

# POLITICA NAVAL DE LA ESPAÑA MODERNA Y CONTEMPORANEA (1)

## V. LA CRISIS DE 1898.

Ya parecía liquidado el Imperio de España —bien reinase Fernando VII o Isabel II, bien mandaran los Gobiernos surgidos de la revolución de septiembre— y todavía se izaba nuestra bandera en lejanas tierras oceánicas. Tan rico había sido ese Imperio que nunca se le pudo considerar arruinado del todo, y, en realidad, no lo estaba. Subsistía una España ultramarina, poblada, abundante en los más varios recursos, próspera y, puesto que era así, tal supervivencia debería estimular una celosa política de conservación y defensa, nunca negada ciertamente por los Gobiernos, en mayor o menor grado, según el temple de cada uno, pero raramente atendida y frecuentemente endosada a la propia iniciativa de los respectivos Capitanes Generales. La distancia justificaba ciertas inhibiciones, pero el tema de las provincias ultramarinas guardaba estrecha relación con la política exterior de España, y ésta sí que era incumbencia que el Gobierno de Madrid no podía declinar por referirse a realidades internacionales de conjunto.

---

(1) Véase REVISTA DE ESTUDIOS POLÍTICOS, núm. 18.

La Historia de España, a lo largo del siglo XIX, no abona una presunción favorable, en tesis general, a la política exterior, de cuya vigilancia y previsión dependía en gran parte la suerte de los últimos dominios de España en América y Oceanía, siendo innecesario advertir que la Marina sería brazo precioso de cualquier plan que se adoptase. Cabían, desde luego, diversos tratamientos, a salvo, naturalmente, del éxito que el futuro les reservara. ¿Reformas de tipo administrativo, asimilación al régimen provincial vigente en la metrópoli, hábil preparación de la autonomía, llegada que fuera la oportunidad...? Pues la Marina constituía un pie forzado de comunicaciones e instrumento elemental para fomentar afectos e intereses. ¿Intransigencia, por el contrario; negociaciones diplomáticas para reforzar el poder de las armas propias con el de las ajenas; para evitar peligrosas intervenciones, como la de los Estados Unidos, concretamente, o para abordar a fondo el problema, cediendo territorios en la forma que ideó Prim, por ejemplo, respecto a Cuba; para hacer la guerra, en último e inapelable término...? Pues también la Marina era medio de imposible sustitución; pieza de cambio en alianzas, arma primordial de combate y motivo de universal respeto.

Si en algún aspecto de la vida nacional durante la centuria última se notan avances provechosos, enmiendas adecuadas, reacciones vitales, tanteos de reconstrucción interior, pese a las dificultades acumuladas por una situación harto azarosa, en la política exterior, defensa nacional incluída, no se acusan cambios satisfactorios de rumbo. El aislamiento diplomático era causa y efecto de no pocas cosas que venían gravitando sobre el proceso colonial de España hasta

su infeliz substanciación, y si para romper con aquél, nuestra patria necesitaba una Marina que valorase su presencia entre los demás Estados, facilitando con mutuas ventajas posibles acuerdos, mucho más la había de menester si por sus propias fuerzas y a todo riesgo, por sí y ante sí, tuviese que proveer al cuidado de los restos del espléndido patrimonio perdido. Pero lo cierto era que con el transcurso del tiempo la encrucijada de las diversas soluciones cada vez ofrecía menos caminos. Los remedios pacíficos se hacían más difíciles y la guerra ganaba en fuerza decisoria.

Aludida queda, siquiera haya sido muy incidentalmente, la solución arbitrada en principio por el General Prim, que quiso cortar por lo sano. Ante la guerra, que había sido iniciada con el grito de Yara y que parecía predestinada a indefinida prolongación; ante el ineficiente doctrinarismo constitucional, que confiaba el remedio a la igualdad en el ejercicio de los derechos políticos (2), en la Península como en Cuba o Puerto Rico, y ante el poderío de los Estados Unidos, en actitud alarmante, Prim, expeditivo siempre, negoció, como es sabido, a través de conversaciones sucesivas que pasaron por diferentes fases, el reconocimiento de la independencia de Cuba en determinadas condi-

---

(2) El criterio que informaba a tal respecto el artículo 108 de la Constitución de 1869 venía inspirando las soluciones liberales o progresistas desde las Cortes de Cádiz, y continuó siendo el propio de dichos elementos políticos bajo la Constitución de 1876. Valga como ilustración este texto de D. Estanislao Suárez Inclán, ministro que fué de Ultramar: "Igualdad de derechos para todos ante la Constitución y las leyes. Tal es el prisma por el cual veo yo la política del Gobierno español en ambas Antillas." *El Gobierno del Ministerio presidido por el Sr. Posada Herrera, con respecto a la administración de las Provincias de Ultramar*, pág. 6. La fórmula era justa, evidentemente, pero no parece que bastase a resolver tan complicado problema.

ciones, siendo la esencial que los rebeldes depusieran las armas, y estipulándose una justa indemnización que el Gobierno norteamericano garantizaría. Precisamente porque esta solución desbordaba sentido práctico y realista, ofrecía un cariz antipático que le restó el necesario ambiente. De igual manera que años atrás, la imputación al entonces Pretendiente D. Juan de Borbón de que gestionaba un empréstito sobre la base de la venta de Cuba (3), alzó en viva protesta a los carlistas mismos, heridos en su lógica susceptibilidad patriótica, y que, años adelante, una iniciativa análoga de Sagasta promovió la violenta repulsa de sus propios partidarios. "En mi presencia —cuenta León y Castillo— expuso Sagasta su pensamiento a Gamazo, quien replicó con la consabida frase: —Ni siquiera se puede hablar de ello..." (4). Con más razón si cabe, Cánovas se pronunció en contra, irritadísimo. Castelar, excepcional entre los republicanos, ya había fijado con anterioridad su criterio radicalmente opuesto al abandono de Cuba.

Volvamos a Prim (5). Con suma comprensión del caso, Prim dijo al plenipotenciario norteamericano Sickles, en una de sus conversaciones, sin ignorar que

---

(3) Véase *Apuntes histórico-contemporáneos*, por D. Henrique de Lazeu. Madrid, 1876, págs. 59-61.

(4) *Mis tiempos*, por F. de León y Castillo; tomo II, págs. 99-100.

(5) Las negociaciones del General Prim con el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica pueden seguirse, documentalmente, en la publicación oficial *Correspondence between the Department of State and the United States Minister at Madrid and the Consular Representatives of the United States in the Island of Cuba and other papers relating to Cuban affairs transmitted to the House of Representatives in obedience to a resolution*, Washington, 1870. De este libro están tomadas las detalladas referencias al tema en la interesante obra *Prim, el caudillo estadista*, de Emeterio S. Santovenia, págs. 219-247.

se jugaba su popularidad por el momento: "No me forjo ilusiones acerca de que España retenga la posesión de la Isla. Considero que los tiempos de la autonomía colonial han llegado virtualmente. Cualquiera que sea el fin del presente conflicto, ya la supresión de la insurrección, ya, mejor, un convenio amistoso con la ayuda de los Estados Unidos, es igualmente claro para mí que ha llegado el momento para Cuba de gobernarse por sí misma, y si lográramos aplastar mañana la insurrección, yo consideraré la cuestión bajo la misma luz: que el muchacho ha arribado a la mayoría de edad y que debiera permitírsele dirigir sus propios negocios. No queremos nada más que salir de Cuba; sin embargo, esto debe hacerse de una manera digna y honorable." Por exclusión de un término en la disyuntiva, esa "manera digna y honorable" empujaba a la acción militar una vez frustrados los recursos de la diplomacia. Prim murió asesinado durante la negociación; prosiguió la guerra con saña tan inútil que la paz del Zanjón fracasó también, haciendo que las heridas recibidas de los contendientes cicatrizaran en falso, y un general de signo político contrario a Prim, Polavieja, llegó a las mismas conclusiones, según carta que dirigió al Capitán General de Cuba D. Ramón Blanco, justamente en los días que siguieron a la paz mencionada, carta que sólo mucho después dió a conocer la prensa: "Fuerza será que nos confesemos que España en Cuba con su triunfo no ha resuelto ni podrá resolver más problema que el de salvar el honor de sus armas; por ellas impera hoy en Cuba y por ellas asegura su dominio en lo porvenir, dejando vivo, que otra cosa no podía ser sin exterminio de sus habitantes, el sentimiento de su inde-

pendencia, que hoy, sin fuerzas para manifestarse en la lucha abierta, tenazmente protesta en secreto con sus conspiraciones, y en público con el carácter de sus conversaciones y fiestas y con el espíritu y tendencia de su prensa, y que aunque prematuro y una vez ya en plenos goces de la vida, educado y formado en diez años de guerra, viviendo en los encantos que ésta engendra y de los recuerdos de sus combates, no se acallará hasta verse satisfecho. Convencidos de ello, debemos, en mi opinión, en vez de querer impedir a todo trance y en todo tiempo la independencia de Cuba, que empeño vano sería, prepararnos para ella, permanecer en la Isla sólo el tiempo que en ella racionalmente podamos estar y tomar las medidas convenientes para no ser arrojados violentamente con perjuicio de nuestros intereses y mengua de nuestra honra, antes de la época en que amigablemente debamos abandonarla.”

Antes repugnaba que satisfacía a la conciencia nacional el abandono de Cuba, por lucrativa que fuese la cesión de históricos derechos. Los españoles no han solido gustar en lo colectivo de criterios interesados, y todos sentían la operación propuesta como una honda desgarradura sentimental, ya que en la “perla de las Antillas” se habían puesto, con pasión no exenta de melancolía, los amores que iba dejando excedentes el Imperio en descenso. Y si no se aceptaba el abandono o cesión, ni tampoco contaba la autonomía —pieza separada del espinoso proceso— con atmósfera propicia, ¿qué hacer sino afrontar la guerra, en trance continuo de reproducción...? Un incidente, el de las Carolinas, en forma harto conocida, vino a hacer notar que las posesiones de España no estaban a cubierto de agresión alguna y que urgía, por tanto, subs-

traerlas a la afrentosa sorpresa de un desembarco bajo pabellón extranjero. Una vez más tomaban cuerpo los peligros tan reiteradamente apuntados, y si El Callao había sido un fugaz resplandor, su reflejo en la moral de la Armada persistía, enriqueciendo las luces que siempre habían mostrado a nuestros marinos la ruta del deber. Les cumplía a ellos, sin duda, planear técnicamente las reformas que fuese preciso acometer, y no sería justo omitir que los jefes de Gobierno y de partido supieron confiar el Ministerio de Marina a Generales capaces por su reconocido prestigio de sacar a flote la política naval que necesitaba España, con la particularidad de que era frecuente la vuelta del titular a la misma "poltrona" —como se decía en el lenguaje de la época—, a fin de salvar en lo posible la discontinuidad emanada del sistema: Antequera —el de la vuelta al mundo en la *Numancia*— fué dos veces ministro de Marina; Rodríguez de Arias, tres; Beránger, diez...

La iniciación de un nuevo reinado —el de Alfonso XIII, bajo la Regencia de su madre Doña María Cristina de Austria— no podía por menos de estimular aquella empresa, puesto que conyunturas de tal especie traen consigo el natural afán de replantear las cosas y de dar otro arranque a los procedimientos y preocupaciones de gobierno. Del primer Parlamento de la Regencia —el llamado "largo" por ser el menos corto que hasta entonces se había conocido— salió la Ley de construcción de la Escuadra, cuyo proyecto llevaba la firma del ministro Beránger, según fué presentado a las Cortes (6). Todo daba la impresión de que

---

(6) *Diario de Sesiones del Congreso*, 17 de junio de 1886, apéndice

España se sentía poseída por el anhelo de resucitar a la ancha vida de los mares, en tanto el general Cassola, ministro de la Guerra, pugnaba por reorganizar el Ejército de tierra, y el ministro de Estado, Moret, hacía lo posible por sacar a España de su tradicional aislamiento, logrando un acuerdo con la Triple Alianza que no nos distanciaba de Inglaterra, por interesar a todos el mantenimiento del *statu quo* en el Mediterráneo y el cerco diplomático de Francia.

La técnica y la inventiva militares producían en España frutos de tanto alcance como los nuevos tipos de cañón ideados por González-Hontoria, el torpedo de Bustamante y el submarino de Peral, sumo acaecimiento de 1888, que puso a prueba el pro y el contra de la realidad española: sensibilidad extrema de la fibra patriótica, vibrante siempre en el alma popular, de una parte; de otra, las limitaciones y deficiencias del Estado. A caldear el ambiente público de interés o simpatía por cuestiones de esa índole, no había dejado de contribuir —aparte iniciativas puramente personales como las conferencias del luego Almirante Auñón, en el Ateneo de Madrid— la propaganda iniciada al parco modo de la época por la Sociedad Española de Africanistas y Colonistas, que animaba el poderoso aliento de Joaquín Costa, en la plenitud de sus promesas como político, tribuno y escritor. Fué su palabra la que infundió vida al Congreso de Geografía Colonial y Mercantil, que patrocinado por aquella Sociedad hubo de reunirse en Madrid el año 1883. El dictamen a tal efecto emitido por Joaquín Costa, de lenguaje excepcional en pensamiento y pasión, respondió a preocupaciones que habían nacido

---

cc 3.º; *Diario de Sesiones del Senado*, 2 de diciembre de 1886, apéndice 1.º.

en él con muy personal empuje: todo el empuje de hombre fuerte y afirmativo que luego se desharía en frenéticas negaciones. Aun hoy, conforta la lectura del dictamen de Costa (7), desarrollando cuestiones en que no habían reparado todavía las clases intelectuales y civiles. Después de examinar la crisis por que atravesaba la Marina mercante española y de proponer soluciones adecuadas al problema, Costa expresa así los motivos por los cuales entiende que es condición previa el fomento de la Marina Militar: primero, porque ésta garantiza a la Mercante “el respeto y la seguridad que ha menester, así en tiempo de paz como de guerra; segundo, porque la conserva los ricos mercados de nuestras provincias ultramarinas, que son más de la mitad de su vida, y le procura otros nuevos en nuevas Colonias”.

“Pero el problema de la Armada —añade Costa— tiene un punto de vista más general, que abarca el conjunto todo de las condiciones en que se realiza y en que ha de realizarse la vida nacional, uno de los cuales, y no más, es la Marina mercante. En una cosa estamos conformes todos los españoles: en que es hora ya de que España vuelva a ser una nación europea por algo más que por accidentes geográficos, porque tome parte en la formación de la Historia contemporánea. Para conseguirlo necesitamos principiar por ponernos en condiciones de poder escoger libremente entre la paz y la guerra, sin que por desdén o por misericordia nos releguen a la primera, ni por impulsos de absurdas alianzas nos arrastren a la segunda. Mientras el imperio de la fuerza no termine, víctima de sus pro-

---

(7) *Marina española o la cuestión de la Escuadra*, por Joaquín Costa, Madrid, 1913, págs. 45-46.

pios excesos, vencida por sí misma, y se inaugure el reinado de la justicia, distante todavía de nosotros tal vez siglos, sólo será digno de la vida quien pueda invocar para conservarla los únicos títulos valederos en el momento, títulos de acero, fusiles, cañones, lanzas, ametralladoras, torpedos y espolones... Quien lucha daña al contrario aun siendo vencido de él, y como es tan varia la fortuna, quien ha sido vencido hoy puede triunfar mañana: mientras restaña sus heridas y llora sus muertos, está demostrando que vive, y viviendo, que espera... Lo peor que puede sucederle a un pueblo es que no le suceda nada, señal segura de descomposición y pronóstico de muerte. Con el que no puede hacer frente no se mete nadie, pero tampoco cuenta nadie con él: está fuera de los sucesos, independiente del tiempo, no vive, es un muerto insepulto, sus bienes son tenidos por mostrencos y pasan a poder del más audaz o del más fuerte. ¿Llevamos nosotros ese camino? Conteste por mí el Congreso; España ha retrocedido tan largo trecho desde Trafalgar que sus marinos ni siquiera pueden ser derrotados, pues hasta para ser derrotados hace falta poseer una Escuadra y España no la tiene, y vive derrotado por sí, en estado de derrota permanente, quien no puede exponerse a que lo derroten los contrarios."

Son éstos los argumentos que en otro tono, claros, y ajustados al caso, aparecen en el preámbulo del proyecto de ley Beránger, más las precisiones necesarias para poner al día el alegato de siempre en pro de la creación de un poder naval. De ahí que se mezclen con los argumentos impuestos por la Geografía o la Historia, y los dictados por la política o la Economía, los aconsejados por "los recientes sucesos" en la

Oceanía española y aun por la táctica parlamentaria: "Nación peninsular la española..., llamada por el destino a participar en el avance civilizador hacia el África; con cerca de 3.000 kilómetros de costa peninsular y más que doble número en las ultramarinas posesiones, último resto éste de aquellos brillantes florones que adornan la Corona de Castilla y que es preciso conservar a todo trance." "Nación que por todos los conceptos es la segunda de entre las que constituyen el Viejo Mundo en las necesidades marítimas y que no puede, sin grave compromiso de su existencia, continuar débilmente representada en los mares." "El comercio marítimo... halla en la Marina de Guerra la protección que permite su fomento a la sombra de una bandera respetada." "Interés de la opinión pública en el asunto." "Sensibles acontecimientos ocurridos en la Micronesia y que pudieron suscitar graves conflictos internacionales." "El capital dedicado a la Marina será reproductivo..." Viene luego, en la parte dispositiva, las obligadas prescripciones respecto a la construcción de la Escuadra en todos y cada uno de sus detalles: número de unidades, condiciones técnicas, fomento de arsenales, adquisición de defensa submarina, presupuestos extraordinarios y compromisos del Estado para el pago sucesivo en diez anualidades, etcétera. A estos puntos se contrajo la discusión en el Congreso y en el Senado.

Era lógico que la técnica dividiese en este o aquel aspecto a los parlamentarios, que por su uniforme profesional o hábitos de cultura se sentían en aptitud de discutir la superioridad del torpedero respecto al acorazado, que era la tendencia adoptada por el proyecto; las posibilidades con que contaba la Industria

nacional para asumir, en todo o en parte, el encargo de construir la flota proyectada; el régimen de arsenales y maestranzas... Todo lo demás era dogma unánimemente admitido: España, su defensa, su expansión, su personalidad en el mundo. Al proyecto se le concedió el trato de una obra nacional más allá de los partidos, y el jefe de la oposición, la primera figura del Parlamento, Cánovas, fué llevado a la presidencia de la Comisión del Congreso (8). La ley se promulgó en 12 de enero de 1887, pero las modificaciones que por Real decreto introdujo en ella el sucesor de Beránger en el Ministerio de Marina, Vicealmirante D. Rafael Rodríguez de Arias —autor de un proyecto anterior— dieron lugar a nuevos debates que inició en el Senado el propio Beránger con una interpelación a que siguieron otras explanadas por los Generales Pezuela y Antequera (9). Esta nueva fase de la discusión parlamentaria ofreció el interés doctrinal y cien-

---

(8) La despreocupación por la política exterior de que se suele culpar a Cánovas se explica, en parte al menos, por su idea de que a un pueblo le basta con ser militarmente fuerte para hacerse respetar de los demás. "Las alianzas o las relaciones políticas de las naciones impotentes —palabras de Cánovas en su discurso de 7 de julio de 1891 en el Congreso— nada significan ni pueden significar en los anales de los pueblos. Lo primero que se necesita son barcos de guerra, son cañones, son fortificaciones, son fusiles, y nadie se me ha adelantado en el deseo de estas cosas ni en trabajar por ellas. Tuviera España la Escuadra que yo deseo; tuviera cubiertas sus fronteras como yo apetezco; tuviera un Ejército armado como yo anhelo también, y yo estaría bastante más tranquilo que con ningún género de negociaciones, ni con ninguna especie de acuerdos... Tiene cuantas alianzas quiere aquel cuya alianza importa, aquel cuya alianza conviene, aquel cuya alianza puede servir, en parte, para sobreponerse a los demás; no tiene alianza cierta nunca, para nada, aquel que el día en que sobreviene un conflicto no puede poner su parte para el buen éxito..." A la etapa del Gobierno Cánovas, 1884-1885, pertenece el proyecto, que no llegó a ley, de construcción de la Escuadra presentado a las Cortes por el Ministro de Marina, General Antequera.

(9) *Diario de Sesiones del Senado*, 16, 17 y 18 de junio de 1888.

tífico de realizar cuestiones relacionadas con la actualidad del mundo en punto a construcciones navales, pues estaban en boga las teorías que el Almirante francés Aube estaba desarrollando desde su Ministerio en el Gobierno de París y que habían influído en el proyecto de Beranger. Pero prácticamente no se adelantó otra cosa que hacer notar la morosidad y vacilaciones de criterio con que se cumplía el plan aprobado. "Ha transcurrido un año —dijo el Vicealmirante Antequera— y no se ha hecho absolutamente nada..." ¿Se hizo algo en adelante? ¿Se aprovecharon o no las facilidades brindadas a la construcción de la Escuadra por un buen momento político?

No se precisan grandes conocimientos, técnicos para percibir el sentido de estas observaciones del general Beránger, en su aludida interpelación: "Hace años, bastantes, se concedió un crédito a la Marina, y se invirtió en navíos y fragatas de vela, cuando éstas se retiraban ya de los mares y dejaban el puesto a los de hélice; posteriormente, se le concedió otro segundo crédito extraordinario, y entonces lo consumió en la construcción de buques de hélices, precisamente cuando ya surcaban los mares los acorazados, y ahora que éstos se van retirando y que aparecen los cruceros como última expresión de la ciencia, ahora vamos a construir acorazados de grandes dimensiones, con lo que podrá suceder que consumamos el crédito de 225 millones y quedemos tan abandonados en los mares como hoy estamos." No obstante los reparos que pudieron suscitar afirmaciones tan tajantes, es evidente que nuestro Estado no se hallaba en condiciones de seguir el acelerado ritmo con que avanzaba el concepto y la técnica de la política naval.

Moría el siglo XIX en la apoteosis de las Ciencias aplicadas a las formas todas de la vida, y los Estados, allá donde eran fuertes, asimilaban los adelantos conseguidos en fábricas y laboratorios para acrecer su potencia en la tierra y en el mar, para llevar a la perfección todos y cada uno de sus servicios, para alcanzar su plenitud en autoridad y eficacia. Dado ese clima, cosa de tanta virtud representativa como la Marina prosperaba en los países que la podían costear, y la preocupación por sus cuestiones se hacía general en cierto modo, contribuyendo a propagarla una literatura que no tardó en ilustrarse con las obras del inglés Callwell, del italiano Manfroni y, sobre todo, del norteamericano Mahan, verdadero inspirador, con sus libros —como advirtió Sánchez de Toca en los años mismos de su publicación e influencia— “de un programa para el engrandecimiento de los Estados Unidos, que en aquella República viene convirtiéndose en suprema razón de Estado”. Sólo espíritus muy avisados se daban cuenta del peligro que justamente de ese lado amagaba a España, y para que ésta se dispusiera a afrontar las graves contingencias que apuntaban en el horizonte de Ultramar era menester que el tema de la Marina no se limitase a actos de presencia en el hemisferio de las Cortes y en el papel de la *Gaceta*. Era preciso que el buen momento de que antes hacíamos mención —al registrar la nueva ley de construcción de la Escuadra y el entusiasmo popular en torno al submarino Peral— se prolongara, dando estabilidad a la política, rapidez a la Administración, largueza a la Hacienda, persistencia al calor de la opinión, hasta lograr una colaboración sostenida entre todos los facto-

res llamados a realizar una empresa de extraordinario porte. Pero no parece que ocurriera así.

Pasaba el tiempo, y como se habían acortado los plazos establecidos por la ley de la Escuadra, no tardó en apreciarse el fracaso del plan. El buen deseo que aguijonea todos los trabajos en el momento de ser iniciados, determinó que los créditos concedidos en diez anualidades se hiciesen efectivos de tal suerte que la construcción de la Escuadra se pudiera llevar a cabo en lapso más breve, y esta facilidad no fué utilizada con éxito ya que a los cinco años de entrar la ley en vigor sólo había sido botado al agua uno de los barcos proyectados, *El Marqués de la Ensenada*. Si existían de mayor porte algunos buques de guerra, databan de tiempo anterior a la ley de 1887, el *Pelayo* y el *Reina Regente*, por ejemplo. Lo demás del programa de construcciones navales en ejecución era promesa, por lo visto, de difícil, incierto, costoso cumplimiento. Al reaparecer el tema en las Cortes —legislatura de 1894—, Cánovas dijo en el Congreso, después de recordar la gestión de su Gobierno de 1884-85, con el Vicealmirante Antequera en Marina: “Delante del hecho de que la ley de creación de la Escuadra no ha producido hasta éste último mes ningún buque de guerra más que el pequeño buque *Marqués de la Ensenada*; delante del hecho de que una gran parte del crédito se ha gastado en buques que eran inútiles desde que se les puso la quilla, y en vista del resultado de todo esto y de que no tenemos más que cuatro o cinco buques de guerra, y puede suceder que en momentos dados, por circunstancias imprevistas, nos quedemos sin ninguno en el mar, ¿por qué no

se ha de dar al país una satisfacción más brillante que todas las afirmaciones retóricas...?" (10).

Había iniciado el debate un diputado que a su condición de tal unía la de marino, Díaz Moreu, quien a propósito de ser discutido el proyecto que fijaba las fuerzas navales de la Península y de Ultramar durante el año económico 1894-1895, aseguró que no se contaba, en realidad, ni siquiera con un buque capaz de entrar en combate, y que, llegado el caso, "volvería a repetirse la lección que ya nos tiene dada la experiencia; volvería a suceder lo mismo que en Trafalgar", y el "hacinamiento de buques y de hombres valerosos" que se hiciera, resultaría "inútil e impotente para defender a la Patria". En su consecuencia, los diputados don Rafael Gasset y el General Marengo presentaron sendas proposiciones, a cada una de las cuales hubieron de adherirse derechas e izquierdas, carlistas y republicanos incluidos: proposiciones en las que se pedía el nombramiento de una Comisión parlamentaria que determinase las responsabilidades derivadas del estado en que se hallaba la Armada española. Se reprodujo el debate de siempre, con las razones y contrarrazones tradicionalmente cruzadas, y al repercutir la discusión en el Senado sonó una voz —la del Marqués de Aguilar de Campóo— que repetía conceptos y palabras —sin proponérselo el orador— del antiguo ministro Vázquez Figueroa en su Memoria de 1812, señal de males inveterados. "Obtengamos de las Cortes —decía Aguilar de Campóo (11)— los créditos necesarios para tener en breve tiempo la Marina que necesita España. ¿Es que no podemos tenerla? ¿Es que la Marina es

(10) *Diario de Sesiones del Congreso*, 27 de junio de 1894.

(11) *Diario de Sesiones del Senado*, 30 de junio de 1894.

muy cara y España renuncia a tenerla? Entonces la consecuencia será que se licencie marinería y se supriman oficiales. Pero ése no es el sentimiento resultante de las discusiones habidas en uno y otro Cuerpo Colegislador, sino que la idea resultante es enteramente contraria..." Desde luego: se reconocía unánimemente la necesidad de erigir a España en potencia naval; pero no se daba con los medios congruentes a tal fin, o no se les ponía en práctica con decisión y continuidad.

Está por hacer el estudio técnico de las causas por las cuales hubieron de naufragar los conatos de restauración naval que la Historia contemporánea registra. No ha de intentarlo quien esto escribe, ajeno a las disciplinas científicas del mar y la Marina a que sería indispensable recurrir. Observamos no más que el fenómeno político, y éste, iluminado por los sucesos que sobrevienen a poco, permite explicar cosas que no habrían aclarado mejor los informes recabados por la Comisión cuyo nombramiento solicitaron para exigir responsabilidades los diputados Gasset y Marengo. Por otra parte, esa clase de culpas es de muy difícil localización o aislamiento. Tal vez acertase el Contraalmirante Pasquín, Ministro de Marina en 1894, cuando dijo con ocasión de los debates últimamente citados: "Si ha habido equivocación, ha sido equivocación nacional. Pueden aplicarse, respecto a la cuestión de la Escuadra, aquellos versos de un poeta español: *Gemid, humanos. Todos en él pusisteis vuestras manos...*" Que viene a ser la misma interpretación dada por Montero Ríos —con un cuento en vez de unos versos— cuatro años más tarde, al desastre ya consumado: "*—¿Quién matou o Meco? —Matémoslo todos...*"

El grito de Baire —24 de febrero de 1895— abrió

la segunda y definitiva guerra de Cuba: no ciertamente de improviso. Todo hacía presumir la formalización de la lucha armada en las Antillas, siempre sostenida, siquiera fuese en pequeña escala, por partidas sueltas, sin olvidar la llamada "Guerra chiquita". Como asimismo, en las Filipinas, sociedades y organizaciones no tan secretas que dejasen de acusar su actividad, preludiaban el movimiento insurreccional que se manifestaría en agosto de 1896 con todas sus consecuencias, aparte la situación creada por los piratas de Joló y los moros de Mindanao. En lo diplomático únicamente cabía esperar complicaciones que favoreciesen el levantamiento colonial, ya que por parte de España su postura era de retraimiento en cuanto a las esferas internacionales. Había cesado el contacto de 1887 a 1892 con la Triple Alianza, y no se había obtenido, en compensación, acuerdo alguno con la República francesa. Cualquier reforma administrativa y aun política que se intentase por el Gobierno de Madrid pecaba ya de tardía, prestándose incluso a interpretaciones de forzada concesión y debilidad, puesto que la guerra estaba en marcha. El proyecto de ley presentado por Maura, Ministro de Ultramar, a las Cortes, en junio de 1893, sobre "reforma del Gobierno y de la Administración civil en las islas de Cuba y Puerto Rico", quedaba muy atrás. Y la ley —15 de marzo de 1895—, de sentido transaccional, que con análogo propósito sacó adelante Abarzuza, sucesor de Maura, bajo la misma presidencia de Sagasta, más bien precipitó que contuvo la insurrección cubana. Una crisis total, casi inmediata al grito de Baire, dándole el Poder a Cánovas, cortó aquella línea de pretendida armonización, a la que por su parte correspondía el Capitán General de

Cuba Martínez Campos. Cuando los liberales volvieron al Poder, por el asesinato de Cánovas en el otoño de 1897, tuvieron que hacer honor a la política antes ensayada y conceder la autonomía a Cuba y Puerto Rico —28 de noviembre de 1897—, en conraindicada sazón. Nada podría evitar ya la intervención de los Estados Unidos y la violencia de la guerra hasta el final. Ni siquiera había conservado Sagasta incólume su crédito de autonomista, puesto que eran de difícil olvido estas palabras suyas, que coinciden casi literalmente con otras más conocidas y recordadas de Cánovas: “La nación española está dispuesta a sacrificar hasta la última peseta de su Tesoro y hasta la última gota de sangre del último español antes de consentir que nadie le arrebate un pedazo siquiera de su sagrado territorio...” Pero lo que en Sagasta era eventual desplante oratorio, en Cánovas respondía al convencimiento de una política que siguió resueltamente, sin otra variante que la significada por su proyecto de ampliación de las reformas articuladas en la ley de 1895: proyecto (12) a que le llevaron sus recuerdos de ministro de Ultramar en 1865-1866, por creer, en febrero de 1897, que la lucha cedía en violencia. Salvo esta concesión de tipo reformista, la línea a que Cánovas hubo de ajustar su política cubana en el último Gobierno que presidiera, estaba marcada por dos puntos: apoyo resuelto a Weyler, Capitán General de la Gran Antilla, que replicaba a la guerra con la guerra, y evitación de todo conflicto que sirviese de pretexto al Go-

---

(12) V. *Gaceta de Madrid*, de 6 de febrero de 1897: R. D. de 4 de los mismos mes y año, “sometiendo a informe del Consejo de Estado el proyecto de ampliación de las reformas acordadas por la ley de 15 de marzo de 1895”.

bierno de Washington para una ruptura con el de Madrid, o, "al menos, para una declaración de beligerancia de los insurrectos" (13).

Sería bizantino especular sobre los frutos que hubiese producido la política de Cánovas —de no frustrarla el pistoletazo de Angiolillo— en relación con la guerra de Cuba y, por analogía, con la de Filipinas y con el problema colonial en toda su amplitud. Pero es incuestionable que todos los riesgos se actualizaron a la muerte de Cánovas; que la autonomía concedida al fin por Sagasta —25 de noviembre de 1897— no alumbró de ninguna manera la pacificación que se esperaba; que la guerra, al ser sustituido Weyler por Blanco y consumarse la intervención militar de los Estados Unidos en la primavera siguiente, perdió por entero posibilidades de éxito favorable, y que en aguas de Cavite y Santiago de Cuba pasó España por trances de extrema angustia y sumo dolor. Esta doble inmolación persuadiría a quienes aun no estuviesen convencidos de que, sin Marina, las guerras de Cuba y Filipinas eran de victoria imposible.

La superioridad de las fuerzas navales de los Estados Unidos sobre las de España era aplastante de

---

(13) "Lo que perseguía (Cánovas) era ganar tiempo para que la acción persistente de nuestras armas fuese reduciendo la insurrección; acallando, si fuese necesario, con algunas reformas, las críticas de la opinión templada americana... Aumentar, entre tanto, nuestros medios de combate; añadir nuevas unidades a nuestra Armada, como las que tenía contratadas al ocurrir su muerte, procurando de este modo impresionar a la opinión americana... y, naturalmente, conservar al único militar con arres-tos que España poseía a la sazón..." *Cánovas o el hombre de Estado*, por el Marqués de Lema, págs. 245-246. Los diferentes puntos de vista que cabe adoptar respecto a la política de Cánovas en cuanto a Cuba se examinan en *Cánovas y la política exterior española*, por Leonor Meléndez, págs. 327-373.

veras, y causa asombro que en nuestra Patria, por lo común, se ignorase. Pero no hacía falta ningún cotejo para apreciar que la Marina española, en sí misma considerada, no se hallaba en condiciones de afrontar un choque con la de cualquier primer potencia, ni aun de evitar que las provincias ultramarinas (14) estuviesen a merced de las agresiones que bien cabía presumir. Sobre esto sí que se había hablado y escrito mucho. Los políticos y la prensa, en general, lo olvidaron de súbito y, salvo contadas voces aisladas, nadie se cuidó de frenar los impulsos de un patriotismo ciego por mal informado. No falló entonces el patriotismo popular, que se manifestó activo y ardiente, sino los órganos, oficiales o no, llamados a ilustrar la apercebida conciencia nacional. El entusiasmo era grande, y por eso resultó proporcionada la decepción a la hora de rasgarse los velos de una caprichosa confianza. Fallaron las ligeras informaciones, de color de rosa, y hubo, lógicamente, que improvisarlo todo, empezando por la elemental defensa que incumbía a las presuntas escuadras del Atlántico y del Pacífico, ya que aun dando de barato la existencia de barcos en el número que fuese, casi ninguno valía por estas o aquellas razones, ni estaban integrados en un todo orgánico, con la mira puesta en un estratégico plan de conjunto. La escuadra enviada al Pacífico por el Gobierno norteamericano aventajaba en poder sin comparación posible a la española, que al mando del Almirante Montojo se vió obligada a aceptar la batalla en Cavite, si bien pesaba sobre los Esta-

---

(14) Un artículo del Almirante D. Juan Cervera, "El viaje de la Escuadra Negra a Filipinas", contiene interesantes noticias sobre la situación naval de España en Cuba, Puerto Rico y Archipiélago filipino en los años inmediatamente anteriores a la última guerra de Ultramar. *Revista General de Marina*, Madrid, noviembre de 1944.

dos Unidos la contrapartida de no poseer en aquellas latitudes base alguna de operaciones: inconveniente sólo en principio grave, porque no tuvo tiempo de pesar sobre un combate rapidísimo, de fulminantes efectos. “Seis navíos sin protección, salvo uno, sumando en total 11.300 toneladas, y provistos de 34 cañones grandes y 26 pequeños, se hubieron de batir con otros siete, protegidos todos, salvo uno, que sumaban 16.521 toneladas y montaban 70 cañones grandes y 64 pequeños” (15). El choque ha sido reiteradamente descrito, siendo el resultado que bastaron muy pocas horas al hundimiento de nuestra escuadra, y que el sacrificio de unas ochenta vidas —con la nota sobresaliente del heroísmo de Cadarso— constituyó un doloroso exponente de alta moral.

La escuadra de Cervera, predestinada a la trágica prueba de Santiago de Cuba, se formó con apremio en Cabo Verde, al reunirse las fuerzas navales que mandaba aquel Almirante con la división de torpederos del Capitán de Navío Villaamil, en ruta hacia las Antillas con anterioridad. La suma, de todos modos, era escasa; la calidad, inferior a la de las respectivas unidades de la flota norteamericana, y nadie conocía mejor que el propio Almirante Cervera, para mayor crueldad de su destino, la insuficiencia de los medios que se le confiaban para cumplir un fin sobremanera arduo. Hombre de conciencia escrupulosa, que así supo inspirar en todo momento la práctica de su deber, publicó algo después las cartas y documentos varios que justifican amplia-

---

(15) *Historia crítica del Reinado de Don Alfonso XIII durante su minoridad bajo la Regencia de su madre Doña María Cristina de Austria*, por Gabriel Maura Gamazo; tomo, II, pág. 12.

mente su conducta (16). En su correspondencia con el Auditor General de la Armada, Spottorno, y con el Ministro entonces del ramo, Almirante Bermejo, don Pascual Cervera expone con expresiva reiteración y datos concretos sus juicios sobre la Marina norteamericana y la española en esos primeros meses de 1898, que no podían ser desperdiciados. La conclusión es ésta: "Nuestra fuerza naval, comparada con la de los Estados Unidos, está próximamente como 1:3", agregando: "Yo, sin embargo, no rehusaré hacer lo que se juzgue preciso; pero me parece conveniente analizar la situación tal cual ella es, sin hacerme ilusiones que puedan acarrear desengaños funestos..." Otro día, el 7 de marzo exactamente: "Insensato sería negar que lo que racionalmente podemos esperar es la derrota, que podrá ser gloriosa, pero no por eso dejaría de ser derrota que nos haría perder la Isla en las peores condiciones. Aun suponiendo lo improbable, es decir, que obtuviéramos una victoria, no por eso cambiaría el resultado final de la campaña, porque el enemigo no se daría por vencido; y es insensato que pretendiéramos vencer en riqueza y producción a los Estados Unidos, que se repondrían mientras nosotros agonizábamos, aun victoriosos, dando lugar a que el resultado final fuese un desastre. Sólo en el caso de contar con una poderosa alianza podríamos aspirar a obtener un resultado final halagüeño; pero sobre que sería necesario descon-

---

(16) *Guerra hispanoamericana*. Colección de documentos referentes a la escuadra de operaciones de las Antillas, ordenados por Pascual Cervera y Topete, Ferrol, 1899. Del propio Cervera, como de J. Müller, Pluddeman, F. Ellicott, S. Gómez Núñez y V. M. Concas se insertan trabajos relativos al tema indicado en la obra: *Notes: United States. Office of Naval Intelligence. On the Spanish American War*, Washington, 1899-1900.

tar el subido precio que tendría hoy para nosotros una alianza poderosa, aun así no haríamos más que aplazar algunos años el actual conflicto, que resultaría más agudo que hoy, como hoy lo es más que en la sublevación pasada...”

Hermanándose en él la clarividencia y el espíritu de disciplina, supo Cervera defender criterios personales en descargo de su responsabilidad, a tiempo de que pudieran ser rectificadas las instrucciones recibidas, y al ratificarse éstas, en orden inapelable, supo también rendir su voluntad en incondicional servicio. Así, primero en Cabo Verde, cuando estimó de su deber plantear al Gobierno la siguiente cuestión: “¿Conviene que esta escuadra vaya, desde luego, a América, o cubra nuestras costas y Canarias, para desde allí acudir a cualquier contingencia...?” Cervera —y con él todos los jefes a sus órdenes— se pronunció a favor del segundo término de la disyuntiva. El Gobierno ordenó lo contrario y la escuadra zarpó con rumbo a las Antillas. Luego, embotellada la escuadra en la bahía de Santiago de Cuba, el dilema, de trascendencia definitiva, era éste: salir o no salir. Se produjo un patético forcejeo entre el Almirante y el Gobierno. La presión en Madrid del sentimiento popular, o, si se prefiere, de la inconsciente pasión callejera, debía de ser muy grande, puesto que no se pensó en contrarrestarla, y no hubiera sido fácil, porque lo gallardo, en una simplista visión del problema, era salir. Lo exigían las gentes del café y la taberna, del salón aristocrático y del círculo político: lo testimonia la prensa y el recuerdo de quienes alcanzaron ese tiempo. “El Almirante Cervera debe salir de Santiago de Cuba, aceptando el combate naval”, exclamaba en el Congreso Romero Robledo, nunca

como entonces tan a tono quizá con modos generales de ser y reaccionar. "Si no responde Cervera a lo que exige la opinión pública, a lo que reclaman los intereses de la Patria, procede su relevo..." Porque Cervera, repetámoslo, era de parecer contrario. "Con la conciencia tranquila voy al sacrificio", había escrito de antemano al Ministro de Marina (17). El 24 de mayo se reúnen en la cámara del Almirante todos los mandos de la escuadra y firman un acta que no deja lugar a dudas: "El peligro cierto de la salida es muy superior —reconocen todos— a las pocas ventajas que pudieran obtenerse logrando alcanzar el puerto de San Juan de Puerto Rico"; consideración que hacía preciso el abandono de aquel plan y la continuación en la bahía de Santiago, "repostándose de todo lo necesario", para "salir del puerto, hoy bloqueado por fuerzas tan notoriamente superiores", en ocasión favorable. Estas y otras manifestaciones no evitaron que el 1.º de julio recibiese el Almirante Cervera órdenes de salir "a viva fuerza y a todo evento", emanadas del Capitán General de la Isla, Blanco, General en Jefe de las fuerzas de tierra y mar, contando, naturalmente, con la venia del Gobierno de Madrid, que presidía Sagasta. La orden se cumplió por Cervera sin un punto ya de vacilación ni regateo alguno de su esforzada voluntad, y el parte del memorable combate del 3 de julio de 1898 dijo lo demás en pos de estas significativas palabras: "En cumplimiento de las órdenes de V. E. I., con la evidencia de lo que había de suceder y tantas veces había

---

(17) La situación en que se hallaba la escuadra Cervera al entrar en combate, defectos de material, etc., se estudian al pormenor en el libro de D. Víctor María Concas, Comandante entonces del *Maria Teresa*, titulado *La escuadra del Almirante Cervera*, capítulo VIII.

anunciado, salí de Santiago de Cuba, con toda la escuadra, que fué de mi mando..." En ése fué se condensa la dramática emoción de la jornada. La escuadra pertenecía ya al pretérito: "quedó destruída —notifica más adelante Cervera—; incendiados y embarrancados el *María Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya*, que volaron; el *Colón*, según informes de los americanos, embarrancado y rendido; los cazatorpederos, a pique. Ignoro aún las pérdidas de gente, pero seguramente suben de 600 muertos". Entre ellos Villaamil y Lazaga. A Eulate se le dejó su espada. Todos fueron tratados "con hidalguía y delicadeza"... En suma: "La Patria ha sido defendida con honor, y la satisfacción del deber cumplido deja nuestras conciencias tranquilas."

Todavía le quedaba a España una presunción de escuadra: la denominada "Tercera", a las órdenes del Almirante Cámara, a la que le estaba reservada la misión de distraer a los americanos de su vigilancia ante Santiago de Cuba. Pero la situación de Filipinas aconsejó un cambio de plan, y el 15 de junio "recibió Cámara, en Cádiz, la orden de zarpar hacia el Pacífico, por la vía mediterránea, que era en verdad la más corta, aun cuando no la más expedita, a causa de las complicaciones internacionales que dimanaban de la neutralidad del Canal de Suez". No acertó el Gobierno de Madrid a salvar los obstáculos de esa índole que, por lo que hace al caso, hubo de personificar el Jefe de Egipto, "y el resultado fué que no se permitiera a la escuadra de Cámara pasar de Port-Said" (18). Buena lección, por cierto, para quienes en 1885 no ayudaron a realizar un antiguo proyecto, reanimado por Moret, Mi-

---

(18) Gabriel Maura Gamazo, *ob. cit.*, págs. 42-43.

nistro de Estado entonces, a fin de conseguir una base a la salida del Mar Rojo. Pero en ningún supuesto hubiese tenido ya mucho que hacer la escuadra de Cámara. Los sucesos habían corrido en tanto con rapidez tal que la bandera española no ondeaba ya en el archipiélago filipino. Y no procedía otra cosa que inferir de todo lo ocurrido una moraleja que avivara el seso a gobernantes y gobernados.

Muchos años de conceptos extraviados y de realidades soslayadas hicieron crisis en 1898, y fué una guerra, con todas sus derivaciones políticas, diplomáticas y económicas, el reactivo, como en tantas otras ocasiones parecidas, para que la nación aquejada revelase el secreto de su situación. Lo característico del 98, a nuestro juicio, no es que el ánimo público se deprimiese, como era natural que ocurriera, dado el escarmiento recibido, sino la revelación de verdades por casi todos desconocidas o mal interpretadas: la verdad de un Estado en quiebra y de un pueblo frívolamente distraído de su destino histórico. La reacción que pudiera salvar a España de los males que, sin saberlo, o punto menos, venía padeciendo, arranca justamente de 1898, y de ese año que refuerza su estricto sentido cronológico con un evidente valor de símbolo, data, en lo intelectual y en lo político, la revisión de ideas y sentimientos, de instituciones y valores de toda naturaleza que ha caracterizado la vida de España en los últimos cincuenta años, para bien y para mal, según corresponde a la complejidad del fenómeno histórico. La llamada "Literatura del Desastre" —muy diversa y contradictoria— se inició en el propio verano de 1898, con un texto debido a la pluma de D. Francisco Silveira: el artículo de fondo, titulado "Sin pulso", inserto en el

diario *El Tiempo* (19). Silvela era tal vez el político menos gastado de los de su talla y época, entre otras razones, porque más bien había sido un disidente que un participante, pues su espíritu crítico y su sensibilidad moral le llevaron siempre a condenar las prácticas políticas en uso, hasta que para perder todo contacto con ellas decidió retirarse de la vida pública. Pero en 1898, recientemente aclamado jefe del partido conservador, se disponía a gobernar, y con esta preocupación pasa revista en el artículo citado a los problemas que angustian a España y que debieran angustiar a los españoles todos. Se les había engañado, evidentemente, y Silvela sienta este principio: "Hay que dejar la mentira y desposarse con la verdad." De ahí que el articulista, cuando llega al punto de la defensa nacional, pide que los arsenales y astilleros funcionen y que las escuadras lo sean con existencia real. Es tarea ingrata definir males, pero sin el previo diagnóstico no puede aplicarse el tratamiento indicado. Silvela no encuentra el pulso a España, y bien lo deplora, sintiéndose obligado a buscar remedios. Por su parte, lo intenta, y en el discurso pronunciado a los pocos días en el Círculo Conservador, de Madrid (20), reacciona contra la falta de fe y esperanza en el porvenir inmediato, para reconocer que nuestro Ejército y nuestra Marina habían peleado en Ultramar "desventajosamente" y que había que atenderlos con la urgencia que la desvalorización de España en el mundo requería.

"Nosotros —decía Silvela en el discurso aludido— no podemos prometer al país un presupuesto de la paz;

(19) Número correspondiente al 16 de agosto de 1898.

(20) Véase *Artículos, discursos, conferencias y cartas*, Francisco Silvela. Notas de Félix de Llanos y Torriglia; tomo II, págs. 499-514.

entendemos, por el contrario, que es preciso que, aparte de esos sacrificios que se piden, se dediquen enérgicamente a la defensa de las costas y de las fronteras; a la reconstrucción de nuestro armamento deficiente, y, en lo posible, a la de nuestra Escuadra; porque entendemos que en la posición en que España se encuentra entre el Mediterráneo y el Atlántico, siendo base de operaciones para el Africa, con valiosas posesiones en la misma y en los mares que mantiene y conserva todavía, o ha de renunciar a su papel de nación y ha de prepararse a ser un mero territorio explotado y administrado por gerentes extranjeros, o ha de conservar una Marina que la defienda y sostenga, y que en unión del Ejército signifique la afirmación del vínculo y del sentimiento nacional." Recogiendo algo que flotaba en el ambiente, Silvela tuvo que declarar cosa tan obvia como ésta: "Dentro de nuestros principios no ha entrado nunca la supresión del Ministerio de Marina, que si no existiera sería menester crearlo, no ciertamente para mantener nada que constituye abuso, deficiencia, mala administración, sino, por el contrario, para regenerarla, para lo cual deben ser esperanza y no desaliento los mismos daños que ellos han sufrido por la mala administración..." Ocurría que Costa, el Costa de 1898, en contradicción harto expresiva con el Costa de 1883, había incorporado a sus propagandas estas conclusiones: "Supresión del Ministerio de Marina y de todas las Escuelas y Academias pertenecientes a ese ramo, y reducción de las fuerzas navales a lo estrictamente preciso para mantener la comunicación con las islas adyacentes y posesiones españolas de Africa" (21). ¡Peregrino

---

(21) Joaquín Costa, *ob. cit.*, págs. 82-83.

y desconcertante caso el de Costa...! El español que percibió antes que la inmensa mayoría de sus compatriotas, en época triste de confinamiento nacional, la necesidad de salir al exterior; el que organizó la Sociedad Española de Africanistas y promovió el Congreso de Geografía Colonial y Mercantil; el que pidió la anexión de Guinea y el Muni; el que vibró ante el golpe de mano de las Carolinas, inflamando con su ardor un Manifiesto dirigido al pueblo; el que había reclamado siempre Ejército y Marina de Guerra, rompió con su propia historia precisamente cuando el desastre de 1898 venía a corroborar sus avisos y soluciones. Un sentido práctico de bajo vuelo desplazó del espíritu de Costa cuanto había en él de fuerza expansiva y alto ideal. "Las cosas tienen su momento oportuno, y el de la Marina ha pasado", escribe Costa a raíz de haber perdido España una guerra por carecer de poder naval, siendo la creación o recuperación de éste piedra angular de todo plan constructivo y regenerador. En el manifiesto de Costa a las Cámaras de Comercio y Agrícolas, lanzado en 13 de noviembre de 1898; en las discusiones y acuerdos de la Asamblea que, presidida por él, se celebró en Zaragoza al año siguiente —dando nacimiento a la pronto malograda Liga Nacional de Productores—, y en el programa de la también efímera Unión Nacional, surgida de la Asamblea de Valladolid en 1900, no faltan soluciones útiles en cuanto a fomento de la agricultura, colonización interior, estímulos a la previsión y a la cooperación, reformas fiscales, sufragio corporativo, régimen provincial y municipal, mejoramiento de la clase obrera, construcción de carreteras y canales, etc. Pero tales enunciados, con responder de absoluta buena fe a positivas e ineludibles necesidades, no lo eran todo,

ni mucho menos, y aun en el supuesto de ser realizados, no asegurarían la salud ni el porvenir a una España desguarnecida, inerte, tasada en sus aspiraciones, abierta a la fácil ambición ajena. Quizá pudiera explicarse clínicamente la desviación en las ideas, en el estilo y en los hechos de Joaquín Costa, colérico y negativo hasta la obsesión en los últimos años de su vida.

Para que D. Francisco Silvela sacara adelante su programa de regeneración —palabra ésta muy a la moda en 1898— era preciso vitalizar, por lo pronto, la organización de los partidos, y el conservador, para renovar su sangre, fué sometido por el jefe a varias transfusiones. Una de ellas estuvo significada por la incorporación del General Polavieja, como Ministro de la Guerra, al primer Gobierno Silvela: 4 de marzo de 1899. La superó en importancia el acuerdo con Maura, procedente del partido liberal y Ministro de Gobernación en el segundo Gabinete que Silvela hubo de constituir: 6 de diciembre de 1902. Uno de los puntos de convergencia que determinaron estas sucesivas colaboraciones lo fijó la política naval. La consideraba indispensable D. Camilo G. Polavieja, el único General de 1898 que se creyó en el deber de servir a la Patria en la política, ya que Weyler había rechazado y rechazaría siempre las solicitudes que le llegasen, por la derecha o por la izquierda. Polavieja, en su Manifiesto, o mejor dicho, Carta circular, de 1.º de septiembre de año tan repetido, formuló su punto de vista respecto a los problemas de la defensa nacional, con mención expresa de la Marina (22). Cuidó de ésta en el mismo

---

(22) "No puede España, poseyendo las Baleares, las Canarias, las plazas del Norte de Africa y extensas costas que son fronteras universales abiertas a todo el que disponga de flotas de guerra, reducirse al estado

Gobierno Silvela, D. José Gómez Imaz, Capitán de Navío de primera, que fué, por cierto, uno de los cuatro Generales de la Armada que en junta convocada al efecto se habían pronunciado en contra de la salida para las Antillas de la escuadra Cervera. Pero ni Gómez Imaz en su departamento, ni Poíavieja en el suyo, lograron realizar sus iniciativas, no acompañando al noble propósito la buena fortuna.

Con la inteligencia de Silvela y Maura, la carrera política de aquél toca a su fin, en tanto que el segundo no tarda en cubrir por sí solo el primer plano de la política española. La especial inclinación de Maura hacia las cuestiones del mar contribuye a caracterizar su figura. En la Historia general de la España contemporánea Maura es todo un capítulo; con mayor motivo en la Historia de nuestra política naval.

M. FERNÁNDEZ ALMAGRO.

De la Real Academia de la Historia.

---

de indefensión que preconizan hoy ciertos espíritus, más cuidadosos de halagar al vulgo que de velar por la seguridad de su Patria. A muy otra cosa nos excitan los recientes desastres, y es a reorganizar nuestros Ejércitos de tierra y de mar, en perfecta consonancia con los fines que han de cumplir y con los medios de la Nación; a darles una instrucción positiva y sólida y a vigorizar no tan sólo todos los resortes de la disciplina, sino todos aquellos sentimientos que son el alma de las instituciones armadas... Debemos dedicarnos a la constitución de reservas efectivas, difundir las enseñanzas prácticas, asegurar la competencia en el mando, no quedarnos a la zaga de las demás naciones e inspirarnos para esta obra en un sentido de austeridad y de abnegación que la Milicia española no necesita pedir a los extraños, porque es el que palpita en todas las páginas de nuestras Ordenanzas. La Marina en el mar, y el Ejército en constante disposición de emprender la guerra: tal es mi fórmula..."