

# POLITICA NAVAL DE LA ESPAÑA MODERNA Y CONTEMPORANEA

## VI. AFANES DE MAURA.

Don Francisco Silvela y D. Antonio Maura parecían llamados a encontrarse en un posible tercer partido, puesto que uno y otro, si bien en circunstancias distintas, se habían pronunciado, respectivamente, contra Cánovas y Sagasta, sus jefes, y coincidían además en determinados criterios de gobierno que no engranarían fácilmente en el mecanismo de los partidos turnantes. Pero no hizo falta que Silvela y Maura proveyeran a constituir una nueva organización, como antes o después no dejaron de intentar otros hombres públicos, porque el asesinato de Cánovas y el desprendimiento político de D. Alejandro Pidal allanaron por modo decisivo el camino de Silvela a la jefatura de los conservadores. Así pudo ser este partido, en manos de Silvela, el instrumento de renovación con que venía soñando el antiguo disidente de Cánovas.

Ya en marcha el propósito de Silvela, la incorporación de Maura era cosa fácil y en cierto modo pre-juzgada, sobre todo después de la muerte de Gamazo, jefe de aquél en la disidencia del partido liberal. El acuerdo de Silvela y Maura se convino en la primavera

de 1902 y hubo de exteriorizarse, con todas sus consecuencias, en el Gobierno formado, como sabemos, en 6 de diciembre del mismo año; Silvela en la Presidencia y Maura en el más político de los departamentos ministeriales, o sea Gobernación, cartera indicada, por otra parte, a Maura, en razón de las reformas del régimen provincial y local que propugnaba y en las que consistía precisamente uno de los motivos más acusados de su inteligencia con Silvela. Otro punto de contacto lo determinaba la reorganización del poder naval, inexcusable después del desastre de 1898, y para abordarla, desde el Ministerio de Marina, fué designado un político de muy marcada especialización en la materia, D. Joaquín Sánchez de Toca, no obstante su condición civil. Atento a preocupaciones que contribuían a caracterizar la política internacional del fin de siglo e influido particularmente por los libros del marino norteamericano A. T. Mahan, Sánchez de Toca había publicado en 1898 su obra *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*, con una carta-prólogo de D. Francisco Silvela en que éste enriquecía con nuevos puntos de vista su posición restauradora ante la crisis nacional.

“Nuestras constantes guerras civiles —leemos en ese texto de Silvela— han preparado al pueblo para el sufrimiento, para el sacrificio de vidas y riquezas, y al Ejército para la lucha irregular, oscura, de partidas, persecuciones, combates pequeños, al azar de las confidencias; nos han habituado a buscar la superioridad en el número de fuerzas uniformadas y allegadizas con que ocupar territorio, patrullar en campañas y montes, defender poblados y caseríos y, atentos por necesidad a esas exigencias del momento, hemos ido

quedando atrás en el progreso de la gran guerra, del material verdaderamente militar, del sentido y condiciones del Ejército moderno, y de esa general inatención a las grandes organizaciones de la fuerza armada se ha resentido muy especialmente la Marina, pues lo que resulta con toda claridad del horrible ejemplo de la guerra pasada es que nuestra Escuadra estaba organizada y vivía para el supuesto de que no había de tener más adversarios que combatir que carlistas, tagalos o marroquíes. Cuando se ha encontrado con una Marina moderna, pertrechada y municionada, ha sucumbido, con demostraciones de heroísmo admirables y de resignación sublime para el martirio en tripulaciones y jefes, pero sin lograr eficacia militar alguna. Y una vez más se ha puesto de relieve la decisiva importancia que tienen para toda guerra no circunscrita al territorio continental de fronteras vecinas, las fuerzas marítimas, y la primera enseñanza que debemos recoger del desastre, aun cuando no sea hoy la más popular, es la de esta verdad: que renunciar a tener Armada es renunciar a tener independencia nacional y porvenir alguno en el mundo." Por no ser popular esta verdad, en efecto, adquiere importancia la actitud tomada por Silvela, y extraña un tanto que su voz no fuese coreada por el asentimiento nacional, siendo la opinión dominante, por el contrario, la que el propio Silvela recoge, con amargura y melancolía, en la carta-prólogo de referencia: "Para ellos, el Ejército debiera reducirse a la Guardia civil, y la Armada, a los guardacostas, y si su espíritu llegara a influir en el Gobierno, pudiéramos en poco tiempo escribir el epílogo definitivo de la Historia de España como entidad política, dándose el caso de un país que habría hecho dimisión

de sus destinos de nación europea para reducirse a expresión geográfica que se encargarían de gobernar y administrar otras razones sociales." Pero Silvela no vacila, al menos mientras escribe, y fija con entereza la posición contraria: "La que aspira a mantenernos en la vida internacional con personalidad propia, siguiendo el movimiento y esfuerzo de las demás nacionalidades, afirmando para ello nuestra unidad y dotándonos de medios para hacerla valer", en virtud de una Marina, aparte otros elementos, que permitiese a España mirar, tranquila y esperanzada, al Mediterráneo, a África y a América.

Faltó coro, repetimos, a la voz de Silvela, pero no otra que determinase el dúo: la voz de Maura, que en insistente atención a las cuestiones del mar había cifrado uno de los rasgos peculiares de su incipiente y poderosa personalidad. Como si el Destino hubiese querido anticiparle todo el sentido de su política ulterior, D. Antonio Maura, diputado novel en las Cortes de 1881 a 1882, había tocado, en sus dos primeras intervenciones, siquiera fuese tangencialmente, los puntos que deberían de polarizar, tiempo después, sus preferentes cuidados de gobernante: Administración y Marina. La primera vez que habló en el Congreso Maura, con palabras muy contadas, fué para presentar una exposición del Ayuntamiento de Manacor por la que éste se adhería a la que el de Jerez de la Frontera presentara a las Cortes solicitando la reforma de las leyes municipal y provincial. Al otro día, Maura volvió a usar de la palabra para dirigir una pregunta al Ministro de Marina sobre el servicio de practicaaje en el puerto y abra de Bilbao. Fué en las siguientes Cortes, como miembro de la Comisión llamada a dictaminar

las reformas del Ministro de Marina, General Antequera, cuando Maura desarrolló (1) ampliamente su juicio en relación con la necesidad de devolver a España su poder marítimo. Nadie había precisado hasta entonces con tan buen juego de ideas claras y distintas las diferencias existentes entre la política y la técnica en punto a un programa de construcciones navales como Maura en los discursos que en esa ocasión pronunciara. La solución del problema no estribaba en lanzar como fuese una flota a los mares, sino en marcar la política exterior que esa flota hubiera de servir y en desenvolver la Administración que la habría de alimentar. En cambio, databa de mucho tiempo atrás —seguía diciendo Maura en un razonamiento al por menor— una orientación que había malogrado muchas excelentes intenciones y que el orador, para impugnarla a continuación, la sintetizaba en esta forma: “Lo que urge es hacer los barcos; hagámoslos. Después hablaremos despacio de todo lo demás.” Bien se vió, reiteradamente, que no era ése el sistema. Y Maura acertó a señalar el fracaso de los planes desarrollados desde Alberoni hasta el día, pasando por Godoy, con tanta mayor exactitud en el reproche cuanto que subrayó la excepción del Marqués de la Ensenada, “dedicado, primeramente, a la organización, al arreglo de la Marina en todas sus fases, resuelto a no emprender facción ni aventura hasta tener concluída esta obra modesta, pero certera y saludable...”.

En definitiva, todo era para Maura una cuestión de Estado, aunque él prefiriese hablar de Administración, fiel al espíritu de su época, en que tanto la doc-

(1) V. *Diario de las Sesiones del Congreso de los Diputados*, 23 y 25 de mayo y 9 y 17 de junio de 1885.

trina como el uso general veían en el Estado la coacción, cuando no la rémora, y en la Administración la utilidad inmediata y hasta el aprovechamiento de la iniciativa privada. De esa suerte, respondía Maura a su preocupación más genuina y permanente. En su concepto, había que crear una Administración, en lo militar como en lo civil, dinámica, robusta, sana, eficaz: una Administración contraria a la que funcionaba o parecía funcionar, aunque para asegurar su eficacia fuese menester, como en el caso del arsenal de La Carraca, subrogar la acción del Estado en la empresa particular. “Se construyen barcos —afirmaba Maura en otro de sus discursos del mismo debate—, no diré que siempre, pero algunas veces sin tener planes ni presupuestos.” Añadiendo: “¿Es verdad o no es verdad que se ignora lo que cuesta un barco, que se ignora lo que cuesta una carena, que se ignora lo que cuesta un centenar de clavos de bronce fabricados en los arsenales? No se sabe, señores, no se puede averiguar. Pues yo digo que una Administración que no sabe lo que cuestan los productos no es una Administración medianamente organizada, ni es una Administración tolerable.” El papel que la Administración debería representar en la nueva política naval era, pues, sobremanera importante, y este punto de vista se reproduce cuando el tema de otros discursos da ocasión a que Maura señale la necesidad de que la reforma de la Administración de Marina preceda a cualquier plan, siempre costoso, de construcción de una Escuadra. En el cumplimiento de ese requisito previo Maura ve —con mirada muy suya, de moralista— nada menos que “un caso de conciencia”, y afirma en otra ocasión que no bastaba con hacer barcos, si es que se hacían, puesto que, “aunque tuvié-

semos el material flotante de Inglaterra y los recursos de Inglaterra, no tendríamos nada por falta de organización" (2). Asistiéndose de la experiencia histórica, pudo hacer en otra de sus intervenciones parlamentarias el siguiente razonamiento:

"Maravillosos, increíbles esfuerzos hizo toda la dinastía de Borbón en el siglo pasado para poner sobre los mares escuadras formidables; doscientos diecinueve navíos de línea se construyeron desde la Paz de Utrecht hasta Trafalgar, y ciento ochenta y ocho fragatas y urcas y corbetas y bergantines, cuyos nombres tengo aquí. Asombra una nación extenuada que a los pocos años de acabada la guerra de Sucesión ponía escuadras formidables sobre los mares; pero las lanzaba ¿a qué?: constantemente a un desastre. Cuando no las deshacía el mar, las deshacían las escuadras inglesas, y si por acaso tropezábamos con un convoy de fuerza inferior, como tenía superioridad, más que en las condiciones de los buques, en la pericia de las tripulaciones, rehuían el combate para afrontarlo en mejor ocasión. Así, con una sola excepción bien modesta, se disparon nuestros armamentos navales del siglo XVIII; una larga cadena de reveses y desastres en que no padecía el nombre español, porque españoles eran los que iban en aquellos desgobernados leños, combatían con heroísmo y vendían caras sus vidas; pero ¿qué se ganaba con esto? Las escuadras se perdían, la Hacienda se arruinaba, y aunque los astilleros estaban siempre en acción, nunca teníamos poder naval eficaz. Pues lo mismo hemos hecho en pleno siglo XIX: hemos agotado los recursos de la nación, nos hemos empeñado en

---

(2) *Diario Ses. del Congr.*, 5 de diciembre de 1901.

construir buques a toda costa, descuidando lo demás; los hemos construído y, como he dicho antes, no tenemos fuerza naval ninguna" (3).

Este criterio que Maura se iba creando a lo largo de su vida política y que informaría, superando la crítica con soluciones prácticas, su gestión de gobernante, respondía, desde luego, a su vocación y preparación de hombre de ley, habituado, además, al manejo de las realidades que la política trae consigo. Pero empezaba por inclinar el espíritu de Maura, con marcadísimas preferencias, a las cuestiones navales, el hecho de su nacimiento y formación en Palma de Mallorca, bajo la inmediata seducción del mar. Le entraba por los ojos, pues, una de las necesidades más apremiantes de España, y en formas de persuasiva belleza. Sin más que entregarse a su conciencia de isleño, Maura hubiese inventado el argumento geográfico e histórico que antes de él se hiciera mil veces y que él repetía con emoción muy personal: "Esta institución —la Marina— le es precisa a la nación más que ninguna otra, porque nosotros que tenemos por metrópoli una península, que tenemos en el Mediterráneo unas islas tan codiciadas, sobre todo ahora que se abre el continente africano a las expansiones de Europa; que tenemos frente a la costa occidental de Africa las islas Canarias; que en el Extremo Oriente tenemos el archipiélago filipino y en el seno mejicano las Antillas, pedazos queridos del territorio nacional, sentimos necesidades no ya grandes, sino en todo tiempo superiores a nuestros recursos..." (4); y otra vez: "Hay quien opina que España no necesita Marina; yo soy de los que creen que la

(3) *Diario Ses. del Congr.*, 13 de mayo de 1890.

(4) *Diario Ses. del Congr.*, 13 de mayo de 1890.



necesita mucho, inexcusablemente. Lo que no podemos es costear una gran Marina, y esto nos obliga más a rebuscar por todos los rincones dónde se malgasta el dinero e impedir que se malgaste.” Adviértase cómo no decae la preocupación por la eficacia administrativa. Sobre este aspecto y tantos más de la misma cuestión —organización de los distintos Cuerpos de la Armada, enseñanzas técnicas, régimen de los arsenales, participación de la industria privada en las construcciones navales, etc.— volvería Maura siempre, sin dejar apenas pasar legislatura alguna, y sin que la atención consagrada a la Marina de guerra cediese en menoscabo de la Marina mercante, ya que Maura reconocía, por supuesto, la íntima relación existente entre una y otra (5).

En las Cortes de 1893 Maura riñó la gran batalla a que le empujaron, como Ministro de Ultramar, sus reformas antillanas, que en alguno de sus flancos tocaban a las comunicaciones marítimas. Había discursado Maura su proyecto en previsión —mal comprendida— de la catástrofe que, al cabo, sobrevino. Y al consumarse el desastre le cupo a Maura el triste orgullo de recordar en su abono palabras como aquellas que hubo de dedicar —con anterioridad a Santiago de Cuba y Cavite— a las “joyas marítimas” con que España creía contar y a los demás barcos que mantenían una ficción de Escuadra: “barcos igualmente indefen-

---

(5) Los párrafos más importantes de los discursos pronunciados por Maura sobre temas navales, hasta 1917, se hallan en la obra *Antonio Maura. Treinta y cinco años de vida pública. Ideas políticas, doctrinas de gobierno y campañas parlamentarias*. Recopiladas por J. Ruiz-Castillo. Dos volúmenes. En el primero, “La Marina antes y después del desastre”, págs. 93-153. En el segundo, “La Marina mercante”, páginas 173-207.

sos, igualmente incapaces de hacer frente a un enemigo, aunque sea inferior, y en cambio carísimos para el país, costosísimos de sostener en comisiones de paz, grandes para guardacostas, gravosos para el presupuesto, y, lo que es peor, pretextos para que la nación que lee sus nombres, que sigue con interés y simpatía todo lo que al servicio naval se refiere, se haga la ilusión, que es más peligrosa de lo que parece, de que tiene fuerzas navales. Y digo que es una ilusión peligrosa porque si mañana tenemos un empeño y nos vemos obligados a contar con esas fuerzas, desde ahora tengo lástima a los que se sienten en el banco azul; pero tengo aun más lástima a nuestros nobles marinos, que, sin tener culpa de nada de esto, irán allí a perecer, no diré sin gloria, porque perecerán como héroes, pero sin medios eficaces de defensa, sin provecho ninguno para la patria" (6). Así ocurrió, en efecto, y que el triste augurio se cumpliera permitió que Maura, plenamente autorizado por los hechos, denunciara el sistema que tantos buenos deseos había esterilizado.

"No habría ocurrido lo que ahora lamentamos —decía Maura a raíz del desastre— (7) si no hubiésemos tolerado, quienes lo hayan tolerado, porque respecto de mí esta mañana he leído en el *Diario de Sesiones* de 1885 las mismas ideas que estoy repitiendo ahora, dichas tan en desierto como todas las demás...; si no hubiésemos tolerado este sistema cómodo, en virtud del cual se oyen los cargos, se pasa un mal rato, se sale de la discusión, llega la hora de acabar, se vota y se pasa a otra cosa, y hasta el año siguiente, o hasta el bienio siguiente..." Ilustrando a continuación tan amar-

(6) *Diario Ses. del Congr.*, 13 de mayo de 1890.

(7) *Diario Ses. del Congr.*, 6 de diciembre de 1890.

go juicio con la viñeta de su caso personal: "Desde hace quince años vengo yo discutiendo las cosas de Marina. Las he discutido varias veces desde estos y otros bancos; las he discutido también en el seno del Consejo de Ministros. No he logrado nunca nada. Siendo Ministro de Ultramar, lo que logré fué lo que menos importaba y lo que menos buscaba: una crisis. De aquella discusión surgió una crisis de personas: el Presupuesto... ¡no hizo crisis!"

Acaso resulten demasiado amplias y excesivas las citas de Maura en relación con las dimensiones del presente estudio. Pero parece útil puntualizar, en una de sus direcciones, los anhelos del político que, durante el reinado de Don Alfonso XIII, mayor cantidad de fe y de esperanza supo llevar al ánimo de los españoles. Y, sin embargo... "No he logrado nunca nada", tuvo Maura que reconocer en 1899, y nada de lo ulteriormente acaecido le hubiera hecho desdecirse; antes bien, habría ratificado la descorazonada confesión. Claro es que no dejó Maura de conseguir algo muy importante: fijar un ejemplo de conducta y alteza de propósitos. Pero él aspiraba, legítimamente, a rematar las suertes a que se adscribiera su denuedo civil, y ninguna se cerró con el éxito apetecido. ¿Por qué?... La respuesta corresponde a la Historia general, y, concretamente, al que estudiase, con adecuada amplitud, la vida y psicología de Maura: caso revelador como ninguno por la época en que se produce: cuando el liberalismo clásico en que Maura se educó no acertaba a crear el Estado fuerte que exigían los hechos nuevos: ni tamaña labor incumbía a un hombre solo. Caso revelador, también, en cuanto al carácter, por la apasionada entrega de Maura a los problemas que gallarda-

mente sugería y por la facilidad con que, pasada la sazón, se apartaba, displicente o soberbio; por el espíritu de sacrificio —que su propia sangre testimonió en dos ocasiones— con que sirviera al Trono, y por su dureza en señalar los yerros de la política vigente, agitando masas que sólo asimilaron, en lección tan bien intencionada, su sentido negativo; por el ímpetu con que preconizó la “revolución desde arriba”, pidiendo que se realizase “rápidamente, radicalmente, brutalmente”, y el escrúpulo legalista que le hizo dejar el Gobierno siempre que hubo motivo o pretexto formal; por los fervores despertados y por los odios atraídos... Si supiéramos por qué Maura no triunfó en sus empresas, poseeríamos la clave que nos descubriese las limitaciones del hombre o las deficiencias del sistema, y nos sería dado entender, por extensión, un período histórico de recalçadas contradicciones, muy abundante, pese a todo, en felices afanes.

Lo cierto es —ajustándonos a nuestra línea— que Maura, Ministro de la Gobernación en el segundo Gobierno Silvela, pisó el umbral de sus más justificadas aspiraciones políticas, y que la Marina española gozó en tal ocasión de un ambiente propicio a su desarrollo, por crearlo la coincidencia en dicho Gobierno de ese mismo ilustre valedor (8) con D. Joaquín Sánchez de

---

(8) Presidía Maura a la sazón la Liga Marítima Española, que él fundó en 1900, secundado por el marino y publicista D. Adolfo Navarrete; sociedad que había venido “no a acusar, no a enardecer las pasiones, no a seguir las corrientes tumultuarias de las muchedumbres y del vulgo —según palabras del propio Maura en su discurso de 5 de diciembre de 1901, en el Congreso—, sino a razonar sobre todas esas cosas, a verificar ella misma, espontáneamente, la reconciliación, en un Congreso celebrado en junio último, de las diferencias que semejante situación había hecho surgir lo mismo en la Marina militar que en la mercante”.

Toca, Ministro de Marina, a cuya designación le habían recomendado sus probados méritos de especialista en la política del mar. De ahí que debió de ser muy fácil la redacción, en el acostumbrado Mensaje de la Corona, de los párrafos atinentes a la reorganización naval, ya que el acuerdo a este efecto de Silvela, Maura y Sánchez de Toca se produciría automáticamente o poco menos. Decía el Mensaje: "Es notorio y urgente el interés nacional de someter a las Cortes el futuro régimen de la Armada y de las industrias marítimas y el fomento de la Marina mercante; en breve se llevarán a las Cámaras los proyectos de reformas administrativas que servirán de base al programa nacional de nuestras fuerzas navales." Estos enunciados se ceñían a la realidad del propósito ministerial, por cuanto ya trabajaba la Junta técnica —Junta de Escuadra— nombrada a este fin, en la elaboración de los respectivos proyectos.

Se malogró, no obstante, tan excelente coyuntura, aun antes de que el Parlamento, discutiendo demasiado, como cabía temer, frustrase los proyectos de Sánchez de Toca, que Silvela y Maura patrocinaban con notable ardor. Abortaron tales proyectos por regatearles medios económicos el Ministro de Hacienda, D. Raimundo Fernández-Villaverde, en pleno ejercicio de la inapelable autoridad que le había conferido su anterior gestión en el mismo cargo, y también bajo la presidencia de Silvela, frente a los arduos problemas económicos y financieros que no pudo por menos de plantear la pérdida de las últimas colonias o provincias de Ultramar. Pero en esta nueva ocasión, temeroso Villaverde de gastos que comprometieran su obra de nivelación presupuestaria a todo trance, y receloso quizá

también del auge que rápidamente adquiriría Maura en el partido, extremó su intransigencia hasta el punto de dimitir, sin que su categórico apartamiento del Gobierno deparase mejor fortuna a los planes de Sánchez de Toca, porque Silvela, a su vez, no quiso ahondar las diferencias que apuntaban, cada vez más inequívocas, con esta causa o pretexto; en la grey conservadora. La suerte del partido dependería en muy inmediato porvenir del modo en que se resolviera el antagonismo ya explícito de Maura y Villaverde.

De carácter orgánico, el plan de Sánchez de Toca abarcaba la administración y gobierno de la Marina, en la totalidad de sus servicios, confiados a órganos ya existentes o a otros que se creaban, como el Tribunal y Consejo de Almirantazgo y el Estado Mayor General de la Armada; las obras para habilitación de los servicios militares de Escuadra en los puertos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena; las obras para defensas terrestres y submarinas de los mismos puertos y de aquellos otros que por el Estado Mayor se clasificasen como preferentes para refugio; la construcción de siete acorazados, tres cruceros acorazados, dos buques-escuelas de Guardias Marinas, torpederos, submarinos, sumergibles y demás buques especiales de torpedos y material de defensas submarinas, más los buques menores para el servicio de policía, de navegación y pesca (9), en núme-

---

(9) Según el estado oficial que se publicó en 20 de abril de 1901, la Marina española no disponía de acorazado de primera alguno y sólo de un acorazado de segunda, el *Pelayo*. No existía ningún guardacostas acorazado de primera. Es curiosa la siguiente anécdota: "A principios de 1901 dispuso el Gobierno que fuese un barco español a Inglaterra para asistir a los funerales de la Reina Victoria... Se eligió el *Carlos V* —crucero protegido de primera clase—, que pasaba por el mejor, casi el único verdaderamente útil de nuestra Marina; pero a los dos días de salir de El Ferrol tuvo que entrar en este puerto de arribada forzosa,

ro conveniente; la reorganización de los servicios militares e industriales de los arsenales del Estado; el estudio económico de las necesidades que a corto o a largo plazo se hacía forzoso atender, y el presupuesto que el Ministro del ramo presentaba a las Cortes con un criterio no ciertamente ajeno, por lo razonado y flexible, a la política general de nivelación que todos consideraban inexcusable. Atento a esa realidad, Sánchez de Toca dividía en dos partes la ejecución de su programa; una y otra de veinte anualidades, de diecinueve millones cada una de la primera parte y de 9.170.000 las de la segunda. Con todo, la oposición de Villaverde fué irreductible, y hasta pudo quedar la Marina privada de seguir su precaria vida al día, puesto que la prórroga del presupuesto de 1902 dejó al descubierto muchas e importantes atenciones (10).

---

porque de las doce calderas del buque dos sufrieron averías, inutilizándose después otras seis..., siendo España el único país que no estuvo representado navalmente en los funerales." *Antonio Maura. Treinta y cinco años de vida pública*, tomo I, pág. 132 (nota).

(10) "El presupuesto de 1902 para el Departamento de Marina se fabricó a imagen y semejanza de los anteriores. Ficción inicial de un gasto ordinario totalizado en 24.056.920 pesetas. Y los créditos consignados para atenciones extraordinarias (nuevas construcciones, diques y talleres), 11.340.937 pesetas. Con tal presupuesto el personal de todos los Cuerpos de la Armada (aparte gratificaciones, pensiones de cruces, etc.) aparecía en un descubierto inicial de un millón de pesetas. Con respecto al material, las indotaciones resultaban aún más enormes. Los barcos no tenían crédito suficiente ni aun para el consumo de carbón de sus máquinas auxiliares sin salir de puerto. Las provisiones de aguada y reenganches ni siquiera figuraban en los conceptos del presupuesto... Pero con el Decreto de 31 de diciembre disponiendo la prórroga constitucional del presupuesto de 1902 para el año 1903, todos estos conflictos de indotación aparecieron en agravación tremenda. A los descubiertos iniciales comprobados por la experiencia del ejercicio fenecido se añadía ahora que el *María de Molina*, el *Cisneros* y el *Princesa de Asturias* se suponían con todas sus obras concluidas para el 31 de diciembre de 1902, resultando, por el contrario, que para ello restaba toda-

Fuera ya del Gobierno, mantuvo Villaverde su actitud, públicamente definida desde la presidencia del Congreso a que fué exaltado cuando se constituyeron las nuevas Cortes, para evitar, siquiera fuese de momento, su disidencia del partido y quitar ocasión a su pugilato con Maura. Silvela propuso a Sánchez de Toca que antes de acometer la construcción de la Escuadra se reformasen gradualmente algunos organismos de la Marina de guerra y que se preparase a la nación con propaganda adecuada para que aceptara de buen grado las nuevas cargas. Pero Maura rechazó la fórmula dilatoria de Silvela, y Villaverde, por su parte, tampoco se avino a transigir. Al tomar posesión de la presidencia de la Cámara popular tuvo buen cuidado de mencionar la "pasión impaciente del poder naval" entre "los múltiples afanes no coordinados de mejoras no bien estudiadas y emprendidas, de gastos públicos que se conciben con el mejor deseo, pero sin la imperiosa proporción entre los medios y los fines", aludiendo a la extensa serie de reformas sobre las que el Gobierno Silvela izaba su bandera de reforma del Estado, en materia de obras públicas, enseñanza, defensa nacional, etc. La postura de Villaverde satisfizo mucho a las oposiciones, no por lo que hubiese en ella de respetable celo económico, sino por lo que debilitaba al Gobierno, y, haciendo de las reformas navales caballo de batalla, convirtieron una cuestión de patente interés nacional en una escaramuza política, a cuya maniobra contribuyeron, de lado a lado en el Congreso, republicanos y tradicionalistas.

Y eso que llamaban a la atención de España, con

---

vía no poco dispendio y ningún crédito..." *Nuestra defensa naval*, Joaquín Sánchez de Toca, págs. xv-xvii.



premura de que no cabía desentenderse, realidades internacionales cual la significada por la cuestión de Marruecos, que entraba en fase probablemente decisiva. Precisamente era Silvela de los políticos que más pronto habían apreciado el alcance que para España representaba el planteamiento a fondo del problema marroquí. En artículo publicado por *La Lectura* —número de agosto de 1901—, con la firma de “Un diputado a Cortes”, Silvela marcó el paso que España debiera adoptar si quería, como era, a su juicio, cosa obligada, intervenir en los asuntos mogrebíes, una vez alterado el *statu quo* y apercibidas otras potencias —Inglaterra y Francia, desde luego— al servicio de sus presuntas razones. “Es bueno tener presente —advertía Silvela— que nuestra preterición sería mortal para nuestros intereses y nuestros prestigios.” Y haciendo suyas unas lúcidas palabras pronunciadas con alguna anterioridad por el entonces embajador de España en París, León y Castillo, el articulista de *La Lectura* se expresaba en estos términos: “Si ese apoyo de opinión falta para que los Gobiernos de España piensen en las consecuencias que tendrá la cuestión de Marruecos si surge de improviso y se resuelve sin nosotros o contra nosotros, sucederá lo propio que con las cuestiones de Cuba y Filipinas.” No sólo faltaba el apoyo de la opinión que Silvela creía indispensable; faltaba el estímulo del propio partido y hasta la colaboración dentro del Gobierno mismo.

De todas suertes, entre el Foreign Office y el Quai d'Orsay se mantenían conversaciones de que España no podía desentenderse, y para terciar en ellas precisaba que un Ejército y una Marina respaldasen su derecho e hiciesen posible la acción que hubiera de des-

arrollar. Intelectual típico, Silvela se daba cuenta de los problemas que la gobernación del Estado le planteaba, con extraordinaria agudeza, pero difícilmente se decidía a resolverlos si la solución indicada requería una voluntad rápida y entera. Como es sabido, quedó nonato el Tratado franco español de 1902 por la indecisión de Silvela; pero la necesidad de que España saliera de su aislamiento diplomático mediante el acuerdo con Francia no dejó de acuciarle un solo día, y a esa convicción hubo de responder la visita de Don Alfonso XIII, en Cartagena, a la Escuadra francesa del Mediterráneo —22 de junio de 1903—, no sin que la inglesa hiciera, a su vez, acto de cortés presencia con tres unidades. Todo esto se hacía congruente en el pensamiento de Silvela, proyectado a la vez sobre la política exterior y el armamento en tierra y mar. Por lo que a los pocos días declaró en el Congreso que para evitar la ausencia de España en las cuestiones que afectasen a Marruecos era absolutamente indispensable el fomento de nuestras fuerzas navales (11). Pronunciaba estas palabras, en amplio discurso, la víspera de presentar al Rey la dimisión de todo el Gobierno. ¿Y eso?... Las causas próximas de que Silvela abandonase el Poder —como, a poco, se retiró totalmente de la política— se cifran, oficialmente, en las dificultades con que venían luchando el programa de Escuadra y los créditos referentes al Ministerio de Marina. Pero esto no hubiera sido acaso suficiente para un definitivo desistimiento, ni tampoco, en otro sentido, el disgusto causado en altas esferas por el triunfo que, gracias a la relativa sinceridad electoral, habían logrado en las

---

(11) *Diario Ses. del Congr.*, 17 de julio de 1903.

elecciones generales los candidatos de la flamante Unión Republicana. Un político de raza eliminaría sin mucho esfuerzo estas y otras contrariedades, y aun se crecería en su ingénito afán de pelea. Pero la desgana del Poder no era en Silvela un accidente. Meses atrás, al recoger en su "Diario" la impresión de su jura como primer Ministro, expresaba así (12) el desengaño que nunca, por lo visto, se hacía esperar: "Mi enorme sacrificio de gusto, fortuna, tranquilidad y salud será completamente estéril y me juro a mí mismo aprovechar la más pequeña ocasión que me ofrezca esta crisis para retirarme de la política... ¡Dios lo haga!" En efecto, Silvela, en cuanto pudo, se alivió de la carga que sobre él pesaba. "Seguramente —decía un artículo oficioso de *La Época*, debido a la pluma del propio Silvela— que hubiera podido seguir unos meses, o un año, o más tiempo, y si él se contentara con ejercer la Presidencia y despachar a diario con S. M. y ocupar los salones de la calle de Alcalá reuniendo los miércoles en Consejo a sus compañeros, o creyera que esto por sí solo influía poderosamente en la felicidad de los españoles, indudablemente hubiera cedido y habría continuado, reemplazando a los Ministros salientes, no hablando más de Escuadra, chica ni grande, y satisfecho por la convicción de que se habría sacrificado por el bien del partido y del pueblo; pero nosotros sabemos que él no opina así, que entiende, por el contrario, que no han variado los motivos que le movieron a realizar la concentración con las fuerzas del Sr. Villaverde y del Sr. Maura, y que, rota ésta, se ha roto su razón de ser al frente del Gobierno, se le ha ido su fuerza

(12) *Artículos, discursos, conferencias y cartas*, Francisco Silvela. Notas de Félix de Llanos y Torriglia, pág. 36.

para llevar a término sus empeños y sus difíciles compromisos, y cuando esto le acontece a un jefe de Gobierno, su deber —como él lo entiende, aunque no opine de igual manera su partido— es retirarse y no echar en olvido un sencillo consejo del Rey Sabio, que dice en una de sus admirables Leyes de Partida: *En gran culpa está aquel que se trabaja en facer cosa para que le quebraran las fuerzas.*”

Con reticente amargura, hace Silvela en esos párrafos la crítica de los usos y costumbres políticos que él pretendiera sanear; acusa su dolor por la espina que tenía clavada con el fracaso de la reorganización naval, y confiesa su irreparable decepción. No era éste ciertamente el estado de ánimo en que se hallaba Maura, plétórico de fe y pasión, dotado, a todo evento, de un entusiasmo que hacía fácilmente contagioso su arrebatada y cálida elocuencia. No tuvieron que pasar muchos meses para que Maura lograra cuanto pudiera apetecer: la jefatura del Gobierno, la del partido e incluso la opinión cuyo concurso había echado Silvela tanto de menos (13). Pero muy compleja y sutil es

(13) “El país, resueltamente, se pronunciaba contra nosotros; no quería escuadra o, por lo menos, no imponía su construcción a costa de todo, por encima de todo, con grandes sacrificios... La necesidad absoluta y perentoria de restaurar el poder naval no se formula en la conciencia del pueblo español con el imperativo categórico de un problema nacional, de una exigencia de vida o muerte para la patria. Todavía hubiéramos podido intentar la realización de nuestro propósito arrojando la resistencia del país y el gravísimo inconveniente de la falta del Sr. Villaverde, si detrás de nosotros, empujándonos a tal intento, sirviéndonos de acicate y espuela, hubiera existido un partido, el liberal, que formulase nuestro mismo programa, imprimiéndole el carácter de obra común del régimen gobernante... Ni país, ni partidos, ni la opinión unánime del Gobierno de diciembre, roto en su contextura y en su unidad de alma el 25 de marzo. Entonces, ¿qué hacer? ¿Desarrollar nuestro pensamiento internacional sin escuadra? ¿Ir a la inteligencia con Francia, al requerimiento que se nos haría forzosamente en el porvenir

esa cuestión de la opinión pública: oscura en el número y calidad de sus componentes, en sus motivaciones, en la autenticidad de su mecanismo y en sus influencias. ¿Hasta qué punto fué útil a Maura el vehemente *maurismo* que acertó a suscitar, tiempo adelante, en toda España? Por lo pronto, había fracasado para siempre la colaboración Silvela-Maura, que tan prometidora se presentó. En cuanto al Ministro de Marina en aquel Gobierno (14), no era Sánchez de Toca, por la esquinada condición de su carácter, el hombre que ayudase a superar situaciones delicadas. A pesar de sus reformas, y quizá por ellas mismas, Sánchez de Toca dió lugar a rozamientos o a choques con determinados jefes de la Armada que favorecieron muy poco al éxito de su gestión ministerial; incidentes que fueron como el augurio de los otros episodios análogos que se enlazarían a lo largo de una dilatada vida política. Sánchez de Toca, disidente eterno, no dejó de su paso por la política española el fruto que

---

de una ayuda de intervención en Marruecos, con el singular poder naval del Carlos V?" (*Testamento político de Silvela*, entrevista con Luis Morote, publicada en *Heraldo de Madrid*, 19 de septiembre de 1903.)

Silvela volvió a expresar juicios análogos en su último discurso: "Hoy por hoy, el país no quiere Escuadra, no quiere Ejército, no quiere instrucción pública... Yo, por mi parte, para hallarme al frente de los negocios públicos, necesitaba que el país quisiera Ejército, quisiera Armada, quisiera política exterior como debe quererse; es decir, sin asustarse de los riesgos que esa política puede llevar consigo, y no creyendo que es política exterior estar igualmente bien con todo el mundo, que es lo único que desea el país para permanecer él tranquilo." (*Diario Ses. del Congr.*, 24 de octubre de 1903.)

(14) A poco de salir del Ministerio de Marina, Sánchez de Toca publicó un folleto —*Nuestra defensa naval*, citado en nota anterior— en que se insertan su Proyecto de ley sobre organización de los servicios de la Marina y la Memoria explicativa del proyecto de presupuesto de dicho Ministerio para 1904, tras una extensa "Advertencia preliminar" y una detallada explicación de los planes que pensaba desarrollar el autor.

cabía esperar de una inteligencia y preparación verdaderamente extraordinarias. Su especialización en Marina se repetía en materia administrativa, concretamente municipal, y en finanzas, ordenándose estas y otras parcelas en un conjunto armónico de cultura filosófica e histórica.

Formó Maura su primer Gobierno en 5 de diciembre de 1903, sucediendo a Villaverde, y correspondiendo a la breve etapa de mando de este último un proyecto de ley de protección a la Marina mercante, que elaboró González Besada, Ministro de Hacienda. Hizo honor Maura a sus compromisos respecto a una orgánica reforma naval, en lógico paralelismo con la del Ejército, según lo expresó en el discurso de presentación a las Cortes del nuevo Gobierno, a las cuarenta y ocho horas por cierto de haber recibido el encargo de constituirle, como puntualiza Silió en su *Vida y empresas de un gran español: Maura*, para subrayar el celo parlamentario de su biografiado. Y señalando Maura, al mismo tiempo, que compartía el primer término de su programa la reforma de la Administración provincial y local, otro de sus compromisos fundamentales, con la mira puesta en el “descuaje del caciquismo”. El Gobierno de Villaverde no había sido otra cosa que un entreacto. El de Maura continuaría la obra que el de Silvela dejara interrumpida; así volvió el General Linares a regir el Ministerio de la Guerra, y para que fuese irrecusable de veras la colaboración necesaria en los renovados proyectos de Marina, confió el Presidente este departamento a un prestigioso capitán de navío, D. José Ferrándiz, que permanecería junto a Maura todo el año que duró el Gobierno —1903-1904— y que le acompañaría en el si-

guiente —1907-1909—, de existencia más larga, movida y fecunda.

Todo da la impresión, en el primer Gobierno que Maura presidiera, de ser como el ensayo de cuantas iniciativas ministeriales y campañas de oposición habrían de desarrollarse, a gran escala, tres años después, cuando Maura volvió a la Presidencia del Consejo. Tan pronto quedó legalizada la situación económica, fué abierto el camino de las reformas prometidas: la del régimen provincial y local, y la de la Marina, en primer lugar. Esto es, las dos en que Maura venía polarizando sus propagandas de político y sus conatos de gobernante.

Para redactar el Ministro Ferrándiz, con el estímulo y orientación de Maura, su proyecto de ley “sobre reforma general de la organización de los servicios de la Armada y programa de armamentos navales” (15) tuvo presente anteriores estudios y proyectos, particularmente los de la Junta de Escuadra del tiempo de Sánchez de Toca, como declaraba el preámbulo. Dándole mayor alcance todavía al criterio en esa última ocasión desenvuelto, el proyecto concedía al Estado Mayor Central de la Armada decisivas facultades, en tan amplia forma delegadas, que podría ejercerlas “con expedición, como si fuesen propias”. Bien se nota que lo más importante en el proyecto de ley Ferrándiz estriba en los órganos que sucesivamente hubiesen de prestar las funciones que las circunstancias políticas y económicas consintieran en cada momento. Dotado de “pericias facultativas”, como instrumento de sus excepcionales atribuciones, el Estado Mayor Central

---

(15) V. *Gaceta de Madrid*, 27 de enero de 1904.

de la Armada, culminación del sistema, formularía el plan general y sistemático de la reforma propuesta, así como en los asuntos mixtos de la defensa nacional se pondría de acuerdo, interministerialmente, con su homólogo el Estado Mayor Central del Ejército, y de esta suerte se conjuntarían "los elementos de acción militar y naval, submarina o terrestre", y serían realizadas obras que asegurasen "la posesión y la eficacia de las bases de operaciones". Al mismo tiempo se anunciaba, fijando cortos plazos, la ley orgánica de los Cuerpos de la Armada y la fijación de las respectivas plantillas. La organización, como se ve, iba por delante. Después vendría la ejecución del programa de la Escuadra. En todo caso, el Estado Mayor Central de la Armada propondría "las construcciones o adquisiciones" que estimase de mayor urgencia.

Una protesta formulada por el Almirante Beránger, celoso de sus facultades como Presidente de la Junta Consultiva de Marina, motivó su cese en este cargo, que no pudo proveerse de nuevo sin un R. D. por el que se habilitaba para desempeñarlo a los Vicealmirantes. Este incidente, de carácter interior, no más que disciplinario, no da la medida de los obstáculos, esencialmente políticos, que sin solución de continuidad salieron al paso del proyecto de ley Ferrándiz, pero que directamente no estorbaron su avance en los debates parlamentarios. El impedimento radicó en la política misma, por sobrevenir cuestiones muy de momento que, sin remedio, desviaron la atención general de la proyectada reorganización de la Marina.

Justificadamente, ocupó y preocupó al Gobierno el viaje de Don Alfonso XIII a Barcelona, que era forzoso, por la dignidad del poder público, llevar a efecto.



para que no existiese en España zona vedada a la visita de la más alta representación del Estado. La prueba resultó feliz, pero cruenta para el gobernante, que en uno de sus característicos rasgos de arrogancia la propuso, bajo su responsabilidad: Maura atrajo a su persona, en un atentado, el flúido revolucionario que electrizaba aquella atmósfera. Otra cuestión de suma importancia, en su orden, fué el ajuste con la República francesa del Tratado —3 de octubre de 1904— por cuya virtud se reconocían a España dos zonas en Marruecos mucho más reducidas que las asignadas en el conato de 1902; pero esta vez con la seguridad que emanaba del conocimiento de Inglaterra, puesto que las negociaciones franco-españolas arrancaron del Convenio anglo-francés. Pero no constituían en modo alguno una atención de Gobierno —provechosa y nacional— y sí, por el contrario, una tendenciosa ficción, otros asuntos en los que el Parlamento hubo de consumir estérilmente muchas sesiones: la acusación por los tormentos de que se suponía víctimas a unos presos en Alcalá del Valle; la discusión de varios suplicatorios y, sobre todo, el nombramiento de Fray Bernardino Nozaleda, Arzobispo dimisionario de Manila, para la mitra de Valencia. Data de este escandaloso asunto la movilización de las fuerzas de izquierda contra Maura en ofensiva implacable, a la que se sumarían, en 1909, otras de divisa monárquica, y en 1913 el propio partido conservador, al desentenderse casi en masa de la jefatura que años antes había aclamado.

En aguas tan revueltas era sobremanera difícil que no zozobrara el proyecto de ley Ferrándiz, y, en distinta hipótesis, le habría faltado tiempo para arribar a buen puerto, ya que se le estaba discutiendo todavía

en el Congreso cuando el 14 de diciembre de 1904 planteó Maura la cuestión de confianza, en su empeño de aquilatar, a propósito de un alto nombramiento castrense, el concepto y práctica de las prerrogativas constitucionales. Cayó Maura, y cosa obligada era demostrar sus afanes a la nueva etapa de mando que el turno de los partidos le aseguraba, puesto que ya había asumido la jefatura de los conservadores y no tardaría mucho en retornar al ejercicio del Poder, por juzgarse que los mal avenidos liberales agotarían rápidamente sus Gobiernos de grupo, como sucedió, desde luego, hasta el extremo de merecer uno de aquéllos la denominación de “relámpago”, inaplicada desde la época isabelina.

No se necesitaba mucho para que el segundo Gobierno Maura aventajase en duración a los anteriores de Alfonso XIII, y aun superó a los ulteriores, de tipo constitucional. En el casi trienio de enero de 1907 a octubre de 1909, Maura hizo revivir los dos grandes proyectos que le acompañaron siempre, y la promesa oportunamente renovada en el ritual Mensaje de la Corona se empezó a cumplir con la presentación de aquéllos a las Cortes. Tuvieron suerte desigual, pues si uno logró convertirse en ley —la ley de la Escuadra, de 7 de enero de 1908—, el de Administración local salió a flote no más que en el Congreso y quedó braceando en el Senado.

El replanteamiento del problema de Marruecos, al establecerse, en la forma antes aludida, el acuerdo de España con Francia e Inglaterra, y las contingencias a que pudiese dar lugar la salida de nuestra Patria —evidenciada en la entrevista de los Reyes de Inglaterra y España en Cartagena— a la vida internacio-

nal, reforzaban los estímulos de la política naval que Maura afirmó siempre, en íntima relación con el término de nuestro anterior aislamiento diplomático. Por otra parte, las primeras potencias, sin excepción, tenían establecida, desde hacía no pocos años, una carrera de construcciones navales que alcanzaba ya su punto culminante, haciendo de la paz armada un motivo universal de alarma y exasperada previsión. Inglaterra cuidaba a todo trance de mantener su inequívoca primacía marinera, fruto de una tradición, amorosa y sabiamente cultivada; Alemania ponía en ejecución —1906— el tercer programa de Escuadra que von Tirpitz venía realizando desde 1898, para garantizar la subsistencia del Imperio germánico, amenazado de asfixia por la política *d'encerclement* que habían decidido Francia e Inglaterra; Francia, a su vez, procuraba que no se malograra, por falta de una Marina que asegurara sus colonias y su influencia en Europa, la sagaz política exterior de Delcassé. Y así Italia, los Estados Unidos, el Japón... En suma: los países todos a que Maura aludía en su discurso más importante (16) de este ciclo: “los que pueden más que nosotros, los que tienen en el concierto de las naciones voz más eficaz, no se descuidan y nosotros no mereceríamos de la posteridad sino el desprecio de los invencibles si aguardáramos olvidados de que la paz de hoy no tiene garantías de ser eterna”.

Por Real decreto de 1.º de junio de 1907 se autorizó la presentación a las Cortes del proyecto de ley en que Maura y Ferrándiz colaboraron por segunda vez. Véase cómo fijaba su objetivo el artículo 1.º, que pasó in-

---

(16) V. *Diario Ses. del Congr.*, 27 de noviembre de 1907.

facto al texto definitivo de la ley: "La reforma de los institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerzas que son la materia de la presente ley, tienen como fin y como límite la defensa de la autonomía y la integridad territorial de la nación en forma que asegure nuestra posesión continua y la eficacia militar de las principales bases navales, así como su influencia sobre los mares próximos a ellas".

Se desarrollan tales puntos de vista en artículos que, penetrados por el espíritu práctico de un extenso preámbulo, modelan esta reforma. En puridad, es la de 1903, pero corregida con un deseo de más inmediata eficacia y ampliada con vistas a necesidades que de día en día serían más exigentes. Se conserva el Estado Mayor Central de la Armada, en su calidad de órgano superior, capaz de las iniciativas que en el anterior proyecto le eran atribuidas; pero se limita su ejercicio mediante el contrapeso de una Jefatura de construcciones navales, civiles e hidráulicas, y la asistencia de una Junta llamada a informar en los más varios asuntos. Se coordinan otros órganos y servicios. Se prevén obras y adquisiciones de toda índole, conforme a lo dispuesto en la ley de Protección a la Industria nacional, poco antes promulgada. Se impone un plan de especialización a los astilleros de El Ferrol y Cartagena para construir buques, y al de La Carraca para obras de Artillería. Y elevando el criterio nacionalizador que preside la ley de lo material y técnico a más puras exigencias del espíritu, se declara: "El Gobierno aspira a que la Nación ame sus instrumentos de independencia y combate, y para que los ame juzga necesario que ella misma los produzca, enorgulleciéndose de su propia obra y lle-

vando con ella su espíritu a las tripulaciones para hacer más íntimo el contacto moral de éstas con la Patria". Las construcciones se harán con cálculo y medida, no cifrándose el empeño en aumentar el número de unidades, sino en reemplazar las ya viejas o inútiles. Se construirán tres acorazados, tres *destroyers*, veinticuatro torpederos, cuatro cañoneros. Plazo para el cumplimiento de este primer programa: de siete a ocho años. Coste: doscientos millones de pesetas.

"¿Es ambicioso el designio? ¿Se le puede reducir? —preguntaba Maura en la discusión del proyecto—. ¿Cabe siquiera escalonarlo de otro modo que como aquí se le escalona, que es llegar a él con el lento paso que nos marca la cortedad de nuestros medios, no por encogimiento de la voluntad, que anhela pronto tener logrado el fin?" Verdaderamente, no había réplica, ni otra opción que la señalada por el propio orador con su habitual energía de expresión: "la opción que pueda haber entre la vida y el suicidio". Las oposiciones, por mucho que lamentasen un "¡Alto el fuego!" en la feroz ofensiva contra Maura (17), se rindieron a la evidencia. Se trataba de una solución factible y bien orientada a un problema genuinamente nacional. En la sesión de 27 de noviembre de 1907 —llamada "patriótica" por antonomasia, y en realidad lo fué—, todos los partidos y grupos del Congreso se aunaron en la afirmación fundamental de una Patria dispuesta a hacerse oír en el concierto del mundo.

Pero la suspensión de hostilidades fué momentánea,

---

(17) No por eso dejó de oírse la voz iracunda de Joaquín Costa, opuesto a todo plan de construcción de Escuadra, desde 1898, rectificando así cuanto significaban su vida y su obra anteriores. V. *Marina española o la cuestión de la Escuadra*, págs. 91-137.

y ni siquiera evitó a Maura la denuncia que hubo de dispararle un jefe del Cuerpo Jurídico de la Armada, acusando al Gobierno de prevaricador por la adjudicación de las obras de la Escuadra a la Sociedad Española de Construcción Naval, que se había constituido con capital español y a la que avalaron tres firmas industriales inglesas —Wickers, Armstrong y Brown—, de mundial solvencia técnica. La acusación resultó contraproducente, pues llevó el convencimiento de la honradez de Maura y sus colaboradores al único diputado —el republicano Luis Morote— que, poniendo aquélla en entredicho, estudió a conciencia el expediente. No pudo por menos de producirse el debido desagravio, pero no emanó de éste la natural moraleja, por cuanto en la discusión a que dió lugar el proyecto de ley de Comunicaciones marítimas —otra de las iniciativas de Maura respecto a la política naval que tanto le interesaba— no faltaron parlamentarios y periodistas que señalaran maliciosamente los beneficios que sin duda granjearía la Compañía Transatlántica del sistema de protección a la Marina mercante, entonces implantado. Entre acusaciones y reticencias, lanzadas desde el Parlamento y los mítines, o por la prensa que ejercía —frase del mismo Maura con ocasión del asunto Nozaleda— “el cacicato de la publicidad”, se quiso arrancar girones de prestigio al gobernante que evidentemente había roto con no pocas rutinas y corruptelas, hiriendo muchos intereses creados; que gustaba de afrontar problemas eludidos por otros hombres públicos, y que de ese modo, al dotar de nuevo espíritu y mayor movimiento a las Instituciones, pretendía consolidarlas en la gratitud y amor de la nación.

Algún tiempo después, en 1916, recordó Maura

aquellos días de lucha, disertando en el Círculo de la Unión Mercantil e Industrial de Madrid, y dijo con amarga ironía: “Yo he llevado treinta años procurando persuadir a todos de lo que es la Marina mercante para una nación peninsular e isleña; al cabo de esos treinta años, cuando llegué a poder intentar algo desde la Presidencia del Consejo de Ministros, poniendo la primera hilada para el edificio, no faltaron treinta mil madrileños que salieran a la calle para atestiguar que éramos unos ladrones los ministros que hacíamos tal cosa...”. Aludía a la manifestación promovida por Sol y Ortega —18 de marzo de 1909— para protestar contra las supuestas inmoralidades del Gobierno Maura. En un régimen de opinión pública no es lo grave que la opinión pública falte, sino que se la falsifique.

Por lo que había en él de renovador —ya que no de revolucionario, pues prevalecía siempre su absoluto respeto a la autoridad—, Maura concitó tremendas animosidades. Pero ni esto, ni los errores políticos que, extremando el estudio de su vida pública, fuera posible imputarle, ni aun las limitaciones de que pudiese adolecer su capacidad de gobernante, bastarían a explicar por completo el fenómeno de aquel encono sin precedentes, puesto que en las campañas contra Maura se fué mucho más allá de los procedimientos y recursos que la lucha política tiene por legítimos o de uso natural. Quizá influyese también una condición que a Maura le imprimía carácter, su altivez, y que las gentes no suelen perdonar. Maura daba en torno suyo una cierta impresión de distancia por elevación, desagradable para todo el que está acostumbrado a que el político descienda y condesienda. Atrae a la opinión general, sin duda, la altura del espíritu, pero para considerarse retenida en

la admiración que inspira el hombre superior, menester es, si se trata de la política, que el personaje posea esa especial habilidad que folklóricamente se atribuye a la "mano izquierda", de insuperable utilidad en el trato humano y en la dirección de los sucesos.

Era la de Maura, en suma, una vigorosa personalidad, y según se mirase el haz o el envés de su política, se estaba con él o contra él, pero no cabía una actitud indiferente. Si en la política de su tiempo nadie fué tan combatido, tampoco nadie fué tan amado. Maura consiguió enfervorizar a gran parte de una burguesía bastante refractaria al entusiasmo y a una juventud que sólo había cedido hasta entonces al halago de propagandas extremas. Y así fué de ruda la pelea empeñada durante cinco, seis, ocho años... Arreciaban contra Maura golpes en falso, hasta que le fué descargado uno que resultó casi definitivo, con el tristemente célebre asunto Ferrer —octubre de 1909—, que convirtió el "¡Maura no!" en consigna de la revolución internacional. Tardó Maura en volver a gobernar nueve años, y precisó para eso, que España se viera en crisis sobremanera grave: sindicalismo obrero y funcionarista, Juntas militares de Defensa, alarmantes "hechos diferenciales", Parlamento faccioso... Pero al serle discernida a Maura la jefatura del Gobierno Nacional, en jornada de máximo apuro —20 de marzo de 1918— se rendía homenaje a toda una historia. En el ostracismo, Maura se había convertido en símbolo, pasada la sazón de gobernar con plenitud de medios propios.

La estatua en vida que Maura llegó a ser incorporaba una representación de la política naval española que le correspondía por derecho propio. Ante la Guerra europea en curso, la de 1914 a 1918, lograron vie-



jas palabras resonancia y justificación nuevas (18): “España tiene algo que ofrecer que es único e inestimable. España tiene una situación geográfica y estratégica en el mundo que, para quien quiera que sea nuestro amigo, tiene un valor inapreciable, porque es un multiplicador de sus fuerzas, porque es un desdoblador mágico de sus propias aportaciones de energía. Y esto, que son nuestras bases navales, que es nuestra situación en los dos mares, en el centro de la vida mundial, mercantil o militar, eso es menester que lo tengamos seguro, que lo poseamos exclusivamente nosotros... Y eso requiere que le pongamos nosotros la llave y que tengamos la llave nosotros. Hoy no la tenemos, y no tenerla significa que todo lo que las bases y la posición estratégica de España representa en el mundo, en vez de ser nuestra fortaleza, es una invitación a agraviarnos y a tomárnoslo.”

Para que se cumpliesen sus afanes, Maura necesitaba de un instrumento de Gobierno como el que había poseído y empleado, sobre todo, en el segundo de sus Gobiernos. Por lo que fuese, el partido maurista no reemplazó al instrumento que Maura perdiera con la jefatura de los conservadores, y el ensayo del maurismo en el Gobierno homogéneo de 1919 no resultó ciertamente afortunado. Como también falló la experiencia de aquel otro Gobierno —el quinto y último de Maura— en que una improvisada concentración parlamentaria no podría hacer frente a otro problema que al de las consecuencias del desastre de Annual.

Cada vez se percibía con mayor claridad la trascen-

---

(18) Discurso de Maura en la Plaza de Toros de Madrid el 29 de abril de 1917.

dencia de dos crisis memorables: la de 1909 y la de 1913, esta última más aun que la primera, aunque menos aparatosa, porque el relevo de Maura como jefe conservador se produjo casi a la vez que el partido liberal quedaba acéfalo con el asesinato de Canalejas. La crítica —empezando por la del propio Maura— se había cebado en el sistema de los dos grandes partidos turnantes. Pero es innegable que nadie acertó a montar mecanismo mejor.

M. FERNÁNDEZ ALMAGRO.

De la Real Academia de la Historia.