las naciones débiles contra la prepotencia de los carísimos acorazados de las grandes potencias.

Para muchos, podía ser el arma con la que las naciones latinas recuperaran su primacía frente a la hegemonía anglosajona, dentro de una alianza de España con sus antiguas colonias, idea tan cara a Costa.<sup>6</sup>

Incluso, llegando a planteamientos decididamente utópicos, se pensó que su uso como arma sería tan terrible que la guerra en el mar sería imposible, por lo que los conflictos se solucionarían en el futuro mediante la negociación y no por la fuerza. No era la primera vez ni sería la última en que se pensó esto de un nuevo y terrible artefacto bélico, pese a que tales esperanzas se han visto generalmente defraudadas.

Sin embargo, y pese a la brillantez de los resultados, el proyecto se vió abandonado cuando todo parecía que se había logrado un completo éxito

Se habló de envidias y rencores profesionales y políticos, de que muchos no creían posible que tal cosa pudiera ser conseguida en España, de que no era razonable gastar grandes sumas en un buque todavía no probado cuando escaseaban para construir los ya consagrados y de otros muchos motivos.

Tal vez la gota que derramó el vaso fue que la prensa empezó a especular con la esperanza de que el submarino permitiese la recuperación de Gibraltar, y, de hecho, la última prueba del submarino hubiera sido la travesía del Estrecho en inmersión, sumergiéndose en Algeciras, a la vista del Peñón, y apareciendo en Ceuta. Aquello era todo un desafío a Gran Bretaña, siempre tan recelosa de la seguridad de su importante base, y podía poner en peligro demasiadas cosas, incluso la reconstrucción de la escuadra, que, como ya sabemos, se estaba realizando gracias a la asistencia técnica británica. Así que un receloso Cánovas decidió poner fin al proyecto.

La cuestión era tanto más grave por cuanto en enero de ese mismo año, 1890, Gran Bretaña había creado una grave crisis a su secular aliado Portugal, al enviarle un “ultimatum” para que renunciara a la unión por tierra de sus colonias de Angola y Mozambique, en la posteriormente conocida como Rhodesia.

---

6. Una curiosa muestra de tales aspiraciones en Fabra, Nilo M. “Un viaje a la República Argentina en el siglo XXI”, publicado por primera vez en 1889, y recogido en la *Antología de la Ciencia Ficción española (1832-1913)*, Santiañez-Tió, Nil, (editor), Sirmio, Barcelona, 1995, pp 213-225.

Portugal no era una potencia rival de la británica, ni en lo económico ni en lo militar o naval, por lo que el asunto se vió como una innecesaria humillación para un pequeño país. De hecho, la monarquía portuguesa de los Braganza ya no pudo recuperarse y una revolución republicana se esperaba como algo inminente.

Cánovas no podía por menos que temer el efecto de contagio, especialmente si se recuerda que por esas fechas el aún niño Alfonso XIII había visto su salud puesta en peligro por una grave enfermedad que hizo temer por su vida, y que las simpatías republicanas de parte del Ejército eran manifiestas, como probaba la última intentona republicana del general Villacampa en 1886.

Por otra parte, no eran un secreto para nadie las simpatías republicanas de Peral, y el hecho de que en las manifestaciones de apoyo al inventor y al submarino, con frecuencia los vivas a la República estaban presentes.

Y de la actitud británica no cabía dudar, no ya sólo por la crisis portuguesa, sino por su reticencia a que se pudiera poner en peligro la seguridad de la de su, por entonces, decisiva base naval. Un buen ejemplo lo tuvo España, cuando en el luctuoso 1898 se decidió artillar con baterías de costa el Campo de Gibraltar, temiendo que una escuadra estadounidense utilizara la bahía de Algeciras como base en un ataque a las costas españolas. Aunque todos sabían contra quién estaban dirigidos los cañones, el gobierno británico no dejó de presionar duramente al español para que las retirara, pues en su opinión ponían en peligro su base, e incluso se llegaron a trazar planes para una operación militar que las destruyese y ocupara el territorio donde estaban enclavadas.<sup>7</sup>

Era, realmente, poner demasiadas cosas en peligro por algo que no se sabía si era práctico y hacedero. Así que al ya claro escepticismo de Cánovas sobre toda la cuestión se añadieron consideraciones de la más alta política.

Pero para la opinión pública, que tantas esperanzas había puesto en el submarino, el abandono sólo significaba que se había perdido una excelente oportunidad y que era muy probable que eso volviera a pasar en el futuro.

Mientras, la situación internacional se estaba deteriorando seriamente, y no sólo por la mencionada crisis luso-británica, la concurrencia entre las grandes potencias amenazaba constantemente con desembocar en una gran guerra europea, y desde luego, los intereses de pequeñas y decadentes potencias no iban a ser tenidos en cuenta.

Además, por motivos que aquí no podemos tratar, España se estaba distanciando de la Triple Alianza y de Gran Bretaña, y un cierto acercamiento a la alianza entre Francia y Rusia no llegó a concretarse. Y el aislamiento internacional y la falta de apoyos era algo que se pagaba duramente en esa época.

---

7. Jover Zamora, José María: *1898. Teoría y Práctica de la Redistribución Colonial*, FUE, Madrid, 1979.

Persistían los temores a la republicana Francia, y los problemas de límites en el Sáhara y Guinea, así como la cuestión de Marruecos.

En el Pacífico, y pese a los esfuerzos españoles por controlar los vastos territorios, con largas y costosas campañas en Mindanao y las Carolinas, surgió el nuevo problema del expansionismo japonés, visible en su guerra contra China en 1894, temiendo seriamente las autoridades españolas que el avance nipón terminaría por dirigirse hacia nuestras posesiones, y ello pese a recientes tratados de límites y de amistad, comercio y navegación.<sup>8</sup>

### Hacia el desastre

En España, tras las celebraciones del IV Centenario del Descubrimiento de América, los problemas se sucedían. En 1893, los incidentes que desembocaron en la Guerra de Melilla, mostraron que se era incapaz de explotar la situación para lograr la tan deseada expansión en Marruecos, y que el Ejército no estaba bien preparado para una rápida movilización, ni se encontraba adecuadamente adiestrado y equipado. Para un Costa que aún se dolía de la ocasión perdida en 1860 debió ser la constatación de sus temores

Peor fue que al año siguiente, en 1894, una investigación parlamentaria demostró palmariamente que el plan de construcción de la escuadra de 1887 no se estaba cumpliendo: muchos buques iban muy retrasados en sus obras o parecían defectuosos y el dinero del presupuesto estaba prácticamente agotado. Pero pese a los enconados debates, el problema no tuvo solución.<sup>9</sup>

Además, los recortes en el presupuesto normal, debidos a la política de “presupuestos de la paz” emprendida por los liberales ante la crisis económica, provocaron que los buques ya en servicio no tuvieran el adecuado mantenimiento, pese a que operaban continuamente. En 1895 se perdieron en accidentes tres cruceros, entre ellos el “Reina Regente”, con toda su tripulación de más de cuatrocientos hombres, hecho terrible pues la cifra superó la de los muertos en los combates navales del 98. Los recortes presupuestarios provocaron además la reducción de la Infantería de Marina, de doce a tres batallones, lo que significaba que se abandonaba definitivamente el proyecto de Costa de convertirla en un ejército colonial.

Las insurrecciones en Cuba y Filipinas añadieron nuevos problemas, pues eran necesarios docenas de pequeños cañoneros para la vigilancia de costas y para apo-

---

8. Rodríguez González, A.R. “España y Japón ante la crisis de 1898. Antecedentes e Hipótesis” en *Mar Océana*, nº 1, Madrid, 1994, págs 181 a 193.

9. Del mismo autor: “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*. U.C. de Madrid, 1996, págs 199 a 209.

yar al Ejército, y aunque pronto estuvieron listos, los pequeños buques eran inútiles en una guerra naval, por lo que el esfuerzo y el dinero empleado en ellos terminó siendo en detrimento de los verdaderos buques de combate. Del mismo modo, hubo que destinar muchos buques de la escuadra a ultramar, donde las continuas operaciones y el escaso mantenimiento pronto los dejarían inútiles.

El nuevo gobierno de Cánovas, y especialmente, su Ministro de Marina, almirante Beránger, intentó solucionar el problema con un nuevo presupuesto extraordinario, con cargo a un nuevo impuesto sobre la navegación.

Como parecía improbable que los desbordados astilleros españoles pudieran construir rápidamente nuevos buques, se decidió comprarlos en el extranjero, política clásica de los conservadores. Pero, por un motivo u otro, tales gestiones produjeron escasos resultados, limitándose a la compra en Italia del crucero acorazado "Cristóbal Colón", un buque moderno y potente, pero que llegó sin sus dos cañones más pesados, por fallos en las pruebas, y seis destructores en Gran Bretaña, de nuevo buques en la vanguardia técnica del momento, pero que entonces eran poco más que grandes torpederos, con parecidas limitaciones para efectuar largas navegaciones y el inconveniente del escaso alcance de los torpedos de la época.

También se compraron tres transportes y algunos remolcadores, y de forma más notoria, dos diques flotantes británicos, destinados a Cavite y La Habana, para que pudieran reparar allí los buques mayores, ya que los desatendidos arsenales de Ultramar sólo podían atender a los cañoneros, recurriendo para los mayores a los astilleros de los EE.UU. o al británico de Hong Kong.

Se decidió modernizar al acorazado "Pelayo" y a las dos viejas pero todavía eficaces fragatas acorazadas "Numancia" y "Vitoria", en arsenales franceses. Pese a sus limitadas velocidad y autonomía, los tres buques formaban un conjunto de gran poder defensivo, pero ninguno de ellos había terminado sus obras cuando estalló la guerra en 1898.

Gracias a suscripciones populares, o a donaciones de particulares, se pudo disponer de algunos pequeños cañoneros y encargar tres pequeños cruceros, pero poco significaban los primeros en una gran contienda, y en cuanto a los segundos, no pudieron terminarse en tan corto plazo.

En cuanto a los encargados con tanta anterioridad, se intentó acelerar sus obras, pero los cruceros "Lepanto" y "Alfonso XIII", copias del desgraciado "Reina Regente", resultaron tan defectuosos que apenas pudieron ser utilizados. Quedaban otros tres cruceros acorazados por terminar, dos de ellos ya botados, pero con un criterio discutible, se cambió el proyecto sobre la marcha, con lo que tampoco estuvieron listos para la guerra.

El resultado final de todas aquellas iniciativas era bien escaso, al menos en el corto plazo disponible. Pero Beránger, ya que no podía incrementar la escuadra en la realidad, decidió hacerlo sobre el papel. Por un Real Decreto de 1895 se elevó ar-

tificialmente la clasificación de los buques, con lo que simples cañoneros se convirtieron en “cruceros de tercera clase”, cruceros coloniales sin gran valor militar en “cruceros de primera clase”, y los cruceros acorazados en “acorazados de segunda clase”.

Con ésto y con hacer figurar en el estado anual de las fuerzas navales a todos los buques, incluso a los ya inútiles o los todavía en construcción, se contribuyó a confundir a todos acerca del estado real de la Armada, con las consecuencias que eran de esperar.

La prensa, por su parte, no se dejó engañar tan fácilmente, y criticó duramente al ministro, reclamando medidas eficaces para reforzar considerablemente la escuadra. Se criticaba la estrategia del gobierno en Cuba: en vez de enviar centenares de miles de pobres reclutas mal atendidos, entrenados y equipados a ser víctimas mas de la fiebre amarilla que del enemigo, se debería haber mandado una buena escuadra, que a la vez que impediría que les llegaran a los rebeldes armas y refuerzos por mar, serviría para disuadir con su presencia a los EE.UU. de intervenir en los asuntos de la isla.

Muchos marinos eran también conscientes de la difícil situación de la escuadra: los aunque modernos, muy atareados buques, seguían sin el adecuado mantenimiento, y se estaban deteriorando rápidamente, y no había significativas incorporaciones (salvo pequeños cañoneros y los pocos buques mencionados) ni refuerzos cuando un conflicto con los EE.UU. parecía cada vez mas cercano y posible. No faltaban motivos para el pesimismo, y hasta para el fatalismo, pues pese a que los problemas eran continuamente denunciados, seguían sin hallar una solución adecuada.

Entre los que así pensaban, destaca la figura del almirante Cervera, un gran profesional de reconocido prestigio y que había sido Ministro de Marina con los liberales en 1892. Cervera estaba convencido, al menos desde 1896, que en caso de guerra con los norteamericanos, la derrota era segura. A finales de 1897 le fue entregado el mando de la principal unidad de la Armada: la llamada “Escuadra de Instrucción”, para entonces ya se había producido el asesinato de Cánovas, y la subida al poder de Sagasta. Sólo faltaban pocos meses para que se consumara el “Desastre”.

Ante tales antecedentes, nada tiene de raro que se produjese una rápida y decisiva derrota naval frente a un enemigo entonces aún lejos del poder naval y militar que llegaría a alcanzar en el siglo XX. Tal vez la derrota hubiera sido inevitable, dado el aislamiento internacional de España y su desgaste previo ante la doble insurrección cubana y filipina, pero las circunstancias del “Desastre” lo alejaban de otras derrotas gloriosas ya mencionadas y perfectamente asumidas por el nacionalismo español: la guerra del 98 no presentó ningún Trafalgar ni ninguna Zaragoza o Gerona, sino un cuadro previo de mala gestión al construir la escuadra y otro, más ominoso aún, de derrotismo y errores durante la contienda.<sup>10</sup>

---

10. Para una visión crítica de la guerra ver Rodríguez González, A.R. *La Guerra del 98. Las campañas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas*, Aguilar, Madrid, 1998.

Aquella imagen de ineficacia, luego tergiversada por mitos como el de que los buques españoles eran anticuados navíos de madera cuyos cañones no alcanzaban a los casi invulnerables buques americanos, resultó demoledora para tantas esperanzas puestas en la Armada, y no fue sólo Costa el que lo entendió así, al proponer la supresión del Ministerio de Marina y que se redujera a un servicio de guardacostas. El dinero invertido en los buques de guerra había sido literalmente “arrojado al mar”, y nada aseguraba que el caso no se volviera a repetir. Y tales gastos se habían hecho en detrimento de otras infraestructuras mucho más necesarias y productivas para el país, desde carreteras y canales a escuelas.<sup>11</sup>

En los años sucesivos, y tras un verdadero “plan de estabilización” de Villaverde que obligó al desguace de multitud de buques de escasa o nula utilidad, el cierre temporal de la Escuela Naval y otras medidas igualmente drásticas, la Armada tuvo bastante con sobrevivir como institución.

A diferencia del Ejército que pudo alardear de que la paz, y por tanto la derrota se la habían impuesto los políticos y que tomó en lo sucesivo un papel protagonista en la vida nacional, imponiendo sus soluciones a la sociedad civil<sup>12</sup>, los marinos tuvieron que solicitar de los políticos el que aseguraran la continuidad de la institución.

Así se explica que fueran civiles los que tuvieran que tomar la tarea de la reconstrucción de la escuadra, como Sánchez de Toca, Silvela o Maura, desempeñando incluso la cartera de Marina, algo que hubiera sido inaceptable para los militares de tierra. Por lo mismo resulta muy clarificador que los marinos no apoyaran a sus compañeros del Ejército cuando éstos impusieron la Ley de Jurisdicciones.

Lentamente la situación fue cambiando, y cuando en 1907, la ley Maura-Ferrándiz de construcción de una nueva escuadra fue presentada, obtuvo poca oposición incluso de los republicanos. Pero Costa, cercano a su muerte y definitivamente vuelto ya de sus ilusiones anteriores, persistió en su oposición, como si presintiera que la nueva escuadra iba a ser gastada en la estéril aventura de Marruecos y consumida finalmente en la Guerra Civil<sup>13</sup>.

---

11. Véase el escrito dirigido por Costa al Circulo Mercantil e Industrial de San Fernando en 1899.

12. Núñez Florencio, Rafael, *El Ejército español en el Desastre de 1898*, Arco Libros, Madrid, 1997 y del mismo autor *Militarismo y Antimilitarismo en España. (1888-1906)*, CEH-CSIC, Madrid, 1990.

13. Véase el “Informe acerca de la construcción de la escuadra” de Costa aparecido en El País de 25-XII-1907. De los tres acorazados construidos entonces, uno se perdió por accidente en las costas marroquies durante las operaciones, los otros dos, cada uno en un bando, se perdieron en 1937 por mina y explosión interna respectivamente.