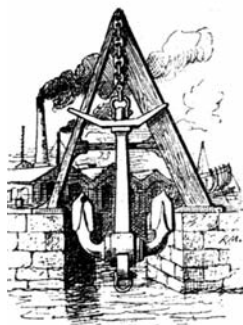


EL REGALO DE UN GOBIERNO A LOS TIBURONES

Manuel MAESTRO
Presidente Fundación
Letras del Mar

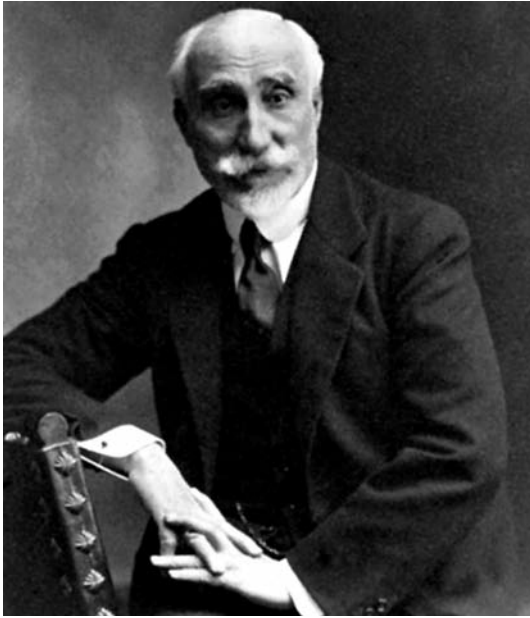
*Ningún hombre de honor
censurará a quien procure
defender su patria,
de cualquier manera
que la defienda.*

Maquiavelo.



ANTONIO Maura, artífice con el almirante Ferrándiz de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, más conocida como Ley Maura-Ferrándiz, promulgada el 7 de enero de 1908 para dotar a España de las fuerzas navales de que carecía tras la guerra hispanoamericana de 1898, en el discurso que pronunció el 29 de abril de 1917 en la Plaza de Toros de Madrid tuvo que reconocer que España continuaba sin Marina. Joaquín Costa ya no pudo escuchar al cinco veces presidente del Consejo de Ministros de España, pues había fallecido seis años antes: precisamente ahora, el 8 de febrero de 2011, conmemoramos el centenario de tal efemérides; y traemos a estas páginas la figura del ilustre aragonés que fue, a su vez, crítico de estas medidas de potenciación de la Armada, de la misma forma que con anterioridad, en 1883, había defendido su necesidad para prevenir lo que fue el Desastre del 98.

Costa fue un jurista, historiador y erudito español representante del movimiento regeneracionista. Nacido en 1846 en la localidad oscense de Monzón, tras sus estudios de Derecho, realizados en la Universidad de Madrid, pronto comenzó a distinguirse por sus conferencias y ensayos sobre múltiples aspectos de la realidad española, convirtiéndose en un personaje popular en toda España, en donde la clase política y la opinión pública le asumieron como un símbolo y un héroe que supo enfrentarse a los vicios caciquiles, comunes a todos los partidos del régimen de la Restauración, razón por la cual canalizó su actividad política en organizaciones de nuevo cuño que dieron lugar a la



Antonio Maura.

Liga Nacional de Productores, y en 1900 confluyeron con la Asamblea de Cámaras de Comercio, formando la Unión Nacional.

Un después

La recuperación de la escuadra, con la consiguiente reestructuración de la construcción naval, y la reforma de la Armada, generaron durante el decenio de 1898 a 1908 una serie de proyectos que fracasaron por problemas presupuestarios, hasta que fue promulgada la Ley Maura-Ferrándiz. A las voces y propuestas de personajes del peso político de Francisco Silvela, Sánchez de Toca y el propio Maura, se

sumaban tanto las de marinos que ocupaban un banco como diputados como la de políticos o periodistas que apoyaban o criticaban propuestas e iniciativas. Especialmente crítico fue Joaquín Costa, que entendía que la solución era mala y tardía: a finales de 1907, en el periódico *El País*, dio a conocer su opinión acerca de la reforma de la Marina que defendía Maura, comenzando con las palabras que, en 1903, con ocasión de los proyectos de Sánchez de Toca —entonces ministro de Marina—, habían pronunciado el mismo Maura, Moret y Silvela, mostrándose contrarios a la potenciación de la Armada. Postura en gran parte motivada porque los militares seguían administrando la «derrota», algunos incluso como ministros. Costa mantenía que no se habían aprovechado las enseñanzas del Desastre, repitiéndose los mismos errores; sostenía que antes de construir una nueva escuadra debía darse prioridad a medidas que aún hoy mantienen su vigencia, como alimentar nuevas vocaciones marineras entre la juventud, la formación del personal, la investigación, incrementar el presupuesto, tanto el dedicado a combustible para las naves como para las prácticas de tiro naval, aumentar las partidas destinadas a mantenimiento del material flotante e introducir mejoras en la estructura y servicios de las bases navales.

«La nueva máquina que el Congreso de los señores diputados ha ideado para triturar a los que trabajan —manifestaba Costa en el diario de la capi-

tal— ha de consumir las partidas siguientes: en los primeros ocho años 200 millones de pesetas en presupuesto extraordinario para construcciones navales, además de otros 400 millones en presupuesto ordinario si es verdad que se trata de elevar a 50 millones el gasto anual de gastos del Ministerio de Marina: en junto, 600 millones... pero detengámonos en la cifra de 1.000 millones de presupuesto extraordinario que Diario Universal señalaba, en 1905, cuando el proyecto Cobián, y que El Imparcial apuntaba días atrás, con ocasión del proyecto Ferrándiz, como cifra necesaria para adquirir el poderío naval necesario a guarnecer, suficientemente, la Península y sus dos archipiélagos adyacentes.»

Acerca de la filosofía y oportunidad del proyecto, Costa lanzó afirmaciones drásticas: «...la lámpara de

la que habla Maura no luce ya, porque se durmieron, dejándola apagar. Como en el caso de Cuba, han despertado tarde... necesitamos la paz, y por tanto no vivir en mucho tiempo más que para la guerra. Nosotros, al revés: *si vis bellum, para pacem*... basta ya de dar vueltas a la noria de lo que se llama pomposamente defensa nacional, que esos enemigos de quienes habríamos de defendernos son menos enemigos nuestros que los políticos del país... existen naciones florecientes que podrían necesitar una Marina militar, porque poseen colonias extensas, de que nosotros carecemos, y flotas mercantes y comercio marítimo incomparablemente superiores a los nuestros, y que, además, podrían costearla, porque son opulentas y tienen resuelto hace largo tiempo sus problemas fundamentales, educación nacional, caminos, colonización interior, industria, comercio, ciencia, salubridad, etc., y que sin embargo se pasan sin ella: por ejemplo, Bélgica y Holanda... Abramos los ojos a la razón. Acorazar el cuerpo de una nación anémica no es fortalecerlo, es debilitarlo... renunciemos a la gloria de nuevos Trafalgares y Santiagos de Cuba... Como la cigarra, nos hemos pasado el verano entero de la vida cantando, y nos han sorprendido las heladas faltándonos todo, todo... del buque para fuera, manufacturas florecientes, gran exportación, factorías y colonias, armadores o riqueza contributiva, solidaridad con América, conquistas u ocupaciones en África, que lo justifiquen y lo sustenten... del buque para adentro, cabeza, personal



Joaquín Costa.

administrativo y técnico. Así el barco ha sido siempre lo que necesariamente tenía que ser, una superfetación, y ha obrado a modo de remolcador de popa, tirando de España para atrás».

Un antes

El discurso de Joaquín Costa destilaba la decepción propia de quien, cuando peligraban nuestras últimas posesiones ultramarinas, desde 1880 había defendido la necesidad de una potente Marina para su defensa y conservación; defensa cuya tesis plasmó en una ponencia titulada *Estado de la Marina española y medios de fomentarla*, presentada en el Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, convocado en 1883 por la Sociedad Española de Africanistas y Colonistas. Ponencia que comenzaba exponiendo la situación en que se encontraba la Marina Mercante, a la que consideraba como básica para potenciar el poder naval, apoyada por una potente Marina de Guerra que permitiese el tráfico marítimo: «Para que una colonia florezca, —mantenía Costa al respecto— tiene que estar en comunicación constante con la madre patria, de cuya tutela depende y a cuyo calor ha de desarrollarse. Lógrase esto por medio del correo oficial, de los cables submarinos, de la Marina de Guerra y, muy principalmente de la Marina Mercante». Hay que tener muy presente que en aquel momento se estaba viviendo la transformación de la propulsión de los barcos de la vela al vapor, y de la construcción de los cascos de la madera al hierro, por lo que navieras y astilleros pasaban por una tremenda crisis; sobre la que Costa matizaba: «...la disminución de buques no significa decadencia de la marina: significa que el instrumento de transporte se ha hecho más poderoso; cada buque de vapor que se construye, es como la concentración de varios buques de vela que desaparece».

Don Joaquín en su informe llamaba, fundamentalmente, la atención sobre temas como el del pabellón nacional que no llegaba a cubrir el 50 por 100 de los fletes; el proteccionismo aduanero que frenaba la competitividad; o la necesaria regulación de la hipoteca marítima que fomentase la construcción de modernos buques: «La escasez y carestía de capitales que padece nuestra marina, nace, principalmente, o al menos, en buena parte, de la falta de un régimen hipotecario que descansa sobre la garantía real de las naves». La mejora de los puertos fue otra de sus llamadas de atención, la necesaria mejora de sus muelles, cargaderos, maquinaria, servicios y suministros; y tanto como por estas mejoras materiales, abogaba por acabar con el desconcierto que reinaba en su administración, mediante la unificación de servicios, confiando su dirección a una sola autoridad, la creación de una Dirección General de la Marina Mercante y la desmilitarización y entrega de la gestión a las corporaciones civiles.

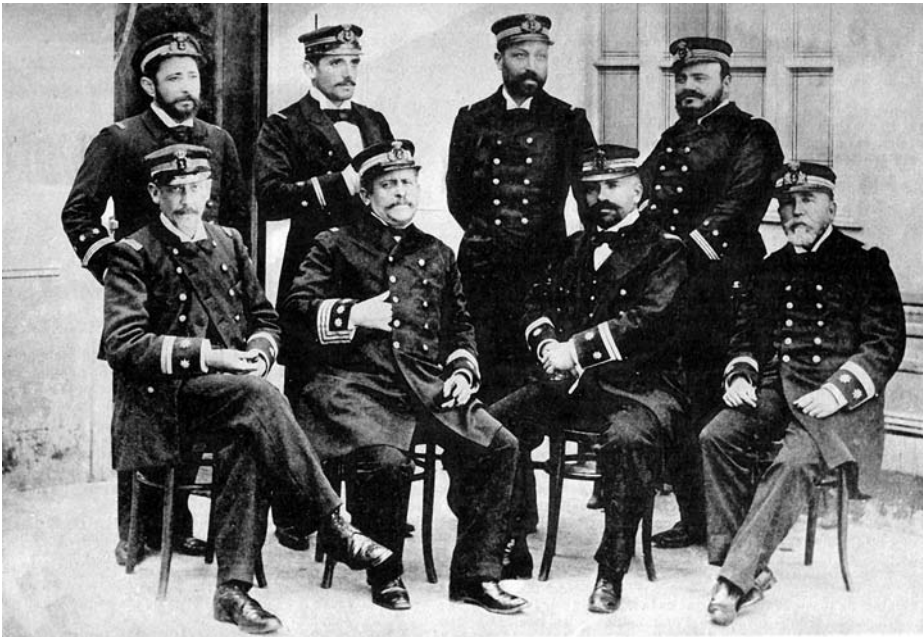
Costa también pensaba que entre la Marina mercante y la militar existen relaciones mutuas: «La primera es como la nodriza a cuyos pechos se amamanta y nutre la segunda; sin Marina Mercante no hay colonias, ni comercio exterior, ni industria floreciente, ni agricultura próspera. Ni presupuesto posible para sostener grandes escuadras; falta ese plantel de marinería adiestrada en las faenas y vida de la mar, para dotación de los buques de guerra en momentos difíciles; faltan elementos para el corso; y lo que es más grave, faltan naves para la conducción de víveres, pertrechos y tropas de desembarco, porque los Estados, por ricos que sean, no podrían mantener en tiempo de paz el número considerable de transportes que necesitan en tiempo de guerra, y no disponiendo de ellos, la acción de las escuadras de combate en una campaña de importancia lejos de nuestras costas sería imposible». A la inversa, y con carácter recíproco, don Joaquín mantenía que «la Marina de Guerra sirve a la Mercante infundiéndole el prestigio de su bandera, y garantizándole la libertad de los mares; y esa libertad y ese prestigio le son tan necesarios que, sin ellos, en tiempo de paz no puede desenvolverse y en tiempo de guerra perece sin remedio». Y a título de ejemplo sobre la necesaria complementariedad añadía que: «Génova, Venecia y Cataluña fueron naciones por esencia mercantiles, porque fueron naciones de gran poder naval, porque sus cónsules hallaron el necesario complemento en los almirantes».



Marineros prisioneros en la guerra hispano-americana.

Un entretanto

Abundando en lo anterior, al entrar de lleno en su ponencia sobre la necesidad de potenciar el poder naval español, las ideas de Costa son claras: «...si España poseyera una poderosa marina de guerra, podría recuperar en poco tiempo su antigua influencia en ambos mundos. Para España, un gran ejército permanente es puro lujo; una armada poderosa, una necesidad... Yo quisiera que el presupuesto de Guerra y Marina se partiera por mitad entre el ejército de tierra y el de mar, y no en la proporción de tres cuartos y un cuarto como el presente». Y para poner en práctica estas ideas eje formuló una serie de propuestas como las relativas al material flotante que precisaba la Armada, precisando que: «...si hoy somos la quinta potencia en el presupuesto de Marina y apenas la décima en la fuerza naval: el primer paso de la reforma debe consistir en relacionar esas dos cifras de tal manera que, o seamos la quinta potencia en el mar o la décima en el presupuesto». Y entrando en el terreno de las concreciones, afirmaba que, para ser la quinta potencia naval, cuestión difícil de resolver que precisaría del asesoramiento de expertos, «...debía dotarse de una o dos flotillas de torpederos que pudiera hacer frente a los poderosos acorazados supliendo la flaqueza del cuerpo con la audacia y la fortaleza del ánimo, que es la riqueza del pobre; después, una flota de cruce-



ros rápidos y autónomos, para los encuentros aislados y de sorpresa, o sea, para la guerra de guerrilla, y reunidos en número, hasta para acosar y vencer a los grandes acorazados; y últimamente los acorazados de combate para la gran guerra naval». Justificando este programa de construcción en la convalecencia económica en que se encontraba el país, el menor tiempo que se invierte en la construcción de torpederos y cruceros —lo que pone en evidencia los temores a una guerra más o menos inminente— y la necesidad de que se forme el personal adecuado para sus dotaciones. Poniendo por último sobre la mesa de las discusiones el pleito que se mantenía entre el acorazado y el torpedo.

Respecto de la financiación, Costa comentaba que: «...nuestra Marina es un cuerpo de estómago gigantesco, de manos liliputienses y cabeza nula. Víctima de la burocracia, y por tanto del covachuelismo, gasta en tinta y en papel más que en coraza y cañones». En clara alusión a que se destinaba a personal más parte del presupuesto que a material —seis a cuatro—, proponiendo como remedio que se invirtiesen los términos. En aquel momento teníamos 57 oficiales generales y 3.000 oficiales más que Inglaterra, y España lo que necesitaba era más escuadra. Respecto de donde debían salir los recursos necesarios para esto, Joaquín Costa mantenía que debían salir del mismo presupuesto existente de Guerra y Marina, organizando la administración de la Armada de forma que de los 60 millones con que cuenta, 35 se destinen a la adquisición de material nuevo, aumentándolos con cinco que se resten al presupuesto de Guerra. Además, había que excluir del servicio a una serie de buques antiguos y venderlos; haciendo otro tanto con los arsenales, dejando uno solo en actividad, concentrando en él los elementos de los otros cuatro, y cediendo a las empresas particulares los tres restantes, para convertirlos en centros activos de producción.

Costa abogaba también por una serie de medidas tendentes a la unificación de cuerpos y reducción de personal en la Armada, que iba desde el Ministerio a la marinería. Respecto al ministerio, mantenía la idea de fusionar los de Guerra y Marina, con unos claros objetivos tanto económicos como operativos, lo que permitiría —según él— equilibrar en la debida proporción las fuerzas navales y terrestres. Asimismo, mantenía la necesidad de suprimir los cuerpos auxiliares de Ingenieros y Artillería de la Armada, fusionándose con el Cuerpo General. La supresión del Cuerpo de Infantería de Marina fue otra de las ideas de Costa, ya que en aquel momento la consideraba innecesaria, ya que de los ocho batallones de que se componía, sólo dos compañías formaban parte de la dotación de los buques. Matizaba que: «...la guarnición de los arsenales es servicio general, y no necesita conocimientos especiales, la guarnición de los buques pueden prestarla los marineros mismos, y en parte ya la vienen prestando; para caso de desembarco, toda la infantería española debe ser de marina». Concluyendo que el Cuerpo era superviviente de unos tiempos en los que eran elementos necesarios para mantener el orden a bordo, frente a una marinería que carecía de carácter militar, compuesta por presidiarios o

gente forzada de leva, y proponiendo que el destino que podría darse a «*este brillantísimo cuerpo*», era el establecimiento de bases militares en África y Oriente, y su integración en el ejército.

La reserva suponía una lacra para los presupuestos de siete millones de reales anuales, y se prestaba a muchas prebendas e injusticias, por lo que Costa era partidario de su supresión: «Los unos van a ella a descansar de las fatigas que no han padecido, y es difícil que obtengan el ingreso los que verdaderamente lo solicitan»; Por el contrario, abogaba por una ley que regulase los reemplazos y reserva para el servicio de mar, ya que se carecía de marinería y reservas instruidas y movilizables para caso de guerra. En la misma línea pensaba en la necesidad de una buena instrucción naval: «...los buques pueden improvisarse dentro de ciertos límites, como haya dinero; pero marinos expertos hábiles y celosos intendentes, esto no hay manera de improvisarlo». El envío al extranjero, principalmente a Inglaterra, para la formación de los mejores oficiales, fue otra de sus tesis.

Un final

Esta vuelta que hemos realizado al pasado del pensamiento de Joaquín Costa sobre la Marina española, en los años que precedieron al Desastre del 98, nos sitúa y justifica en gran medida la postura adoptada ante las reformas que se llevaron a cabo con la legislación surgida en 1908: «...los que votaron el otro día la creación de escuadra viven aún para ese efecto en 1883, no han tomado en cuenta lo sucedido después, y en esto estriba la diferencia... poseíamos entonces provincias ultramarinas y colonias intensamente pobladas... aspirábamos a acrecentar su área con otras, todavía más extensas en África... hallaba yo necesario, para restaurar la Marina de Guerra o crearla de nuevo, algo más que dinero: hallaba yo necesario introducir en ella una *revolución orgánica*... era fuerza detenerse con preferencia en uno de los factores más determinantes: la Marina Mercante... En conclusión, que no puedo dejarme asociar a las responsabilidades del gravísimo acuerdo parlamentario de 30 de noviembre (la Ley Maura-Ferrándiz)». Dos años después de su muerte, en 1913, se publicaron las *Obras Completas* de Joaquín Costa, dedicándose el Tomo V de la «Biblioteca Económica» a la *Marina española o la cuestión de la escuadra*, en el que se recogen todos los trabajos del ilustre oscense sobre la materia. El último de los capítulos del mismo lo tituló *Por no saber odiar y maldecir*, y lo finaliza imaginando los combates mantenidos en julio de 1898 por nuestros Ejército y Marina: «...yo los veo a los 350 inmolados de la Escuadra destrozados o mutilados por la metralla, devorados por las llamas o por los monstruos del mar, en aquél no diré combate naval, en aquel tiro al blanco de los yanquis... yo los veo cuando los tiburones hacían la digestión de carne humana con que les habían regalado los hombres de gobiernos de treinta años...».