



- ◆ 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)

DON FEDERICO GRAVINA,

Caballero del Orden de San-Tiago, Comendador de Ballaga y Algarga en el de Calatrava, Gentil-hombre de Camara de S. M. con exercicio, Teniente General de la Real Armada, y Comandante General de la de S. M. C. en el Oceano.

CONCEDO licencia al *Naviero embarcado en este navio* *Concepcion de Manuel Lopez, hijo de Agustin, natural de Piza,* para que pase al *Comarcamento de Ferrol, á servirle* *3* dias.

á cuyo efecto se provea en la Municipalidad de Brest de los pasaportes necesarios conformandose á las leyes territoriales. Y ruego á todas las autoridades constituidas de los parages de su tránsito no le pongan impedimento en su viage, sino que antes bien le den los auxilios que pudiere necesitar, como yo de mi parte guardaré en todos asuntos la misma consideracion con qualesquier despachos que se me presentaren de las autoridades militares ó civiles de la Francia en quanto pueda concurrir á su cumplimiento. Y por lo que respecta á su tránsito en los pueblos de Espana hasta la llegada al de su destino, mando á los Oficiales de Marina, y á los indigidos de otra qualquiera clase sujetos á mi jurisdiccion, y á los que no lo fueren, Justicias ordinarias, Cabos Militares, y demas personas á quienes toque, requiero en nombre de S. M. no le pongan embarazo en el uso de este pasaporte, sino que antes bien le dea todo el favor y auxilio que necesitare, y el de alojamiento, bagages y viveres que pidiere, pagandolos puntualmente á los precios establecidos ó corrientes, por convenir así al Real servicio. A cuyo efecto expido el presente firmado de mi mano, sellado con el escudo de mis Armas, refrendado por el Secretario de la Comandancia General de esta Armada del Oceano. Valga por dias.

Dado á bordo del navio *Concepcion* en Brest á *veinte y dos* dias del mes de *enero* año *uno*.



Federico Gravina
CO
Com. de Brest
Comandante
Comandante

El que en esta Comandancia govierna el
de

EL PLAN NAVAL DE RODRIGUEZ ARIAS DE 1887 Y SUS ANTECEDENTES

Agustín R. RODRIGUEZ GONZALEZ
Licenciado en Historia

Introducción.

El régimen político de la Restauración, tras las graves crisis del *Sexenio Democrático* (1868-1874), nació con la decidida voluntad de hacer honor a su nombre. Sin embargo, la consolidación del nuevo régimen y los problemas derivados del incremento del déficit público como consecuencia de los conflictos bélicos iniciados en la etapa anterior, retrasaron la toma en consideración de otras necesidades.

Hacia el cambio de década fue resurgiendo el interés por una flota que estaba envejeciendo rápidamente en lo técnico y en lo operativo, con unos buques ya anticuados y desgastados tras su intensa actuación tanto en las expediciones isabelinas (Africa, Cochinchina, Pacífico, etc.), como en las posteriores contiendas civiles y coloniales.

Desgraciadamente, en una época en que la tecnología naval se estaba desarrollando velozmente, se habían perdido años cruciales: los astilleros españoles, estatales o privados, se revelaron por lo pronto incapaces de realizar cascos metálicos, mientras la industria apenas podía suministrar productos siderometalúrgicos y máquinas. Todo ello llevaba a una peligrosa dependencia del exterior.

Por otro lado, en los primeros años de la que se ha dado en llamar la Epoca del Imperialismo (1880-1914) y en medio de profundas transformaciones del armamento naval, que afectaban tanto a la táctica como a la estrategia, la misma rapidez de los cambios, la escasez de experiencias reales de combate y la diversidad de escuelas de pensamiento, condujeron a una cierta atmósfera de confusión en lo referente a las flotas. El alto costo de construcción y mantenimiento de unos buques poco operativos y fiables en los que abundaban los accidentes, llevó a profundas polémicas en todos los países, no sólo entre los marinos o militares, sino también en la prensa y los parlamentos.

Paralelamente, y a pesar de una situación de paz generalizada, excepto incidentes aislados, las tensiones entre las potencias por lograr un buen puesto en el reparto colonial fueron en aumento, originando un rearme naval progresivamente acelerado.

En este enrarecido ambiente, y con premisas tan poco halagüeñas, nuestros marinos y políticos debieron afrontar la tarea de reconstruir la fuerza



EXCMO. SR. D. FRANCISCO DE PAULA PAVÍA Y PAVÍA,
VICEALMIRANTE DE LA ARMADA, EX MINISTRO DE MARINA.
Nació en Cadix, en 1810, y en Madrid, el 7 del actual.

Colección Fernández Duro. (Museo Naval, Madrid.)

naval española. Con la perspectiva que nos da el tiempo, es fácil sentenciar que se equivocaron en sus planteamientos. Lo que intentaremos explicar aquí es que fueron más conscientes de los problemas con que debían lidiar de lo que se les ha reconocido hasta ahora, y que buscaron conciliar unos muy limitados recursos con unas tareas tal vez excesivas.

Los programas de Pavía y de Antequera.

La primera formulación de un programa de construcciones navales es la del vicealmirante Francisco de Paula y Pavía, ministro de Marina entre el 8 de febrero de 1881 y el 8 de enero de 1883. Aprovechando la discusión del presupuesto de 1883-84 en las Cortes, presentó un proyecto para el que pedía un presupuesto extraordinario de 250 millones de pesetas. En la parte expositiva afirmaba: *En pocas ocasiones se habrá declarado la opinión pública tan unánime en pro de una idea, como lo fue en estos últimos tiempos, reconociendo como necesidad imperiosa el incremento y desarrollo de la marina militar...* (1).

Después se extendía sobre la escasez de medios financieros, rechazando por poco efectiva e injusta la idea de sufragar los gastos por medio de una suscripción nacional (idea que continuamente proponía la prensa).

Pasaba a continuación a analizar los astilleros del Estado. Concedía que el de La Carraca era poco apropiado en la actualidad para las construcciones navales, pero su posición estratégica, al este de Gibraltar y *por tener casi enfrente el vasto imperio de Marruecos* le otorgaba un gran valor. Proponía que se le reservara para pequeñas construcciones y carenas.

Respecto a la industria particular *es necesario (su) desarrollo ... y que de principio en España la construcción de buques de hierro...* así que este Ministerio, viendo con pena la cantidad consignada en el presupuesto para el material de Marina, se empleaba casi por completo en el extranjero, de donde venían los hierros elaborados con mineral llevado de España, hizo un llamamiento a los industriales españoles diciéndoles: *si elaboráis el hierro convenientemente, lo que podéis hacer hasta con ventaja al extranjero, pues contáis con la primera materia y con el carbón de las cuencas nacionales, yo os preparo o proporciono un mercado importante, por que surtiréis a la Marina de Guerra de los hierros que sean necesarios.*

Así, seguía, se están construyendo ya los buques... *con hierros producto de la industria nacional, industria que con este motivo sufrirá un notable desarrollo, pues sabe que puede contar con un mercado de importancia.* (1).

Señalaba que *de desear sería que esos ricos navieros y capitalistas de nuestro país completaran su obra patriótica fundando establecimientos marítimos que sirvan de base y auxilio a los arsenales del Estado. Porque hoy por hoy puede asegurarse que en España únicamente en sus establecimientos oficiales*

(1) Baamonde y Ortega, M.: *La Administración de la Marina Militar Española durante el reinado de la Casa de Borbón*. El Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego, 1899, pág. 34 y ss.

es donde aprenden y se instruyen los herreros de ribera y operarios para la construcción de buques de hierro, lo cual produce el que los trabajos que actualmente se verifican sean relativamente lentos. (1).

El almirante Pavía hacía una defensa de su labor como ministro, labor que era regularmente criticada por la prensa: había dotado a El Ferrol con un nuevo dique de carenas y un taller para obras metálicas, estableciendo depósitos de pertrechos en cada arsenal y dando al de Cartagena un taller de proyectiles.

En lo referente a los buques, afirmaba haber impulsado las obras en los tan traídos y llevados cruceros encargados por Prim y ordenado la construcción de tres cruceros y tres pequeños cañoneros. Por último, había encargado otros cuatro buques con caudales del presupuesto de Ultramar.

Por último, con los 250 millones de pesetas solicitados, se proponía dotar a la armada en seis años de 10 acorazados, seis cruceros de primera clase blindados, seis de segunda, 12 avisos, 40 cañoneros (14 de ellos con torpedos) y cuatro transportes, incluyendo en estas cifras los buques en servicio o en construcción que merecieran la pena ser conservados.

Añade que el esfuerzo crediticio que se exige es inferior al que realizan otros países, destacando entre ellos a Italia que, *con menos que defender, dedica casi el doble en porcentaje* que nuestro país.

Los fondos se obtendrían con la venta de los montes del Estado, provocando las críticas del ministro de Fomento que, unidas a las que ya había recibido su gestión, provocó la dimisión de Pavía pese a los ruegos de Sagasta y de Martínez Campos (1).

Durante el resto del año 83 se sucedieron dos ministros, Rodríguez Arias y Valcárcel, que poco pudieron hacer. El nuevo año vino con la subida al gobierno de los conservadores, y con ella un nuevo ministro: el contralmirante Antequera. D. Juan Bautista Antequera tenía un buen pasado de lobo de mar (cuya ausencia en Pavía le había concitado un buen número de críticas en la prensa), en el que figuraba una Cruz de San Fernando en 1843 por aplastar sublevaciones en Alicante y Cartagena, y sobre todo, el mando de la *Numancia* en el bombardeo de El Callao.

Lo primero que hizo fue activar los trabajos de la Junta de Reorganización de la Armada, creada por Real Decreto de 20 de noviembre de 1883 y presidida por los almirantes Pinzón y Chacón con la colaboración de dos senadores y dos diputados. Entre los vocales figuraban Topete, Rodríguez Arias, Beránger, Auñón y el mismo Antequera.

El organismo era engorroso, así que el flamante ministro formó un gabinete asesor, llamado *Pentágono* compuesto por jóvenes tenientes de navío: Auñón, Víctor Concas, Villaamil, Ardois (inventor de un nuevo sistema de señales) y D. Antonio Piñeiro (2).

(2) Nuñez, I.: Carta abierta Al Programa. *Revista General de Marina*. Mayo 1975, páginas. 475 y ss.

EL PLAN NAVAL DE RODRIGUEZ ARIAS DE 1887 Y SUS ANTECEDENTES



Don Juan Bautista de Antequera, por Manuel Ussel de Gumbarda. (Museo Naval, Madrid.)

El *Proyecto de Fuerzas Navales* vio la luz el 29 de abril de 1884 (3).

Se afirmaba que *después de largos años de luchas, trastornos y de escasez, el antiguo material flotante después de cumplir su cometido en las campañas del Pacífico, Santo Domingo, Méjico, Cuba, el Cantábrico y Joló, no es ya ni económica ni militar, ni humanamente posible que flote siquiera, y que llegada la hora de ser reemplazada por absoluta necesidad, y estando todo por hacer, la circunstancias imponen un sacrificio a la Nación si quiere ver garantizados sus más vitales intereses* (4).

La Marina, conocedora del estado del país, y después de haber contribuido a su pacificación en Europa, América y Oceanía con los restos de la antigua escuadra, sin omitir sacrificios de ninguna clase, no dirige ciertamente cargo ninguno al país, del que se honra en ser su más genuina representación al exterior pero contesta con pena a los que se le hacen por los que quisieran que al entrar el territorio en un estado normal, se hubiese encontrado la nación con una marina en igual relación con la de los Estados con quienes se nos compara, cuando la nuestra no ha dispuesto ni de presupuesto, ni de créditos ni de condiciones análogas (5). Se señala que el total pedido alcanzará un 7 por 100 del presupuesto, menos que el 12 por 100 de Inglaterra, el 8 por 100 de Francia o el 7 por 100 de Italia *a cuya marina tan sin razón se quiere comparar la nuestra, pues que aquella nación no tiene más necesidades que las de Europa* (6).

Además, el dinero invertido en la escuadra será... *reproductivo pues no sólo la protección al comercio, el aumento de nuestras relaciones con los pueblos de nuestras razas que verían en España su genuino representante en los congresos de Europa, y sobre todo del respeto de todas las potencias, evitaría injerencias en asuntos de carácter interior, cuyas injerencias son quizá una de las mayores contrariedades que ha experimentado la nación, y cuyo respeto al exterior sólo puede alcanzarse en primer término con la Marina de guerra, nervio de toda la Nación que aspire a no vivir del consentimiento de los tratados* (7) *debiendo el Gobierno tener en cuenta el estado de las marinas de China y Japón y de las Naciones de América.*

España, nación eminentemente marítima con dos imperios en Ultramar, si no los mayores, los más ricos después de los de Inglaterra (8) debe pues atender con limitados medios a la defensa de dilatadas y abordables costas; por ello, se dividen las fuerzas a construir en dos grandes grupos: Servicio de Guardacostas y Fuerzas Generales.

Para el primero se proponen desde pequeños acorazados costeros de 1.600 toneladas del tipo creado por la casa Armstrong *para cañoneros chi-*

(3) El proyecto se editó en Madrid por la imprenta de Infantería de Marina ese mismo año.

(4) *Ibid.*, pág. 75.

(5) *Ibid.*, pág. 74.

(6) *Ibid.*, pág. 73.

(7) *Ibid.*, pág. 74.

(8) *Ibid.*, pág. 39.

EL PLAN NAVAL DE RODRIGUEZ ARIAS DE 1887 Y SUS ANTECEDENTES



Don Ramón Auñón Villalón. Colección de fotografías del Museo Naval.

nos (9) a cañoneros coloniales o lanchas de vapor. Su misión sería la policía y defensa local.

Para lo segundo se proponían acorazados de primera y segunda clase (guardacostas) no pasando de un desplazamiento de 9.000 toneladas en ningún caso, pero con autonomía suficiente para *acudir al socorro de nuestras provincias ultramarinas* (10). Por lo mismo se necesitaba algún crucero blindado que debería *poder pasar los canales de Suez y Panamá* (11); además, cruceros de primera, segunda y tercera categoría.

Se piden transportes de guerra para efectuar desembarcos ofensivos, ya que la reciente experiencia inglesa en Egipto ha demostrado que los buques de comercio no sirven a ese fin.

Se indica que el Estado, ya que subvenciona a compañías trasatlánticas, haga que éstas construyan grandes diques de reparaciones en Cuba y Filipinas, *cuyas mejoras serán las dichas empresas las primeras en utilizar, serán un recurso para la Marina Mercante, y una necesidad en caso de guerra para la del Estado* (12).

También habrá de subvencionar buques mercantes para que, en caso de guerra, sirvan como auxiliares de la guerra. Pero *hoy ... no es llegada esta ocasión, pues sin Escuadra de combate que pueda impedir las represalias, es inútil pensar en el corso y por consiguiente el sacrificio ... no tendría objeto ... cuando todos los buques son hechos en el extranjero* (13).

Tras estudiar los costos de mantenimiento de los buques y advertir la escasez de marinos movilizables, se predice que terminado el programa, serán necesarios nuevos créditos para renovar continuamente la escuadra.

El conjunto queda establecido como sigue:

- 6 acorazados trasatlánticos.
- 6 acorazados guardacostas.
- 2 cruceros blindados.
- 32 torpederos (1 ya construido).
- 6 cruceros de primera clase (6 construidos o en construcción).
- 9 cruceros de segunda clase.
- 11 cruceros de tercera clase (10 construidos o encargados).
- 6 transportes (2 construidos).

Lo que, desde los acorazados trasatlánticos a quince millones de pesetas cada uno, a los torpederos de 200.000, importaba un total de 231.170.000, de pesetas.

El servicio de guardacostas requería:

- 18 guardacostas blindados.

(9) *Ibid.*, pág. 7.

(10) *Ibid.*, pág. 33.

(11) *Ibid.*, pág. 39.

(12) *Ibid.*, pág. 43.

(13) *Ibid.*, pág. 44.

58 de segunda y tercera clase.

8 lanchas de vapor,

por un total de 71.840.000 de pesetas a sufragar principalmente por los presupuestos de Filipinas, Cuba y Puerto Rico (14).

Para la construcción de los buques se ...*aspira a que la mayor parte de la flota salga de nuestros arsenales...* y como se han calculado los precios... *como si debiera construirse en España, y como eso no será posible, al menos en algún tiempo* (mientras se reorganizan los arsenales) *y los acorazados mayores deberán hacerse en el extranjero, puede suponerse una economía de alguna consideración.*

Con todo lo detallado y grandioso del proyecto, no podemos evitar mostrar ciertas dudas sobre su viabilidad.

Algunos detalles parecen poco ajustados: los acorazados *trasatlánticos* se presupuestan en quince millones de pesetas cada uno, el *Pelayo*, de su mismo tamaño y época, costó sin su artillado y otros pertrechos unos 22 millones (15) y su autonomía, a velocidad económica, de tres mil millas, resultaba insuficiente para navegar sin escalas (como sería de esperar en tiempo de guerra) hasta el Caribe, ya que la distancia entre Canarias y Puerto Rico es de 2.840 millas, pudiendo verse el buque por cualquier complicación (anormal gasto de carbón por averías, falta de puesta a punto o necesidad eventual de aumentar velocidad y por tanto consumo) en graves aprietos. Peor aún sería el traslado a Filipinas, aparte del reducido calado para pasar Suez, que no se cita para los acorazados.

La cuestión del precio puede referirse a cada categoría de buque.

Los dos cruceros acorazados llevarían todavía *aparejo completo*. En ellos parece recaer todo el peso de socorrer ultramar. No se citan los cruceros protegidos. Para cruceros de primera clase se aceptaban buques ya anticuados: los proyectados por Tallería.

En todo caso el *Proyecto de Fuerzas Navales* pasó a ser proyecto de Ley presentado a las Cortes el 25 de junio de 1884. En su parte expositiva se insistía en recurrir al extranjero para las construcciones y materiales (al menos en parte) y se felicitaba por los inventos de González Hontoria y de Bustamante.

La segunda sección se encargaba de estudiar la capacidad de la industria nacional para atender a las construcciones, la tercera de la reforma de los arsenales y la cuarta de la del personal. Sólo el proyecto de escuadra de la primera sección (el analizado hasta ahora) estaba completo (16). La comisión formada para su estudio tuvo como presidente a D. Segismundo Moret y emitió su dictamen el 20 de mayo de 1885 (17). La parte más visible incluía

(14) *Ibid.*, ver cuadros, págs. 15, 45 y 67.

(15) Aguilera y Elías: *Buques de Guerra Españoles 1885-1971*. Madrid, San Martín, 1980.

(16) Diario sesiones Cortes. Diputados. 1884. Apéndice al número 30.

(17) Diario sesiones Cortes. Diputados. 1885. Apéndice al número 152.

A. RODRIGUEZ GONZALEZ



Don José María Beránger, de Marín.

Don José María Beránger. Colección Fernández Duro. (Museo Naval, Madrid.)

la reducción a ocho del mínimo de acorazados, de un solo tipo, desdeñando los *locales* o guardacostas por poco útiles. Los cruceros se reducían a ocho nuevos, de más de tres mil toneladas, dejando otros 47 pequeños, comprendidos los guardacostas y los caza-torpederos (citados por primera vez). Significativamente los torpederos pasaban de 32 a 65 unidades *verdadera guerrilla de la mar, arma que equilibra hoy las fuerzas de los débiles contra el poder de las escuadras acorazadas*, se proponía además que un transporte lo fuera de esos buques.

El costo total se estimaba en 253 millones de pesetas, para lo que se contaba con los diecinueve millones anuales del presupuesto normal dedicados a nuevas construcciones, los de Ultramar y con economías no reparando buques ya inútiles y reduciendo el exceso de personal.

Habría que reorganizar los arsenales, la contabilidad de la Marina, la actual ley de contratación *perfectamente incompatible con las condiciones de la construcción marítima ... sobre todo en gran escala*. Se debería ir a la unificación de los cuerpos de marina, y a la transformación del de Infantería de Marina en ejército colonial, ahorrando así grandes sumas a la Marina. El apoyo a las compañías de navegación e industriales no sólo se haría por medio del ministerio de Marina, sino también por los de Fomento, Hacienda y Estado.

Pese a las protestas de Concas (18) el proyecto de la comisión pasó al Senado, allí le sorprendió la crisis ministerial de 13 de julio de 1885 que llevó a Pezuela al cargo. El asunto de las Carolinas, la muerte del rey el 25 de noviembre y el subsiguiente acceso de los liberales al gobierno, con un nuevo hombre, Beránger, con nuevas ideas, terminó implicando la retirada del proyecto.

Antequera se favoreció poco con el asunto de la irregular compra del *Pe-layo* (19) los temores de que cerrara el arsenal de La Carraca (20) y en general del clima de crítica, que pretendía ser constructiva, del que se hizo reflejo tanto la prensa como el Parlamento.

El proyecto Rodríguez Arias-Beránger. El tramite parlamentario.

El nuevo ministro desde noviembre de 1885 era bien distinto de Antequera: el contralmirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca era nieto del Conde de Venadito (21), a los veintiocho años ya era capitán de fragata

(18) Concas y Palau, V.: El Proyecto de FF.NN. de Marina y el de la Comisión de las Cortes, *Revista General de Marina*. Vol. I. 1886, págs. 54 a 73.

(19) Diario de sesiones Cortes, Diputados, 1884-5, págs. 787, 846, 874 y 888.

(20) *Ibid.*, pág. 4.508.

(21) Juan Ruiz de Apodaca, marino del siglo XVIII, conocido por sus investigaciones en Ciencias Geográficas y Naturales (académico en esta última), abrazó la causa de la independencia en 1808 contribuyendo decisivamente a la derrota de la escuadra de Rosill y, por tanto, del triunfo de Bailén. En 14 de enero de 1809 firmó el tratado de Alianza con Inglaterra. Luego abrazó la causa liberal apoyando a Isabel II, murió siendo Capitán General de la Armada.

y comandante de la nueva fragata *Villa de Bilbao*, pero destacó aún más por su labor inspectora en Inglaterra de los vapores y fragatas allí encargados, llegando a ser el jefe de la comisión de Marina en Londres. Cumplió las mismas misiones respecto a la fabricación de máquinas en Barcelona. En otro aspecto también difería de Antequera: en su vocación política. Ayudó a poner a la marina de parte de *La Gloriosa*, iniciando entonces su carrera parlamentaria y ministerial. Hasta el final de su vida fue repetidas veces diputado y senador, evolucionando desde posturas demócratas a más conservadoras. Hacia el final de su vida, en 1907, fue repetidas veces ministro de Marina, ocupando el cargo en seis ocasiones hasta 1898, y por tercera vez en el momento del que estamos hablando.

El ministro traía nuevas ideas: rechazó el proyecto clásico de Antequera, basado en una flota peninsular de acorazados para hacerse valer en el concierto europeo, que difícilmente podría socorrer a las fuerzas coloniales, a las que se concedía atención aparte en todos los sentidos. Antequera pretendía una reproducción *a escala* de los grandes poderes navales. Beránger consideraba que, dados los limitados recursos del país, aquello era poco factible y nada práctico.

El 17 de junio de 1886 el proyecto Beránger estaba en las Cortes. En su parte expositiva se destacaban las nuevas prioridades: *Nación peninsular la española y situada en un extremo de Europa, separada del extenso campo central del continente por la abrupta cordillera pirenaica, barrera natural que así ofrece protección contra las invasiones terrestres, como limitación providencial y respetable a nuestras expansiones por el Norte, alejada, por tanto, felizmente de las luchas activas continentales y al parecer llamada por el destino a participar en el avance civilizador hacia el Africa, con cerca de 3.000 kilómetros de costa peninsular y más que doble número en las ultramarinas ... último resto éste de aquellos brillantes florones ... de Castilla y que precisa conservar a todo trance ... (22) nación que es ... la segunda de entre las que constituyen el viejo mundo de las necesidades marítimas, no puede sin grave compromiso de su existencia, continuar débilmente representada en los mares.*

Por lo demás se extrema la fuerza de estas razones si se considera que la mayoría de nuestras colonias y provincias ultramarinas se hallan a considerable distancia de la Metrópoli, la cual obliga a dividir nuestras fuerzas navales en grupos aislados y a sostener múltiples y permanentes estaciones.

Además de mantener la integridad de las colonias, hay que tener en cuenta la rebatía internacional por nuevos territorios *entre los que ya se cuentan islas próximas a nuestras posesiones orientales y se cita los sensibles acontecimientos ocurridos en la Micronesia ... últimamente (23).*

España debe unirse a esa corriente *civilizadora* pues si no *correrá la suerte de los organismos que permanecen inactivos ante el universal cambio.*

(22) Proyecto de ley de FF.NN. *Revista General de Marina*. vol. II. 1886, págs. 261 y ss.

(23) *Ibid.*, págs. 262 y 263.

Pero además del puro interés defensivo hay otros de diversa índole: *El comercio marítimo, fuente de inagotable prosperidad para las naciones y tan preciso para llenar las necesidades de la vida y obtener grandes ingresos en el Tesoro Público, halla en la Marina de guerra la protección que permite su fomento a la sombra de una bandera respetada* (23).

Así, *el capital invertido en una escuadra es, no sólo reproductivo, sino necesario al fomento de los intereses patrios, pues es gasto que devolverán con creces las Aduanas cuando las transacciones mercantiles y la Marina comercial adquieran el desarrollo que sólo puede esperarse al desaparecer la timidez propia del capitalista y el naviero, mediante la garantía que en los mares les preste la presencia del cañón español* (23).

Además, la construcción de la escuadra favorecería la industria nacional, ocasionando el incremento de nuestras fábricas, el de la riqueza pública y *la anhelada emancipación industrial de nuestra patria*. Antequera subordinaba ésta a la rápida y eficaz construcción de la escuadra.

En suma, la escuadra tendría un papel defensivo en una península ya guardada por la naturaleza (y tal vez por sus propios habitantes como era fama desde la invasión napoleónica) y defensivo y ofensivo en un ultramar, que no sólo debía ser conservado, sino aumentado en consonancia con la vitalidad de la patria.

Se consideraba que esta acción expansiva lo sería también de los sectores productivos del país, con lo que la flota sería directa e indirectamente fuente de riqueza. Todo esto estaba cerca del espíritu de la época: del imperialismo. Si se señalaban las etapas intermedias, la meta se ponía en Africa *adonde de consuno nos llaman nuestra avanzada situación geográfica y la necesidad de expansión civilizadora* (24) *que sienten las naciones europeas con el instinto de la conservación vital*. Para sobrevivir pues, la vieja España, debía expansionarse.

Se apela a la historia y la monarquía: *La historia que ya consigna el nombre de Pelayo unido a la Reconquista ... perpetuará también ... el de Alfonso XIII, en cuyo reinado tantas esperanzas funda la patria, si en él se realiza, bajo la regencia de su Augusta Madre, el renacimiento marítimo de la nación*.

Pasando al terreno de lo concreto se señala el continuo cambio y renovación de las flotas y de los elementos que las componen, la táctica y la estrategia varían sus principios, y el cambio es tan rápido que la flota debe construirse antes de ocho o diez años, si no quiere nacer anticuada o inútil.

Significativamente, la otra cuestión que parece segura es que *los buques acorazados ... se retiran impotentes ... ante los nuevos productos del ingenio humano* y eso lo reconocen todas las naciones marítimas según se dice: *las corazas caen definitivamente, como cayeron las de los guerreros de la Edad Media cuando se efectuó la invención de la pólvora*.

(24) De estas fechas es el establecimiento del Protectorado en la costa sahariana, entre cabo Bojador y cabo Blanco, estableciendo allí un Comisario Regio residente bajo el Ministerio de Ultramar. Ver *Colección Legislativa de la Armada*. 1885. págs. 61 y 681. Por la misma época se estaba en negociaciones con Francia por cuestión de límites en Guinea.

Deberá pues prescindirse de *las enormes moles de trece mil toneladas y centrarse en buques baratos, manejables y veloces y de gran radio de acción.*

Por tanto, la escuadra constará de *cruceros protegidos de moderado desplazamiento, gran marcha y artillería lo más potente posible, llevando también armamento de torpedos y artillería ligera de tiro rápido.* Estos cruceros formarán el núcleo de combate y para *lejanas o especiales operaciones que puedan ocurrir en toda campaña.*

También se dispondrá de cruceros de segunda y tercera clase para *perseguir el comercio enemigo, defender el propio, servir de exploradores ... en las escuadras y concurrir a la defensa general de las costas en combinación con los torpederos y defensas fijas.* Recordemos que Antequera renunciaba al corso.

Los torpederos serán de dos clases, la primera servirá en las escuadras de combate, la segunda para *la defensa de los puertos, en combinación con los torpedos fijos (minas) y las grandes piezas de posición.*

Finalmente, transportes para aprovisionar y reparar en la mar a las escuadras de operaciones. Asunto del que no se trataba anteriormente.

La flota que se pedía, con gran número de condiciones técnicas para cada buque (cosa que también hacía Antequera), era la siguiente:

- 11 cruceros protegidos con artillería de 28 ó 24 cm., torpedos, velocidad 21 nudos. Tres de 4.500 toneladas y ocho de 3.200.
- 6 cruceros torpederos de segunda clase de 1.500 toneladas.
- 4 cruceros torpederos de tercera clase de 1.100 toneladas.
- 96 torpederos de primera clase.
- 42 torpederos de segunda clase.

Para servicios especiales (policía y fiscales):

- 28 cañoneros-torpederos.
- 20 lanchas de vapor.

Todo por 189.900.000 pesetas, desde los siete millones de los cruceros protegidos a las 100.000 pesetas de las lanchas. Precios también más bajos que los reales.

Además se consignaban otros 22.600.000 pesetas para la terminación de los buques ya encargados y aún en construcción. Otros diez millones se destinaban a fomento de los arsenales y dos y medio a la adquisición de defensas submarinas (minas) (25).

En total, la suma ascendía a 225 millones, que podría cubrirse con los presupuestos ordinarios de cada año, separando la cantidad que se destinaba a las nuevas construcciones. Esto resultaba más barato y tranquilizador que el proyecto anterior.

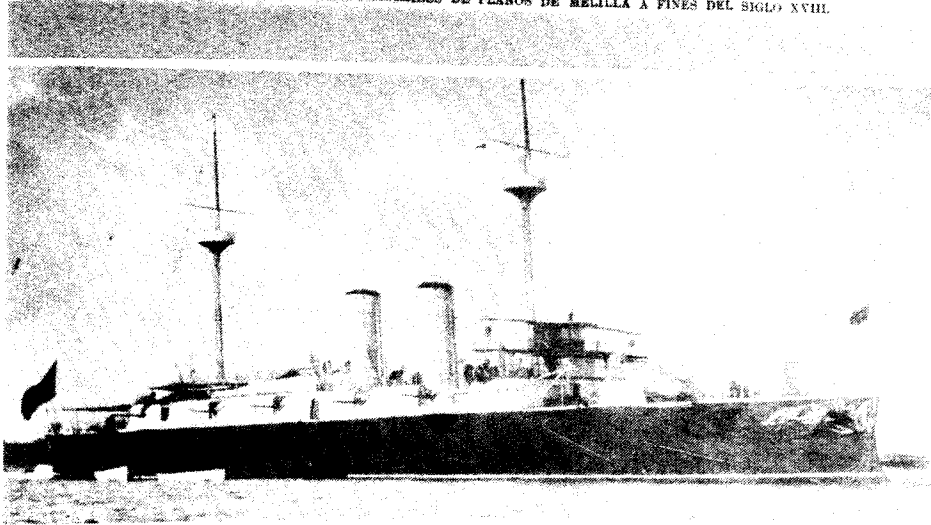
En resumen, España podría disponer de dos escuadras, una de primera clase con un acorazado, veinticinco cruceros, ciento cincuenta torpederos y

(25) Bustamante dedicó su libro sobre la mina inventada por él a Beránger.

EL PLAN NAVAL DE RODRIGUEZ ARIAS DE 1887 Y SUS ANTECEDENTES

(Propiedad del conocido arquitecto madrileño D. Julio M. Zapata.)

DOS INTERESANTES FACSIMILES DE PLANOS DE MELILLA Á FINES DEL SIGLO XVIII.



ESTOY CONVENCIDO DE QUE LA FORTALEZA DE MELILLA, EN SU ESTADO ACTUAL, ES UNO DE LOS MEJORES EJEMPLOS DE LA DEFENSA DE UN PUNTO DE LA COSTA.

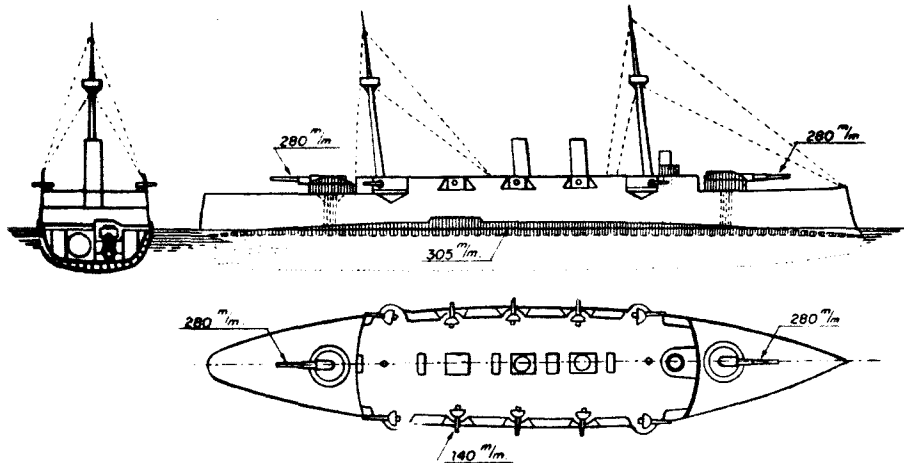


FIG. 66.

Crucero «Infanta María Teresa» (1891).

Colección Fernández Duro. (Museo Naval, Madrid.)

un transporte-arsenal. La otra, de segunda clase, incluiría dos acorazados, veintidos cruceros y treinta y siete buques menores. De la primera formaría parte el *Pelayo* y los buques del plan, de la segunda las viejas fragatas, ahora modernizadas, *Numancia* y *Vitoria*, así como los barcos ya encargados (menos el *Reina Regente*, y los *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, que con los torpederos ya existentes se incorporarían a la primera).

Aparte los 32 cañoneros-torpederos y lanchas de vapor para *servicios especiales*.

En octubre de 1886 hay una crisis ministerial: sale Beránger (26) al que no ayudaba su duro carácter, y entra el también contralmirante Rafael Rodríguez Arias, más favorable a la negociación, aún dentro de la línea que había marcado Beránger.

El proyecto, pues, siguió adelante, y entró en el Senado el 29 de noviembre (27) consiguiendo Rodríguez Arias que el presidente de la Comisión siguiera siendo Cánovas, lo que ayudó a que se suprimiesen obstáculos, presentándolo a la sanción regia el 22 de diciembre (28) y obteniéndola el 12 de enero de 1887. Los partidos vieron la cuestión como *nacional* y no *política* evitando confrontaciones; el asunto requería, por otra parte, una pronta decisión.

Las modificaciones sobre el proyecto de Beránger se hacían en seis artículos añadidos. El primero, quinto de la ley, hacía explícita la reserva de Beránger de que *se podrán construir buques acorazados si su conveniencia resultase demostrada*. En el segundo, se hacía referencia a que del total de 225 millones, 190 corresponderían al capítulo de construcciones navales del presupuesto de la península por diez años, dando los de ultramar en el mismo período los 35 restantes. El siguiente especificaba que debían separarse en los presupuestos futuros, los capítulos que se refirieran a nuevas construcciones, de los que tuvieran por objeto carenas de buques ya existentes. El resto de los capítulos trataba de las modalidades de contratos y adquisiciones.

Triunfo de la «Jeune Ecole». La polémica.

Indudablemente todo esto suponía un éxito para los que en España defendían las ideas de la escuela francesa, por aquel entonces en plena difusión.

El mismo Cánovas, como gran aficionado a los temas navales, reconoció en fecha posterior que se había dejado impresionar por conversaciones con almirantes franceses y las recomendaciones que le habían hecho éstos (29).

(26) En su período ministerial redactó entre otras disposiciones unas nuevas Reales Ordenanzas de la Armada. *Colección Legislativa de la Armada*. 1886, pág. 75.

(27) Diario sesiones Cortes. Diputados. 1886-87. Apéndice V. al número 73.

(28) *Ibid.*, apéndice 15. al número 1.

(29) *Ibid.*, sesión de 27.6.94. pág. 5.261.

En la Marina española había una corriente favorable a los nuevos planteamientos (30). Los inventos de Villaamil, Bustamante y Peral habían contribuido a ello, aunque alguno no participara de todas las ideas de la *Jeune Ecole*.

Se partía no sólo de planteamientos tácticos acerca de la superioridad de los buques torpederos sobre los acorazados, sino de cuestiones más amplias y cercanas a nuestro país, así, el capitán de fragata Juan Montojo declaraba en 1885 que *los acorazados... teniendo un radio de acción muy corto, sólo pueden ser utilizados en una guerra naval europea, o fuera de Europa, con una vasta y estudiada red de estaciones carboneras y bases*. Además en nuestro país *ni podríamos con el sacrificio que su construcción nos impondría, ni con el más fuerte aún de su conservación y entretenimiento*. Por tanto *como buques de combate no deben entrar ahora en nuestro plan más que los que puedan ser autónomos*. De éstos, *los cruceros acorazados y los cruceros torpederos*.

El contralmirante Carranza opinaba que con lo que costaría el *Pelayo* podrían hacerse tres cruceros protegidos, que, reunidos, serían superiores en poder artillero al acorazado, siendo más veloces y autónomos que éste.

Incluso, cuando el panorama se había aclarado, ya hacia 1896, el torpedero tuvo sus incondicionales. Por esa época D. Manuel Montero y Rapallo, uno de los marinos más proclives a la *Jeune Ecole* escribió un artículo en la Revista General de Marina titulado *La Batalla naval de Manila*, donde en un imaginario y supuestamente premonitor relato, una escuadra española, constituida por grandes buques, era destrozada por centenares de torpederos (31).

La polémica, aquí como en otros países, fue larga: a los partidarios de los acorazados, se les recordaba que aquellos buques apenas lo estaban más que en una pequeña parte (lo que era cierto antes de los noventa), quedando el buque tan desprotegido en el resto como otro cualquiera. A los partidarios de los torpederos se les decía (y especialmente Víctor Concas) que tales buques eran poco marineros, con muy poco radio de acción y muy frágiles, como lo demostraban los dolorosos hechos recientes (32) y las maniobras de dichos buques en la primavera de 1888 (33).

Concas escribía sobre los cruceros, en 1884, con palabras que podrían haber sido dichas catorce años después: *los buques irán donde sea necesario y se batirán con el enemigo que Dios les depare, aunque sea un disparate*,

(30) Togores, J.: Reseña histórica del desenvolvimiento y progresos de la Marina de Guerra. *Revista General de Marina*. 1887, págs. 89 a 112.

(31) Montero y Rapallo, M.: La Batalla Naval de Manila. *Revista General de Marina*. Vol II. 1896, págs. 77 a 93.

(32) El 5 de abril de 1888 el recién entregado torpedero *Habana* (Yarrow, 1887) sufrió una explosión en sus calderas cuando iba a moderada velocidad cerca de Vigo, sufriendo cuatro muertos, ver Campo M.: *Revista General de Marina*. Vol. I, 1888, págs. 736 a 742.

(33) Bermejo, S.: Informe Oficial sobre Maniobras de Torpederos. *Revista General de Marina*. Vol. II. 1888, págs. 527 a 569.

pues el honor militar y la crueldad de la opinión pública, en todas partes y en España sobre todo, dispuesta a ver a sus marinos volar la santabárbara, para aclamarlos en el número de los héroes y dedicarles una procesión cívica con su correspondiente responso (34). Es cierto que Concas se refería a los cruceros no protegidos encargados antes del proyecto, pero los partidarios de los acorazados opinaban que la cubierta protectriz apenas defendía a los buques.

Los argumentos de los seguidores de Beránger podían sistematizarse como sigue:

- a) Los acorazados estaban ya obsoletos, eran muy caros y su construcción y mantenimiento serían difíciles en un país atrasado como el nuestro. Su limitada autonomía les hacía poco eficaces para acudir a escenarios extraeuropeos.
- b) Las teorías de la *Jeune Ecole* basadas en una táctica defensiva-ofensiva cuadraban bien a nuestra inferioridad naval.
- c) Los buques a construir serían más hacendados con nuestro limitado desarrollo industrial, más baratos por unidad, y por tanto más numerosos.
- d) Algunas de esas nuevas armas se estaban desarrollando precisamente en España.

A todo esto los de Antequera respondían:

- a) A los acorazados deben enfrentárseles acorazados, pues son las naves que realmente defienden el territorio y las costas.
- b) Los acorazados son naves de prestigio que realzarían nuestro papel internacional.
- c) Los cruceros y torpederos son naves frágiles e inseguras que no pueden contender con una flota superior.
- d) Una guerra dirigida al corso y al ataque de la costa enemiga proporcionaría más fracasos que éxitos (35). Significativamente esta última postura, apoyada por los conservadores, hacía mucho menos hincapié en la industria nacional y su desarrollo por medio de los contratos de la marina.

En todo caso, la polémica sobre todo lo naval, que ya había surgido en la prensa y en el Parlamento desde comienzos de década, llegará hasta el siglo xx. Del nuevo interés se hicieron reflejo muchas instituciones, como por ejemplo el Ateneo (36).

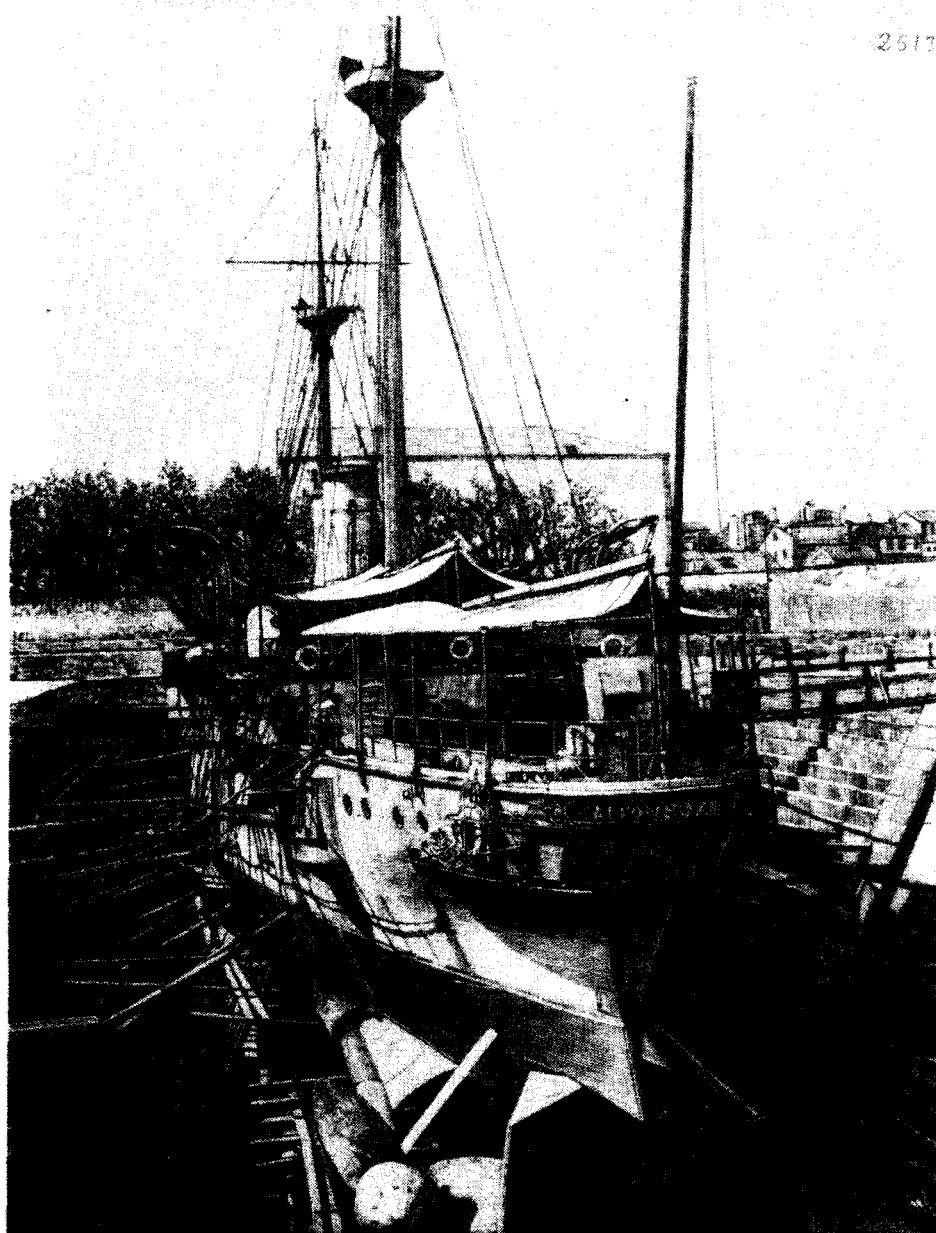
Tanto unos, queriendo que España se añadiera al grupo de naciones im-

(34) Concas y Palau, V.: Sobre el Aparejo de nuestros cruceros. *Revista General de Marina*. Vol. II. 1884., pág. 634.

(35) Núñez, art. cit., ver las posiciones enfrentadas de ambos marinos en la discusión del presupuesto en el Senado, págs.485 y 486.

(36) Entre otros, la *Revista General de Marina*, recoge en 1886 y 1894 discursos de Aunón en el Ateneo.

EL PLAN NAVAL DE RODRIGUEZ ARIAS DE 1887 Y SUS ANTECEDENTES



ARINA DE GUERRA ESPAÑOLA. — EL NUEVO CRUCERO DE PRIMERA CLASE ALFONSO XIII, EN EL DÍA DE LA CAMPAÑA DEL FERRO-CL., DESPUÉS DE VERIFICADAS LAS PRUEBAS DE SU ARTILLERÍA. 1896.

Colección Fernández Duro. (Museo Naval, Madrid.)

perialistas en expansión entrando en el juego mundial, como los otros pretendiendo colocar al viejo país en una postura de digno recogimiento, veían en la Marina un medio importante para lograr la regeneración de la nación.

La revisión del plan.

Rodríguez Arias tuvo la habilidad de encomendar el estudio del espinoso tema al Centro Técnico Facultativo y Consultivo de Marina, alto árbitro sobre cuya decisión se inclinarían las partes. Ambas soluciones aducían ventajas, pero también presentaban riesgos e insuficiencias. Lo que era evidente es que no se podría tener todo, como en mayor o menor medida tuvieron las grandes marinas.

Se imponía la síntesis y el Real Decreto de 13 de octubre de 1887 convirtió los ocho cruceros protegidos de 3.200 toneladas (tipo Esmeralda) en seis cruceros acorazados de 7.000. Aquellos buques serían tan autónomos y veloces o más que los anteriores, igualmente capaces de cruzar Suez y equiparables por su protección y armamento a pequeños acorazados.

Se disponía que *se aplazase por ahora la construcción de los cruceros de 1.500 y 1.110 toneladas* (37).

Se continuaría la construcción de los tres *Reina Regente* y los tres más pequeños *Isla de Cuba* encargados por Beránger.

Además se encargarían cañoneros-torpederos y unos 24 torpederos.

Por último, en 1888, una R.O. de 24 de septiembre añadía otro crucero acorazado, que se pagaría con los fondos destinados a adquirir los menguantes torpederos. El 13 de abril de 1891 el Centro Técnico dirigido por Beránger (y con la asistencia de Chacón, Rodríguez Arias y Pasquín) lo convirtió en un gran buque protegido de más de 9.235 toneladas (38) el mayor buque construido hasta entonces en España, poco menor que el *Pelayo* de 9.900 toneladas, con el nombre de *Emperador Carlos V*.

Según lo dicho, la escuadra española tenía como base principal 10 grandes cruceros. Los *Reina Regente* pasaron de ser los mayores a ser los más pequeños dentro de este núcleo de fuerzas principales.

El *Pelayo*, las dos fragatas acorazadas, los cruceros no protegidos, y los tres pequeños protegidos y cañoneros formarían un grupo aparte.

Once contratorpederos formarían una fuerza capaz tanto de servicios policiales y coloniales, como de acompañar a la escuadra principal salvaguardándola de los torpederos.

De estos últimos, sorprendentemente, no se volvió a encargar ninguno.

Se había centrado así la escuadra en dos tipos fundamentales: grandes cruceros acorazados y contratorpederos.

De los 10 grandes cruceros, todos eran de tipo inglés. De los tres tipos *Reina Regente* ya hemos hablado. Los seis autorizados en 1887 estaban ba-

(37) *Colección Legislativa de la Armada*. 1887, págs. 871 a 875.

(38) Archivo Bazán, Expediciones, Buques *Carlos V*, leg. años 1888-1893.

sados en el tipo inglés *Orlando*, de 5.500 toneladas, de los que la *Royal Navy* había encargado siete entre 1885 y 1886. El *Carlos V* estaba basado igualmente en los *Blake* de 1888, con 550 toneladas (39).

Los contratorpederos, aparte del *Destructor* estaban basados en los *Grass Hopper* y *Rattlesnake* británicos, de 550 toneladas.

Los modelos fueron, pues, encargados siguiendo las directrices de la mayor potencia naval de la época y si a algo cabe achacárselo es, en buena parte, al pensamiento naval entonces imperante.

Al *Orlando*, se le habían introducido modificaciones que aumentaban su desplazamiento en 1.500 toneladas y su velocidad hasta 20 nudos. La artillería principal pasaba de ser del calibre de 234 mm., en montajes simples, al mucho más pesado de 280 mm., en torres acorazadas.

Se ha criticado el que su faja blindada era estrecha y que no cubría toda la línea de flotación, así como que los costados del buque carecían de protección, queriendo equipararlo con un simple crucero protegido (40). En realidad, todos los buques de la época tenían parecidos problemas debidos a la pesadez de las corazas *compound*. Posteriormente, los nuevos aceros permitieron sin grave incremento de peso recubrir mayor extensión. Incluso el *Pelayo*, al que nadie niega su carácter de acorazado, tenía los costados sin proteger, y hubo que reformarlo poco antes de 1898, añadiéndole los nuevos blindajes, por lo que nuestro único acorazado sólo estuvo listo cuando Cervera ya había partido.

Tal vez, todas estas críticas deriven de la derrota en Santiago de Cuba, pero cuando se analizan las circunstancias en que debieron batirse los buques, cabe preguntarse qué clase de leviatanes tenían que haber sido para no resultar derrotados (41). La escuadra de Cervera carecía de carbón y municiones (muchas de las cuales eran defectuosas), los barcos no estaban a punto: faltaban algunos cañones y otros eran inútiles, aparte de las averías en las torres; faltaban fogoneros, artilleros y el entrenamiento de las tripulaciones era escaso. La velocidad de la escuadra estuvo menguada por varias razones. Sin planes, ni apoyo y con escasez de víveres, recibió la orden de salir para el Caribe. Debió refugiarse en Santiago, donde el carbón era escaso y malo, así como las defensas del puerto tanto por tierra como por mar que debieron ser atendidas por la marinería de la escuadra. Por último, recibió órdenes de salir del puerto en una situación táctica desesperada, a plena luz del día, de uno en uno, contra un semicírculo de buques enemigos que los iban destruyendo.

En realidad, y como indica Sánchez de Toca, se les utilizó sin tener en cuenta sus potenciales y limitaciones (42). De cualquier modo, por una u

(39) *All the world's fighting ships*. (1860-1905) Greenwich Conway. 1979, págs 65 y 66.

(40) Aguilera, ob. cit., pág. 38.

(41) Cervera y Topete, P: *Colección de Documentos referentes a la Escuadra de operaciones de las Antillas*. El Ferrol. 1899.

(42) Sánchez de Toca, J.: *Del Poder Naval en España*. Madrid. M. G. Hernández. 1808, pág. 339.

otra causa, sólo llegaron a combatir tres de los diez cruceros proyectados, más el *Colón*, adquirido poco antes.

Los contemporáneos pensaron otra cosa: al alférez de navío Manuel Somoza le parecieron superiores al crucero acorazado *New York* (43). *The Engineer*, en 1897, decía que «*El Vizcaya*» de España... es un hermosísimo crucero acorazado con un gran armamento; mucho más que el «*Centurión*» ... es ... una maravilla (44). Para el crítico Concas, los cruceros eran por el estilo del acorazado americano *Texas*, aunque inferiores a otros buques enemigos (45).

Estos juicios merecen una matización: nuestros cruceros desplazaban unas 7.000 toneladas, alcanzaban 20 nudos y contaban como armamento principal con dos cañones de 280 mm y 10 de 140 mm. Su protección se limitaba a cubrir parte de la eslora (unos 30 cm. de espesor), la artillería pesada y la cabina de mando (cubierta y protectriz aparte). El crucero acorazado *New York*, de la U. S. Navy, tenía 8.200 toneladas, 20 nudos y seis cañones de 203 mm. y 12 de 102 mm. Aparte de otras consideraciones, la superioridad del buque americano procedía de que los cañones de su batería secundaria de 102 mm. estaban protegidos por casamatas del mismo espesor de acero al níquel, protección de la que carecían los buques españoles, cuyas baterías de medio calibre y sus sirvientes quedaban expuestos casi sin protección al fuego enemigo.

El *Centurión* era un acorazado inglés de segunda clase. Superaba aún en mayor grado a los *Vizcaya* en protección, aunque era inferior en velocidad y armamento.

El *Texas*, de la U.S.Navy, era un pequeño y defectuoso acorazado. Tenía unas 6.000 toneladas y 17 nudos, su artillería se limitaba a dos piezas de 305 mm. y seis de 152 mm., mal dispuesta. Sólo en protección tenía alguna ventaja sobre nuestros buques, aunque fuera mermada por su debilidad estructural.

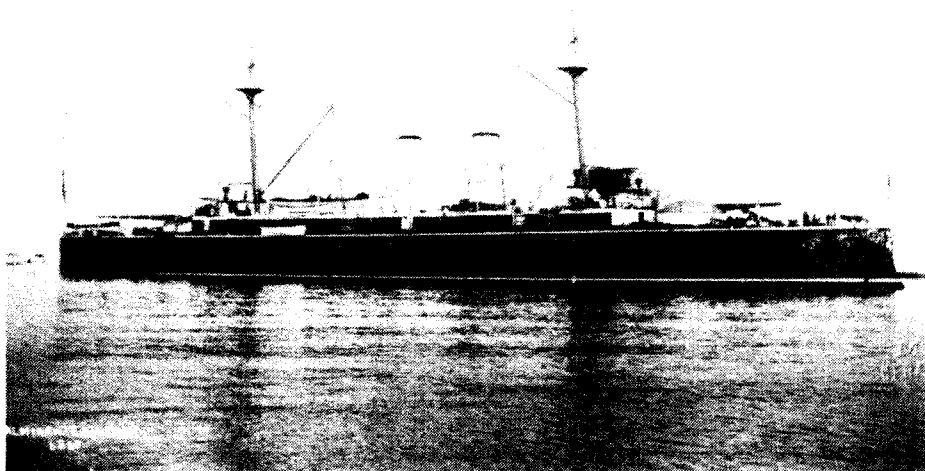
Con todo, el tipo de buque fundamental con el que debió enfrentarse la escuadra de Cervera fueron los mucho más modernos y potentes acorazados: *Indiana*, *Oregon* y *Iowa*. Navíos de alrededor de 11.000 toneladas, armados con cuatro piezas de 320 mm. o 305 mm., ocho de 203 mm. y un número sustancial de calibres medios y ligeros. Estaban fuertemente protegidos: hasta 45 cm. de espesor de blindaje en la cintura.

Los buques españoles, en las condiciones ya descritas, nada pudieron hacer contra ellos. Sin embargo, no creemos que se pueda deducir que nuestros barcos fueran malos ... Cuando se comenzó a construirlos eran de los cruceros acorazados más potentes, otros estaban mejor armados o protegi-

(43) Somoza, M.: Una visita al arsenal de Cramp and Sons. *Revista General de Marina*. Vol. II. 1891, pág. 338.

(44) *Revista General de Marina*. Vol. II. 1887, pág. 120.

(45) Concas y Palau, V.: *La escuadra del Almirante Cervera*. Madrid. San Martín. 1901, página 44.



Crucero Almirante Oquendo.

dos, pero teniendo en cuenta todos los factores, los españoles los combinaban de una forma más equilibrada.

Deberían actuar como cruceros, *eludiendo el combate ... y ... ofensivos en guerra marítima comercial y en ataque rápido de costas y sobre todo, transtornando a distancia las operaciones de escuadras enemigas...* (46).

Pero además, y en la época en que fueron encargados, nuestros potenciales enemigos, EE.UU. y Japón, habían basado sus escuadras en cruceros tipo *Esmeralda* o algo mayores, muy inferiores por tanto a nuestros buques. En concreto, la U. S. Navy no encargó hasta 1890 acorazados y cruceros acorazados, contentándose con algún buque híbrido y defectuoso como el *Maine* o el *Texas* y basando su poderío en ocho cruceros protegidos de menos de 4.500 toneladas, y con artillería a lo sumo de 203 mm. (47).

En el otro extremo de la escala, los contratorpederos se habían escogido por varios factores entre los que dominaba el hecho de que eran mejores buques, más autónomos y resistentes que los torpederos. También podían cumplir mayor número de misiones. Por otro lado, las complicadas máqui-

(46) Sánchez de Toca, ob. cit., pág. 359.

(47) La *Revista General de Marina*, siguió desde su fundación muy de cerca todo lo referente a las marinas americana y japonesa. Por escoger un año cualquiera, en 1890 la revista publicó seis artículos y nueve noticias referentes a la primera, incluyendo el informe anual del Secretario de Marina y descripciones de buques y astilleros.

nas y frágiles cascos de los torpederos hacían que su vida fuera muy corta, cuando operaban en zonas tropicales, aunque lo decisivo fue que aquellos buques no podían cruzar el Atlántico. Es de suponer que se pensara en comprar algunos cuando la situación lo requiriera, lo que no era muy difícil.

Aunque adaptada a nuestras especiales circunstancias, el triunfo de las ideas de la *Jeune Ecole* había sido claro. Cuando en 1896 se formule otro nuevo plan, se basará en un único acorazado, otros dos cruceros acorazados, uno protegido y seis destructores (48) y en 1898 Beránger considerará posible el triunfo en Cuba gracias a los destructores de Cervera y a las minas que defienden Cuba (49). En Filipinas, Montojo se quejará de la falta de buques, *con dos (cruceros) acorazados hubiera podido tomar la ofensiva y hasta hostilizar California* (50). Lo que era de nuevo una formulación de la escuela francesa. Por último las primitivas instrucciones del ministro Auñón al almirante Cámara no dirigían su escuadra a Filipinas: El *Carlos V*, apoyado por tres mercantes armados, atacaría al comercio y costa americana aflojando así la presión sobre Cervera, mientras el *Pelayo* y otros buques quedarían resguardando las costas españolas (51).

Proteccionismo e interés comercial.

El artículo noveno de la ley Rodríguez Arias autorizaba *al Gobierno para contratar las construcciones en los astilleros o fábricas nacionales o extranjeras, o con la de ésta última naturaleza que quieran establecerse en España, con el fin de que puedan obtenerse en el más corto plazo y con la garantía del crédito que merezcan los talleres y responsabilidad de los constructores* (52).

Hasta entonces, salvo alguna pequeña unidad, se había construido en los astilleros estatales, o cuando el progreso técnico lo requería en astilleros extranjeros, lo nuevo es que se citara a las *fábricas nacionales o extranjeras que quisieran establecerse en España*.

Ya Beránger había expresado que *Mi único ideal ... fue abrir un concurso admitiendo desde luego sus proposiciones a los constructores españoles, aunque hubiese sido pagándoles un 25 por 100 más que a los extranjeros ... lo cual habría fomentado una nueva industria y servido de práctica enseñanza a los obreros, pues considero que si se procede de otro modo España tendrá buques, pero no marina española* (53).

La Real Orden de 12 de enero de 1889, simultánea a la ley, recogía *el convencimiento de que no en vano llamará a la industria naval española* (54)

(48) *Revista General de Marina*. Vol. I. 1896, pág. 540.

(49) *Heraldo de Madrid*, 8 de abril de 1898.

(50) Montojo, ob. cit., pág. 79.

(51) Esa fue la primera idea del nuevo ministro Auñón.

(52) Diario sesiones Cortes. Diputados. 1886. apéndice 15 al número 1.

(53) Diario sesiones Cortes. Senado. Sesión 20. 1. 88. págs. 573 y ss.

(54) *Colección Legislativa de la Armada*. 1887, págs. 39 y ss.

se preveían reformas en los arsenales para atender las nuevas construcciones pero *no debe abrigarse por esto el temor de que quede pospuesta la industria nacional privada, pues es sabido que no es la dedicada a la construcción naval la que tiene hasta ahora verdadera importancia (55) pero es preciso tener muy en cuenta que para los buques que deben construirse en los arsenales habrá de facilitar la industria nacional el material siderúrgico, las máquinas motoras y otros mecanismos... que no sería conveniente construir en los arsenales, y que seguramente se prestarán a construir o elaborar las diversas fábricas españolas que en estos momentos se esfuerzan en desarrollar sus elementos productores, y que no es aventurado suponer que no obtendrían gran desarrollo sin el valioso concurso que habrán de prestarle nuestros arsenales con las continuas demandas a que obligarán las nuevas construcciones.*

Se encarece la necesidad de estudios previos para evitar los retrasos y complicaciones de las construcciones, así como su encarecimiento.

Será necesario recurrir a la industria extranjera, *En cuanto a la industria nacional, sería conveniente no precipitar o excitar la implantación en España sino de aquellas que tengan asegurado su porvenir independientemente de la acción del Estado... pues de otro modo se crearían industrias que desaparecerían por completo al cesar las necesidades del Estado, que son hoy tan apremiantes.*

Tras el preceptivo informe del Centro Técnico, por R.O. de 13 de octubre (56) se confiaban tres de los seis cruceros acorazados a la industria nacional, así como las máquinas y otros elementos para los que se hallaban en construcción en los arsenales y también parte de las unidades menores. Se estudiaría la propuesta de la casa *Yarrow* inglesa para construir sus torpederos en España.

La preocupación por nacionalizar las construcciones no era nueva: partía de los comienzos de la década (57). Por reseñar otros ejemplos citaremos la R.O. de 14 de agosto de 1884 en la que se decía *que se recurra a la industria privada gradualmente para la construcción de calderas de vapor*, o la del 8 de abril del año siguiente sobre clasificación de calidades *hierros* españoles, o la del 5 de marzo del mismo año sobre pruebas de carbón español en los buques.

Las razones eran varias:

- 1.^a Estratégica. Los buques construidos en España serían de más fácil mantenimiento, su operatividad estaría asegurada por las constructoras.
- 2.^a De prestigio. Sería mejor para la consideración internacional del país que los buques que ostentasen su bandera hubieran sido construidos en la nación propietaria.
- 3.^a Desarrollo industrial. Conectada con la primera, hacía referencia a

(55) En la fecha era casi inexistente.

(56) *Colección Legislativa de la Armada*. 1887, págs. 874 y ss.

(57) Alzola y Minondo, B.: *Las primas a la construcción naval y a la navegación*. Bilbao. Casa de la Misericordia. 1894, pág. 14.

que el Estado se constituyese en promotor de la industria pesada española, cosa que se reflejaría no sólo en la potencialidad económica del país, sino que serviría para elevar a las clases trabajadoras.

Este último punto introducía toda una nueva discusión. Pues se consideraba *justa y legítima la aspiración de que nuestras clases trabajadoras tengan horizontes más amplios y que no se limite su misión a las rudas e incultas labores de las minas ... sino que debe dárseles también ocupación en trabajos más remuneradores y que requieran más ilustración e inteligencia, proporcionándoles así mayor cultura y bienestar, pero con el sistema seguido hasta aquí, hemos sido tributarios del extranjero, casi en absoluto, en las industrias más interesantes y que mayores beneficios pueden reportar al país* (58). Pues, *ya el país está convencido de que no debemos limitarnos al cultivo de la ingrata tierra de Castilla ya que no parecía sino que sólo algunas razas privilegiadas del Norte eran las llamadas exclusivamente a entender en las artes mecánicas.* (59).

Pero la oposición conservadora, significativamente, mostró sus reservas; el senador y vicealmirante Pezuela felicitó a Rodríguez Arias respecto a los buques *...que no son ciertamente cruceros, sino verdaderos buques de combate* y le felicitaba con sorna *... por su entusiasmo hiperbólico por la industria nacional.*

Rodríguez Arias le contestó *...Dígase a la industria establécete con talleres y utiliza esos materiales y el Estado te ayudará con sus arsenales ... alienta la industria española, que el trabajo ennoblece, ayuda a la regeneración de la Marina y ésta no te abandonará jamás (el Sr. Maluquer y otros señores senadores: muy bien, muy bien; el señor Pezuela, muy mal, muy mal) El señor Maluquer. ¿Muy mal el proteger la industria nacional? Así somos patriotas y no se acudiría al extranjero* (60).

Cánovas resumía la posición de su partido *Así pues, aunque la protección al trabajo nacional constituye para mi un principio económico y un verdadero sistema, hay algo que se sobrepone a esta condición, y ese algo consiste en la absoluta necesidad de que los elementos de guerra de que se dote a las tripulaciones nacionales estén a la altura de las más perfectas del universo, sean o no sean de construcción nacional* (61).

La decisión, sin embargo, y pese a los problemas reconocidos: mayor coste de la producción nacional, práctica inexistencia de los astilleros privados y escaso desarrollo de la industria auxiliar, junto con la ineludible contribución, en mayor o menor grado, de la industria extranjera, fue, como hemos visto, la de que sólo la industria auxiliar suministrase a los astilleros es-

(58) Alzola, ob. cit., págs. 12 y 13.

(59) Alzola y Minondo, B.: *Estudios Relativos a los Recursos de que la Industria Nacional dispone para las Construcciones y Armamentos Navales*. Madrid, 1886.

(60) Diario sesiones Cortes. Senado. Sesión 17.1.88., págs. 509 a 516.

(61) Diario sesiones Cortes. Senado. Sesión 16.6.87. pág. 3.622.

tatales. Por otra parte, era explícito el temor de crear artificialmente industrias que, a la larga, no pudieran subsistir.

El envite era arriesgado, pero con pleno conocimiento de los problemas, se aceptaba en base a serias consideraciones.

Sin embargo, esta formulación, una de las primeras de cariz proteccionista de la Restauración, quedó aislada al no completarse con otras medidas: *en ocasión de que el Ministerio de Marina estudiaba las bases para sacar a concurso la construcción en el país de tres cruceros...* el Ministerio de Gobernación pedía proposiciones para construir en el extranjero las pequeñas embarcaciones de vapor que era preciso adquirir para el servicio de sanidad en los puertos, y el contraste entre el modo de proceder de uno y otro Ministerio, que la protección sobre la industria naval no se extendiera a la de carácter civil, singularmente a las compañías subvencionadas por el Estado, incluyendo la todopoderosa *Trasatlántica* (62).

Conclusiones

En el último cuarto del siglo pasado a España se le planteó un grave problema: proteger por mar dilatadas y lejanas posesiones. Y esto en una situación mundial progresivamente tensa.

La elección de tipos de buques a construir vino influenciada, no sólo por las diversas escuelas de pensamiento naval en los confusos años ochenta, sino por la necesidad de acudir desde aguas metropolitanas a los distantes focos de tensión.

Los buques deberían combinar autonomía y escaso calado para poder pasar el canal de Suez. Con ello quedaban descartados los acorazados, como se puso de manifiesto con la azarosa travesía del *Pelayo* (insignia del almirante Cámara) a través de dicho canal, en un fallido intento de socorrer Filipinas en 1898.

El tipo elegido, basado en un modelo inglés, tendía a combinar esos factores con un poderoso armamento y una protección considerable para su época, aunque, poco después, la introducción de los aceros endurecidos y la artillería de tiro rápido con granadas de alto explosivo haría que quedaran anticuados. Por lo mismo, se prefirieron avisos-torpederos y destructores a torpederos. También se relegó la construcción de cruceros más pequeños, protegidos o no, salvo los que ya estaban contratados anteriormente al proyecto Rodríguez Arias.

Se esperaba, por tanto, que nuestros cruceros-acorazados sólo se encontrarían en ultramar con otros cruceros. Sobre todo, cuando por las mismas fechas en que aquí se elaboraba el proyecto, nuestros potenciales enemigos: Japón y EE.UU., se dejaban influenciar igualmente por la *Jeune Ecole* y se centraban en cruceros protegidos inferiores a nuestros buques.

(62) Alzola. ob. cit., págs. 176 y 177.

Pero en la década siguiente, el énfasis pasó de nuevo a los acorazados y para España ya no era posible rectificar. Los acorazados seguían siendo pesados y poco autónomos, pero obviamente, la situación estratégica era favorable a nuestros enemigos: no era lo mismo tener como base de operaciones en el Caribe a Key-West, que Cádiz o Canarias. De hecho, en el Pacífico, y por el problema de la autonomía, los americanos no emplearon acorazados.

Otra solución hubiera sido establecer auténticas bases en nuestras colonias, pero conociendo el gasto que eso hubiera supuesto, y observando la situación poco o nada halagüeña de las propias bases peninsulares, la propuesta se revela utópica. Situar buques, aunque fueran poco complicados, en ultramar significaba su rápido deterioro, como muestra el estado de 1898 de las escuadras de Montojo y Manterola.

En cualquier caso, la decisión que se tomó no se debió a tal o cual personalidad, sino que pareció la indicada para los altos órganos consultivos de la Armada y para la clase política en general.

Tampoco el plan era un copia de las ideas de la *Jeune Ecole*; se procuró conciliar la vieja con la nueva escuela. Resulta paradigmático el que no se volviera a encargar un torpedero en España desde 1887.

Por último, tanto la falta de puesta a punto como la errónea utilización de nuestros buques, hicieron el desastre inevitable.

Paralelamente a la elección de los tipos y buques que deberían formar nuestra escuadra, se tomó una decisión trascendental: la de nacionalizar su construcción.

En aquella época, España atravesaba una situación de atraso industrial y de dependencia tecnológica. Desafortunadas políticas librecambistas habían coadyudado al ocaso de nuestra construcción naval. Con el fin de salir de ese atraso, mitigar la dependencia del exterior y hacer renacer nuestra industria naval, dentro del más puro deseo de restauración y de regeneración del país, se concluyó que la escuadra debía construirse aquí, tanto por el Estado, como por compañías particulares.

No se ignoraban la dificultades de todo tipo que entrañaba la iniciativa: incremento tanto de los costes, como del tiempo de construcción. En 1898, apenas se había terminado un 50 por 100 de los buques proyectados, algunos resultaron defectuosos, y todos bastante más caros de lo previsto.

Las compañías privadas creadas al calor de estos encargos fueron efímeras, pero, al menos, nuestra industria pesada se favoreció con una gran cartera de pedidos, aunque no pudiera suministrar todos los materiales necesarios.

En suma, el plan de Rodríguez Arias nos parece una iniciativa discutible, pero más meditada de lo que generalmente se ha reconocido. Intentaba a la vez dotarnos de una escuadra y desarrollar nuestra industria, todo con limitados recursos.

Analizado a menudo desde la perspectiva del 98, ha merecido por ello severas críticas. Dadas las ventajas de todo orden de nuestros adversarios:

financieras e industriales, estratégicas y navales, aparte de políticas y diplomáticas, cabe preguntarse si algún otro plan hubiera evitado la derrota.

No como triste consuelo, sino como medio de centrar nuestro análisis, debemos recordar que otras potencias de la época cometieron los mismos o parecidos errores que España: China en 1894 o Rusia en 1906. En el mismo 1898, una Francia que se preparaba desde hacía décadas para un enfrentamiento naval con Gran Bretaña, tuvo que ceder Sudán (crisis de Fachoda) sin disparar un solo tiro.