

LOS CONOCIMIENTOS MARÍTIMOS DE ANTONIO MAURA

Antonio DE LA VEGA



El 13 de diciembre se cumplen ochenta años del fallecimiento de Antonio Maura Montaner, presidente del Gobierno en cinco ocasiones y gran propulsor de la Marina de guerra española; por ello creemos que es el momento adecuado de recordar su dedicación a la Armada durante su vida política.

La influencia del mar sobre Maura la reconoció él mismo en varias ocasiones y la destacó su secretario y confidente Prudencio Rovira y Pita, fuente en la que han bebido la mayoría de los que han escrito sobre la infancia de Maura.

El hecho de ser isleño le influyó, al ver que su tierra estaba rodeada por el mar, que el mar era su frontera y que por él se ponía en comunicación con el resto del mundo. El vehículo para lograrlo eran entonces únicamente los barcos, muchos de vela, aunque ya se empezaban a ver los primeros vapores de ruedas; la primacía de la técnica trabajando el hierro sobre sistemas de construcción con madera, ancestrales. Los barcos traían mercancías y se llevaban las locales; la importancia del comercio, aunque debió ser pronto considerada por Maura; la influencia de lo geográfico también, y la existencia de otros mundos, para él lejanos e invisibles.

Otro asunto que se demostrará importante en el futuro fue cuando, siendo abogado y pasante de don Germán Gamazo Calvo, tuvo su primer enfrentamiento con don Joaquín Sánchez de Toca, que pudo ser, quizá, el primer eslabón que los enemistó, si no oficialmente, sí en la esfera privada. Ocurrió debido a un dictamen en contra de una petición económica del citado Sánchez de la Toca a la *Revista de España*.

De mayor importancia para este trabajo fue su investigación ante el ministerio de Hacienda, por encargo de ciertas corporaciones de Palma, sobre comunicaciones marítimas de la isla. En él ya se ponen los cimientos de sus futuras actividades políticas. Nos explica Rovira y Pita que su intervención tuvo dos partes diferenciadas: la primera política, encaminada a demostrar que

el aislamiento del archipiélago podría conducir a crear una personalidad propia (jurídica, costumbres, idioma), diferente y no asimilable al resto de España, lo que para Maura era desde luego poco aconsejable; este aspecto pudo quizá influir en el gran objetivo futuro de Maura, como fueron sus desvelos por modernizar la administración local. La segunda parte de su discurso fue eminentemente comercial y ya está en él el germen de su futura dedicación a la Marina Mercante. Todos los asuntos a los que dedicará gran parte de su actividad política están presentes: necesidad de líneas regulares (que habrá de proteger desde el Estado), necesidad de primar la construcción naval y finalmente la necesidad de protección arancelaria, tanto a los fletes como a los productos.

Es evidente que esta actuación de Maura, considerada un éxito por los solicitantes, le sirvió para que éstos le propusieran iniciar su carrera política representando a la ciudad de Palma.

Ya elegido diputado (1881), Maura habló pronto de la Marina y de su necesidad. Su primera intervención (22 diciembre 1881) no fue sobre temas marítimos, sino sobre una propuesta de modificación de las leyes municipal y provincial del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, a la que se adhería el Ayuntamiento de Manacor. Este tema sería uno de sus principales empeños políticos. La segunda intervención fue relativa a solicitar mejoras a favor de los prácticos de puerto y abra de Bilbao, y la tercera (15 junio 1882) sobre modificaciones al impuesto de consumos, en la que llamó por primera vez la atención de la Cámara y obtuvo felicitaciones de muchos diputados. Pronto había destacado su oratoria, precisamente en el lugar donde había oradores notabilísimos.

Durante su periodo como diputado, hasta su primer ministerio, Maura habló sobre temas marítimos en numerosas ocasiones, la primera el año 1884, aumentando la importancia de sus palabras a partir de 1885 (23 mayo, 9 junio) cuando por deseo del almirante Antequera formó parte de la comisión reorganizadora de la Armada. Según los testimonios aportados hasta ahora, habló en el Congreso con gran extensión y profundidad en 1889 (22 junio y 28 noviembre); 1890 (15 abril, 13, 14, 19 mayo, 14 junio); 1891 (7, 8 julio); 1892 (31 marzo, 29 abril, 21-23 mayo).

Sus intervenciones fueron, en su mayoría, motivadas por las Leyes de Fuerzas Navales y por los presupuestos anuales del Ministerio de Marina. Su objetivo consistía en que, basándose en que éramos un país pobre, con escasos recursos y con mucha deuda que pagar, los gastos debían ser los mínimos y lo mejor empleados posible. Sostuvo desde sus primeros días una postura civilista: primacía del poder civil —el diputado— sobre la autonomía militar en la formación y ejecución de los gastos. Mantenía durante este periodo que el ministerio de Marina siempre había sido desempeñado por profesionales de la mar (generales) y que a pesar de ello no teníamos Marina de guerra. A pesar de sus críticas feroces a la situación de ésta, era partidario de una Marina fuerte y esta situación no fue bien comprendida por algunos profesionales.

Deseaba Maura que cada peseta invertida fuese productiva y no se perdiese en asuntos para los que no estaba presupuestada. Deseaba mejorar la administración, cambiando la organización, suprimiendo duplicidades, desidias, complicaciones e inutilidades burocráticas.

En alguno de sus discursos, Maura demuestra haberlos preparado muy a conciencia, y son discursos muy largos. En sus análisis hay profusión de datos que exhiben conocimientos profundos de la situación y sus fuentes debieron ser marinos profesionales. Asimismo hay referencias históricas sobre la Armada del siglo XVIII que para enunciarlas se debería haber investigado mucho.

En esta etapa de diputado, Maura trató, como se ha expresado, problemas podríamos decir administrativos y organizativos; dada la temática de fondo no trata problemas geoestratégicos o de política exterior. Es el diputado que controla los gastos del Gobierno. En sus palabras, efectistas, con resortes de orador veterano, hay siempre información meditada, con análisis comparativos con lo que sucede en el extranjero. No habla de tipos de buques (si son adecuados a las necesidades puntuales), pero sí de algunas de sus características o de su estado operativo.

Hay varios aspectos que es necesario destacar: el primero, su certeza sobre la necesidad de la Armada y desde luego si en principio no se pueden tener barcos acordes con las necesidades, sí se deben tener bases perfectamente preparadas. En segundo lugar, su afirmación de que la Marina está justificada por sus barcos de guerra y que éstos deben navegar.

Entre sus propuestas organizativas, importantes, destacan la reforma de los arsenales en lo que respecta a su función de astilleros, cuestionando la existencia de algunos de ellos y afirmando que si seguían era por falta de voluntad del Gobierno, que no se atrevía a enfrentarse a los caciques locales. Son palabras duras para los primates del momento. Para Maura era evidente que había que decidir la forma en que se debían construir los barcos de la flota; se podía elegir entre adquirirlos al extranjero (más barato y más rápido, pero esto no crea riqueza), adquirirlos a la industria privada por concurso (más caros, podía ser relativamente rápido y creaba riqueza) o hacerlos en los astilleros del Estado (más caro, seguro más lento y entretenían a las maestranzas, aunque también fomentaban la industria nacional), pero desde luego lo que no se debía hacer era construirlos por los tres sistemas a la vez.

Las capitanías generales, las provincias marítimas, los arsenales y el ministerio, el organismo central, multiplicaban la burocracia, la intermediación, los gastos y no se optimizaban los recursos.

Maura propuso reorganizar la Marina Mercante y sus servicios auxiliares, incluyendo los practicajes; en cierto sentido deseaba desmilitarizar esta marina o por lo menos que disminuya el tutelaje de la guerra sobre ella.

Curiosamente, su acertada crítica por falta de una escuela de maquinistas no se la aplicará a sí mismo cuando en sus dos primeras etapas de jefatura del Gobierno sentó las bases de la Marina contemporánea.

Todos estos temas volverán a ser planteados en sus etapas políticas siguientes, cuando sea ministro o presidente del Gobierno.

Según propias palabras de Maura, siendo ministro de Ultramar en un gabinete Sagasta, al tratar temas de Marina en el Consejo de Ministros, provocó una crisis de éste, sin duda debía referirse a la dimisión el 22 de marzo de 1893 del capitán de navío Cervera, ministro de Marina. Maura debió apoyar a su cuñado Gamazo que era ministro de Hacienda en los recortes que deseaba hacer en los ministerios militares. No hay constancia de que las discrepancias de Maura con Cervera se debieran a las comunicaciones marítimas con las provincias de ultramar. Sabemos que Maura era partidario en aquel entonces de mejorar la administración de la Marina, evitando duplicidades y eliminando supuestos burocráticos; en general, mejorando la organización, quizá para lograrlo una manera era la de presionar al ministro de Marina, disminuyendo algunas partidas presupuestarias.

Años más tarde, en 1895, en un gobierno Sagasta y siendo Maura ministro de Gracia y Justicia, en el Congreso, ante ataque de las oposiciones a los cuerpos de la Armada por despilfarros en el presupuesto, y en ausencia —al parecer— del ministro de Marina Pasquín, sostuvo que el control del gasto del presupuesto era competencia del Gobierno en pleno y no sólo de un ministro en particular y mucho menos de personal subalterno a éste.

Las preocupaciones ministeriales de Maura en este primer periodo considerado se perciben en la disminución del número de sus discursos sobre temas de Marina. No han sido citados textos durante los años 1893, 1895 y 1898; los años 1894 y 1896 habló en una ocasión (26 junio y 13 agosto, respectivamente), el año 1897 en dos ocasiones (24 julio y agosto sin fecha). Tras el Desastre y las nuevas perspectivas políticas volvió a su tan querido tema: en 1899 habló los días 8 y 13 de julio, 16 de noviembre y 6, 11 y 13 de diciembre, con una contundencia extraordinaria. Tras el Desastre, Maura criticó por lo sucedido a todos los gobiernos, a todos los parlamentos y sobre todo a los dos hombres que habían gerenciado la restauración (Cánovas y Sagasta) por su dejadez y desidia al tratar sobre los armamentos navales, al dejar pasar sin estudiarlos los presupuestos del Ministerio de Marina y las Leyes de Fuerzas Navales. Maura tomó la bandera regeracionista con fuerza.

En 1899 Maura sostuvo que no había que engañar al pueblo, había que decirle que no había Marina, que sólo era una apariencia, que estábamos indefensos y sin embargo se gastaban muchos millones en mantener una apariencia de defensa naval. Fueron palabras muy duras y que clamaban por buscar soluciones, soluciones que debían ser radicales: o armarse o disolver el ministerio de Marina. No es de extrañar las reacciones de los oficiales de la Armada ante estas palabras que podrían condicionar su futuro; sobre todo, cuando Maura trató sobre los excesos de las plantillas tras la pérdida de tantos territorios y tantos barcos.

Sobre la Marina Mercante, Maura insistió en su necesidad, tanto en lo

comercial como en lo político, como medio de intercambio cultural de los pueblos. Insistió en su protección, por los medios ya citados anteriormente, e iba sedimentado su nacionalismo económico con mayor proteccionismo. También puso en evidencia la descoordinación de los distintos ministerios que tenían responsabilidades en su funcionamiento.

Tras muchos años de acumular información sobre lo marítimo, a principios de siglo Maura participó en la creación de la Liga Marítima española, destinada, según él, a promover todas las iniciativas posibles para el desarrollo de lo marítimo en todas sus vertientes, absolutamente todas. Maura fue su primer presidente; por ello son de interés todas las propuestas que hizo la citada sociedad y que serían legalizadas en las distintas leyes promulgadas durante los futuros gobiernos de Maura. Además de presidir la Liga Marítima, con toda la documentación que ello le proporcionaba, Maura fue miembro de la Junta de Escuadra creada por el ministro de Marina duque de Veragua el 22 de enero de 1902; pronto Maura presidiría el Gobierno de España.

Maura apoyó al ministro de Marina Sánchez de Toca en su programa de construcciones navales, en un gobierno Silvela. Este apoyo a los gastos militares de Maura y del presidente del Consejo, no fue admitido por el ministro de Hacienda Fernández Villaverde y dimitió de su cargo. Tras esta apariencia de división de opiniones quedaba oculta la realidad: celos de Fernández Villaverde ante la ascensión de Maura en el partido conservador. Villaverde aspiraba a sustituir a Silvela, lo que lograría inmediatamente. Que los gastos militares fueron una excusa se muestra palpablemente al proponer el ministro de Marina Cobian (en el gabinete Villaverde) un plan de construcciones de buques por valor de 396 millones. Pocos meses después ya había posibilidades económicas... Villaverde quería mantenerse al frente del Gobierno y quizás atraerse a Maura.

En asuntos de una mayor altura política, Maura sostuvo la necesidad de una mayor imbricación de los ejércitos de tierra y de mar, pues, en el futuro, tendrán que trabajar juntos, antecedentes de lo que más tarde se plasmará como Junta de Defensa Nacional. Asimismo defendió la separación en los ministerios militares de lo político y de lo militar (12 noviembre 1915). No expresaba cómo ello podía hacerse, pero sus ideas directrices son claras: hay que dar continuidad a lo técnico-militar, lo que podemos llamar creación de doctrina, con independencia de los vaivenes políticos (cambios ministeriales continuos). Los militares no tenían práctica política y ello era patente en el Congreso; los ministros civiles debían ser responsables de la utilización de las fuerzas, las grandes directrices, de lograr los presupuestos adecuados, etc. La plasmación orgánica de estas ideas, que Maura desarrollará más adelante, era difícil y podía también conducir a una mayor autonomía militar.

Finalmente destaquemos que Maura introdujo la importancia del factor geográfico a la política exterior, ya no trató únicamente problemas administrativos. Maura afirmó que nuestra posición entre dos mares en medio de todas

las ambiciones de las grandes potencias (habla en julio de 1903) nos conducía a tener fuerzas tanto para poder mantenernos neutrales como para ser un aliado deseable. Maura destacó el valor de nuestra situación y naturaleza geográfica; era, desde luego, neutralista, pero lo deseaba con fortaleza propia. Esta visión geopolítica ya es mahaniana: Maura, al acceder a la presidencia del Gobierno, amplió su visión de los problemas marítimos, continuó pensando en reformas administrativas, pero ya introducía conceptos como el poder marítimo.

En su etapa política, en la que desempeña cinco veces la presidencia del Gobierno y que por ello es la más estudiada por los historiadores y la más brillante, sobre todo en los dos primeros gobiernos y durante la Primera Guerra Mundial, Maura cambió el plano fundamental de su visión, dejó de ser eminentemente administrativa y organizativa y pasó a las cuestiones del alta política: geoestrategia, dada la situación de España, que se traducía en una determinada política exterior en Marruecos y en el neutralismo en la Primera Guerra Mundial; posibilidad de determinadas alianzas políticas; búsqueda de unir las acciones del Ejército de Tierra y la Armada a través de la Junta de Defensa Nacional; definir los principios de una política naval militar acorde a nuestras posibilidades, pero también con nuestra situación geográfica, tantas veces citada y, finalmente, protección a la Marina Mercante.

De sus actuaciones en los grandes temas que acabamos de exponer destacamos que en los textos consultados las citas sobre las preocupaciones marítimas de Maura son apreciables en su primer gobierno y en el interregno hasta el segundo; aumentan y son extensas durante éste y durante la Primera Guerra Mundial. Durante su tercer gobierno sólo consta su actitud frente a la guerra submarina. El cuarto gobierno y el interregno hasta el quinto no merecen recordatorio alguno, y durante el quinto y último sólo su visión estratégica de lo que representa Marruecos para España y también el Estrecho después de Annual, y nada más. Hay por tanto un cenit de dos años, 1907 a 1909, y que llega hasta 1918, en que decrece rápidamente, demasiado rápidamente; claro que se produce un autoalejamiento o su autoexclusión en la alternancia en la restauración que considera muerta por la actitud del partido liberal, y que produce el gobierno de los conservadores idóneos, pero tanto antes como después, Maura seguía trabajando en temas de Marina, que han sido preteridos en las biografías.

En 1902 Francia propuso a España un reparto del territorio de Marruecos, acuerdo que estuvo a punto de ser firmado por el Gobierno Sagasta (ministro de Estado: duque del Almodóvar del Río). Cuando fue presidente Silvela (6 diciembre 1902), siendo ministro de Estado Abarzuza, y con Maura en Gobernación, no le pareció oportuno firmar los acuerdos por hacerse sin conocimiento de Inglaterra (sería interesante saber si Maura tuvo una opinión condicionante al respecto pero parecer ser que sí). Las conversaciones con Francia continuaron, pero ésta firmó un acuerdo con Inglaterra (abril 1904) en

el que se delimitaban zonas de influencia y se dejaba casi manos libres a Francia en Marruecos. Ante esta situación, Silvela se vio obligado a negociar con Francia, dando lugar a los acuerdos de octubre de 1904, siendo ya Maura presidente del Consejo de Ministros y ministro de Estado Rodríguez y Sampedro. Este acuerdo fue secreto hasta 1911. El interés de Maura era que no se instalara enfrente de España, en aguas y tierras de África, una potencia europea, pero estaba lejos de querer intervenir militarmente.

Como es sabido, la Conferencia de Algeciras en 1906 fue debida a la intervención de Alemania, al no estar conforme con algunos puntos que la dejaban fuera. El acuerdo final, firmado por todas las grandes potencias europeas y por los Estados Unidos, bautizaba y reconocía el papel de España en la zona; se debía permitir el comercio internacional. También se reconocía la autoridad del sultán y quedaba la puerta abierta a futuras intervenciones en caso de que éste no pudiese sostener dicha autoridad. Conozcamos estos hechos con más profundidad.

Maura estaba siempre atento a lo que sucedía en Marruecos, sobre todo en los momentos en que se estaba produciendo el reparto de África, bien en zonas de influencia, bien en zonas de presencia colonizadora. Para él la cuestión fundamental era que ninguna otra potencia europea se instalase frente a nuestras costas; pero para ello, dada nuestra escasa fuerza y nuestro escaso peso político, era necesario jugar con las diferentes necesidades de los países con más potencia: Francia e Inglaterra, ambos verían con desconfianza la instalación permanente de la otra en Marruecos y por ello les satisfacía el mantenimiento del *statu quo*. Y ello siempre en una situación cambiante, al compás de otros enfrentamientos de estas potencias en otros lugares del mundo. Como factor desequilibrante se encontraba Alemania que también quería tener influencia e instalaciones en África en general y en Marruecos en particular. Maura tampoco podía olvidar que cualquier suceso o acuerdo podría alterar la extensión de la presencia de Inglaterra en Gibraltar; la actitud de ésta en 1898 así lo indicaba.

Dada la fortaleza de Inglaterra, no se consideró posible en 1902 un acuerdo unilateral con Francia, pero el imprevisto acercamiento entre Francia e Inglaterra alteró la situación, y los acuerdos entre ambos países, en abril de 1904, hicieron necesario llegar a un acuerdo con Francia que, como es lógico, era un acuerdo peor que el posible planteado por Francia en 1902, preparado por León y Castillo y Delcassé. Este acuerdo se firmó el 3 de octubre de 1904, siendo Maura presidente del Gobierno. Pero Alemania consideraba que tenía algo que decir y así lo trasmitió el emperador Guillermo II al rey Alfonso XIII durante la visita de aquél al puerto de Vigo el 16 de mayo de 1904. El káiser vino a bordo no de un yate real (lo que tenía, el *Hohenxollern*), sino del crucero acorazado *Friederick Karl*, recientemente incorporado a la flota, botado en 1902; quizá pensó que era más persuasivo venir en un acorazado.

Maura sostiene nuestros derechos históricos y nuestro papel en Marruecos

por tener intereses económicos y sociales y también políticos dadas nuestras posesiones allí. Pero para Maura hay que extender nuestra influencia por medios pacíficos y apoyándonos en la autoridad del sultán; considera imposible la conquista militar y evangelizar al pueblo marroquí. Para Maura el espacio marítimo que nos separa de Marruecos no es una frontera estratégica natural, sino un camino constante concurrido en ambas direcciones, dependiendo de las fortalezas de cada momento histórico. Una síntesis del pensamiento de Maura son las frases pronunciadas en 1905: «...en toda la costa de Marruecos desde el Muluya hasta más allá de Tánger, no podemos consentir que un solo gramo de arena deje de ser marroquí sin que pase a ser español». Nuestra política allí debía ser defensiva, de paz, civil, comercial y cultural.

Alemania deseaba ventajas políticas y económicas, no tenía prioritarias ambiciones territoriales. Curiosamente, a la entrevista entre los dos jefes de Estado citada no acudió el presidente del Gobierno, Maura, y sí lo hizo el ministro de Marina, Ferrándiz. Las opiniones y aspiraciones alemanas fueron más tardes expuestas públicamente por el canciller del Reichstag de mayo de 1905 y aceleradas ante la extraña visita que el káiser efectuó a Tánger el mismo año; esta vez, fue menos prepotente, llegó a bordo de su yate. En tierra el emperador se entrevistó con el tío del sultán enviado por éste y en la recepción subsiguiente planteó audazmente que Alemania pensaba tratar directamente con el sultán sus asuntos, al considerarlo libre y soberano. Esta actitud alemana condujo a la Conferencia Internacional de Algeciras iniciada el 16 de enero de 1906 (presidía el Gobierno español Segismundo Moret). Además de acuerdos sobre el contrabando de armas, impuestos locales y la creación de un Banco del Estado de Marruecos, las potencias signatarias organizaron el orden público en los puertos del imperio marroquí. Se dispuso que habría oficiales y suboficiales franceses y españoles al mando de unas fuerzas que auxiliarían al sultán en el mantenimiento del orden bajo la inspección de un oficial superior del Ejército suizo con sede en Tánger; los instructores españoles estarían en Larache y Tetuán, serían mixtos en Casablanca y Tánger y franceses en Rabat y otros puertos.

Respecto a la situación anterior, lo más importante para España fue perder su influencia en Tánger.

Los planteamientos alemanes en Marruecos, alentaron a Inglaterra, que además deseaba tener mayores seguridades en la zona del estrecho de Gibraltar y también en este enclave. Por ello inició contactos con España a través del embajador de Londres con el fin de proponer unos acuerdos en los que se garantizase el *statu quo* en el Mediterráneo. Inglaterra garantizaría la propiedad española de las islas Baleares, Canarias y enclaves africanos a cambio de que ésta garantizase la situación de Gibraltar, aspecto éste a no olvidar. Cuando se firmaron estos acuerdos por el sistema de intercambio de notas entre los tres países, ya que se incluyó a Francia, sería el 16 de mayo de 1907 (las reuniones se efectuaron en Cartagena los días 8 a 10 de abril), era presidente

del Gobierno Maura desde el 25 de enero y asistió al encuentro entre los dos reyes, Eduardo VII y Alfonso XIII. Con el rey inglés venían el secretario de Estado de Asuntos Exteriores sir Charles Hardinge y el *Sea Lord of de Admiralty*, almirante Sir John Fisher, lo que nos puede indicar por dónde soplaban los vientos: venían de la mar; su presencia no era necesaria si no se iban a tratar temas navales. Destaquemos que no estaba presente el jefe del Gobierno inglés. Al rey Alfonso XIII lo acompañaban los políticos Maura, Allendesalazar (Estado), Ferrándiz (Marina) y Villaurrutia (embajador en Londres).

Es digno de mencionar que escoltaban al rey Eduardo VII (que venía a bordo del yate real *Victoria and Albert*) nada menos que seis acorazados, cuatro cruceros, un aviso y dos destructores; excelente escolta para un tiempo de paz; son evidentes los deseos de apabullar a España. Los seis acorazados eran prácticamente iguales y habían entrado en servicio los años 1902 a 1904. La escuadra española surta en Cartagena eran tres cruceros, dos torpederos, un cañonero, el yate real *Giralda* y la vetusta fragata *Numancia*, auténtica reliquia de un pasado más glorioso, ya que estuvo en el combate de El Callao (1866).

Los acuerdos de Cartagena son los primeros de incidencia internacional que se firman tras el Desastre del 98; con ello se sale del aislamiento, y sin entrar en ser un satélite de Inglaterra, como Portugal, se alcanza la protección de nuestras islas y ciudades y enclaves africanos; es una alianza defensiva. La gran preocupación de Maura era tanto unir a Inglaterra y Francia en el proyecto como no molestar a Alemania, aunque Alemania se sentía cada vez más aislada con la política de acuerdos de Inglaterra.

Los textos confirman que los reyes se reunieron a solas varias veces, no constan reuniones del almirante Fisher con el ministro de Marina Ferrándiz o con Maura, pero algo debía estar haciendo allí, estando su puesto en Londres y no en la mar. Algunos autores vinculan a los acuerdos de Cartagena la construcción de la escuadra propuesta por Maura. Es un asunto importante pero hasta ahora no se han aportado pruebas documentales ni otros testimonios, sólo algunos periodísticos. Debemos considerar que un Real Decreto de 1 de junio de 1907 autorizó la presentación a las Cortes del Proyecto de Ley de Organización Marítima y Armamentos navales militares y en él están ya fijadas las construcciones navales. Parece poco tiempo entre una y otra fecha para preparar un proyecto de tal envergadura, todo lo más se daría un «empujón» a lo ya preparado. Otro asunto es la colaboración general inglesa en el proyecto; ésta sí se pudo acordar, sobre todo considerando que la fijación de las características de los buques que se precisaban, o sea las bases del concurso, aparecieron por Real Decreto de 21 de abril de 1908, casi un año después de los actos de Cartagena. De esto se tratará precisamente al analizar la construcción de la escuadra.

En el Congreso, el diputado Villanueva, el 26 de noviembre 1907, se preguntaba si el plan de construcciones que propuso Maura era parte de las

estipulaciones de los acuerdos de Cartagena. Maura respondió: «No tiene S. S. derecho a hacer la pregunta, porque no tiene el menor fundamento», y el día 28 insistía Maura en este tema: afirmó que todo lo acordado «todo cuanto existe» estaba publicado en *La Gaceta* «y que el supuesto de Villanueva» era «totalmente fantástico e imaginario»; lo que en sentido estricto parece demostrar que no existe conexión entre ambos asuntos; pero en otro sentido, en una lectura precisa no es una negación tan tajante por parte de Maura. Claro que se está hablando, no se trata de textos escritos.

En un discurso del 27 de noviembre de 1907, Maura expuso con claridad su visión histórica de España y sobre todo la de su situación geográfica, que se convertía en estratégica al considerar sus vecinos y el tráfico comercial mundial. Recordó Maura que una nación era un proceso histórico constante, que evolucionaba, que tenía un pasado y un porvenir. El pasado era el que protege a España, era el que hace que sea mínimamente respetada, aun en momentos de debilidad como los que se vivían cuando él hablaba. La situación geográfica entre dos mares y entre dos continentes la convierten en importante para el tráfico comercial que la rodea. Maura consideraba que se debía salir del aislamiento con mayor protagonismo, y para ser más respetada debía poseer mayor fortaleza; que si no podía ser grande, sí podía ser lo suficientemente importante tanto para entrar en alianzas como para que su neutralidad fuese respetada. Por ello Maura solicitaba tener bases navales adecuadas a los tiempos, con talleres, diques, almacenes, infraestructuras y defensas terrestres lo bastante fuertes para ser temidas. También pidió Maura créditos para iniciar la construcción de la escuadra. El proyecto que presentaba es simplemente el inicial de otros programas posteriores y ello era importante que lo conociesen en profundidad los diputados; con lo que se proponía no se resolvía ni se alcanzaba fuerza naval respetable. Maura insistió que había que tener una mínima fortaleza para no caer en la protección de una gran potencia, lo que nos convertiría en satélites.

El pensamiento civilista de Maura respecto a Marruecos contrasta sin embargo con su autorización al general Marina para que actúe en Melilla cuando en julio de 1909 los obreros que trabajaban en la mina de Beni-bu-ifrufr fueron atacados por indígenas. El general Marina extendió notablemente el perímetro defensivo de Melilla, ocupando el Gurugú y parte de la costa hasta cabo de Agua. Recordemos que los refuerzos enviados desde la Península fueron el origen de la Semana Trágica de Barcelona. La opinión pública no estaba preparada y Maura pudo parecer militarista.

También respecto a Marruecos, Maura pronunció unas frases en el Congreso el 22 de mayo de 1914, poco antes de iniciarse la Primera Guerra Mundial que definen claramente su concepto marítimo: «La zona francesa es para Francia un territorio; la zona española es para España un litoral»; para entonces ya se había firmado el acuerdo francoespañol de 25 de octubre de 1912 (gobierno Romanones) por el que perdíamos parte del territorio acordado

anteriormente y se internacionalizaba Tánger, lo cual no agradó a Maura, que lo expuso el 21 de abril de 1915, insistiendo en que Tánger debía ser español.

Durante la Primera Guerra Mundial Maura pronunció tres importantes discursos, conocidos por los lugares donde tuvieron lugar: Teatro Real (21 abril 1915), Beranga (10 septiembre 1916) y Plaza de Toros de Madrid (29 abril 1917), en los que sostuvo con fuerza la necesidad de la neutralidad de España en dicha guerra. En unas ocasiones pudo parecer pro-aliados y en otras pro-imperios centrales, pero ello fue debido, según sus propias palabras, al intento de equilibrar la opinión pública que él percibía en cada momento. Cuando con palabras clarividentes Maura reclama Tánger y libertad en el estrecho de Gibraltar, puede parecer germanófilo; cuando recuerda que a pesar de ser Francia e Inglaterra colaboradores en nuestra decadencia son nuestros más próximos vecinos y similares culturalmente, además de ser los clientes más importantes —en definitiva, una comunidad de intereses—, puede parecer aliadófilo. Maura lamenta también que no se hubiesen continuado, por los políticos que se relevaron (incluye a su propio partido conservador), sus esfuerzos por mejorar la defensa nacional, en la que estaban incluidas la potenciación de la escuadra y de las bases navales y también la defensa de costas, tema de constante discusión entre el Ejército de Tierra y la Armada.

Durante este periodo Maura insistió una y otra vez en que la independencia nacional se lograba con la política exterior y con poner en disposición de colaborar o negar a posibles aliados nuestras fuerzas (escasas) y sobre todo nuestra situación geográfica.

Tras los sucesos de Annual y siendo presidente del Gobierno por quinta y última vez, Maura sostuvo que España estaba en Marruecos por interés nacional y que las aguas que nos separan no son una «frontera estratégica natural», sino un camino como demuestra la historia, y que el estrecho de Gibraltar debía ser neutral —abierto a todas las navegaciones— y que esa neutralidad la aseguraba España estando en las dos orillas, mejor que cualquier otro país. Insistió en su vieja tesis civilista de que el Ejército debía ser parte de la política general dirigida desde el Gobierno, no ser el único elemento que ejerciese el protectorado; el Ejército era un apoyo a la acción general. No obstante era partidario de recuperar los territorios perdidos en la zona por prestigio internacional.

Sobre el posible desembarco en la bahía de Alhucemas y las reuniones de la Junta de Defensa Nacional celebradas en Pizarra a principios de febrero de 1922 se ha escrito poco, quizá debido a que el Gobierno de Maura cesó al poco tiempo. En todo caso consta la oposición del ministro de Marina Gómez Acebo, pues veía bastantes lagunas en su preparación.

Otro asunto de política exterior vinculado a las cosas de la mar es el de la guerra submarina durante la Guerra Mundial y el hundimiento de buques mercantes españoles durante el tercer gobierno de Maura o de Unidad Nacional. En verano de 1918 se planteó en el Consejo de Ministros el asunto; figu-

raban en Estado Eduardo Dato, y en Gracia y Justicia, el conde de Romanones, que siguiendo su línea anterior y ya considerando la derrota de los imperios centrales pensaba conseguir entrar en la guerra con los aliados. En Consejo de Ministros se tomó la decisión de notificar a Alemania que si ocurrían nuevos hundimientos se produciría la incautación de los barcos alemanes refugiados o que estuvieran en puertos españoles. La guerra submarina se había sentido en la marina nacional progresivamente: cuatro buques perdidos en 1915, ocho en 1916, 21 en 1917 y 30 en 1918; no cabe duda que eran unas pérdidas importantes, aunque no existen cifras definitivas al respecto. La decisión del Gobierno sentó muy mal al alemán y el Gobierno español tardó en tomar la decisión de ejecutarla hasta que conminó al Gobierno alemán ya casi en plan de ultimátum. Éste se avino a ceder seis buques como compensación (no fueron por ello incautados, sino cedidos) sólo un mes antes de que terminasen las hostilidades. Maura quedó satisfecho de la gestión y logró mantener el neutralismo español; el Gobierno cayó poco después (9 noviembre 1918).

Es importante destacar que la Marina estuvo apartada de las juntas de Defensa del Ejército o de las Armas y Cuerpos, conocida es la postura de Maura ante las juntas; por ello quizá sería interesante conocer si existía alguna conexión entre ambos hechos.

Como ya se ha expuesto, otro aspecto importante de la gestión de Maura en temas militares son sus intentos de lograr la conexión necesaria y adecuada entre las fuerzas de tierra y de mar. Para Maura era fundamental la coordinación de ambos ejércitos, tanto para optimizar la gestión de los gastos del presupuesto nacional como para una mejor gestión de la política exterior.

La primera ocasión que se percibió dicha aspiración fue durante su primer gobierno, al llevar a las Cortes su primer proyecto de reorganización de la Armada. Para ser exactos, en el proyecto de ley presentado a las Cortes el 25 de enero de 1904 no figura la Junta de Defensa del Reino y sí un intercambio entre miembros de ambos Estados Mayores de los dos Ejércitos para tratar temas comunes. La Junta citada aparece en el Dictamen de la Comisión del Congreso a tal proyecto. En el Artículo 2.º A, figura el siguiente texto: «... y se constituirá una Junta de Defensas del Reino. Formarán esta Junta los ministros de la Guerra y Marina y los jefes de Estado Mayor respectivos, y se reunirán cuando las circunstancias lo requieran, convocada y presidida por el Jefe del Gobierno. El mismo estatuto que regule las deliberaciones de los Estados Mayores del Ejército y la Armada, para los asuntos mixtos de su respectiva competencia, se aplicará a los que hayan de ser sometidos a resolución de la Junta de Defensas del Reino y determinará las atribuciones de ésta para la unidad de dirección de la defensa nacional».

Desde luego sorprende la creación de un organismo tan importante en una ley de ordenación del Ministerio de Marina; tenía razón el diputado Marqués de Pilares al afirmar que no era el método adecuado, era necesaria una ley desde la Presidencia del Consejo. Además, tal como estaba planteada esta

Junta, le faltaba una organización adecuada que preparase los trabajos, las reuniones y los acuerdos pertinentes, en definitiva, un Estado Mayor.

La necesidad de esta Junta es una muestra más de la inteligencia preclara de Maura, adelantándose a su tiempo y a tantas organizaciones extranjeras. Ambos ejércitos necesitan coordinarse en multitud de asuntos, entre ellos, unificar municiones y armamento en general, abastecimientos, y repuestos, como asuntos menores; la necesidad estratégica en caso de guerra es evidente. En aquella ocasión el tema que hacía plantear con más virulencia el enfrentamiento —ya que no coordinación— de ambos ejércitos era sobre cuál de los dos debía mandar las baterías de costa en general y en particular aquellas que defendían las bases navales. Este asunto también estaba planteado en todos los países de nuestro alrededor, resolviéndose desde luego de diferentes formas según la tradición e idiosincrasia de cada país.

El paradigma de la necesidad de coordinación es el caso de un desembarco de tropas en zona enemiga; aquí los barcos son necesarios para todo: transporte del ejército expedicionario, bombardeo de la costa y mantener el cordón umbilical para alimentar la guerra. Para España esto se hacía patente cuando operando en Marruecos se planteó la necesidad de atacar al enemigo desde la mar, a partir de la bahía de Alhucemas, y apenas se cita en los textos considerados.

Maura en varias ocasiones planteó la necesidad de reorganizar el Ministerio de la Guerra (Ejército de Tierra) dado que la política española producía demasiados cambios ministeriales y ello era contrario a la necesaria continuidad de los planes, y del establecimiento de la doctrina adecuada en los puestos superiores en la toma de decisiones militares. Consideramos que este razonamiento es válido para todos los ministerios, pero quizá era más evidente en aquellos momentos en el de la Guerra. Maura propuso una división del ministerio que era confusa y que debería ser estudiada por su tuviera aplicación al Ministerio de Marina. No obstante contrasta su propuesta de que sea el propio Ejército por medio de su Estado Mayor Central el que proponga las reformas pertinentes cuando no tuvo la misma actitud respecto a la Marina.

En su primera jefatura del gobierno, Maura presentó a las Cortes un programa de reconstrucción del poder naval. Se trató de un plan, sobre todo, reorganizativo de la Armada y que no ha llamado casi la atención de sus biógrafos. Antes de cumplirse los dos meses (25 de enero de 1904) de formar gobierno, el ministro de Marina Ferrándiz presentó un proyecto de ley titulado «Sobre reforma general de la organización de los servicios de la Armada y programa de armamentos navales». Este proyecto —que no llegó a ser ley— y las aportaciones de la discusión parlamentaria que se produjeron entre los días 3 de noviembre y 28 del mismo mes fueron el embrión de la ley de 1908, que consagrará a Maura como estadista en el pináculo de su actuación política. Este proyecto fue atacado ¡por su debilidad! Tantos años empleados por Maura en hablar sobre la necesidad de reconstruir la Armada, y siendo presi-

dente del Gobierno sólo solicitaba un crédito extraordinario de algo más de 38 millones de pesetas, con 16,4 millones para los arsenales y 16,5 para buques. No ha sido destacado que se solicitaban 1,5 millones para la adquisición de un torpedero sumergible, que hubiese sido el primero de la Armada española (el proyectado por Peral no llegó a ser entregado oficialmente a la Armada, aunque era su propietaria). Tipo de buque que no llegaría a incorporarse hasta 1917 (submarino *Isaac Peral*, construido en Estados Unidos). Es curioso el hecho de que el 1 de diciembre se presentase una enmienda al proyecto firmada nada menos que por Canalejas, Romanones, Nocedal, Azcárate y otros diputados, marinos de profesión, en la que pedían al Gobierno que se comprometiese en el plazo de cuatro meses después de aprobada la ley a llevar a las Cortes un proyecto de construcción, una Ley de Escuadra completa. Hasta tal punto había ya mentalidad de su necesidad, o quizá era sólo un acto de la oposición para fastidiar al Gobierno.

Este proyecto de ley tenía un artículo (el 3.º) en el que se pretendía limitar el número de Cuerpos a la Armada y el de destinos, comprometiéndose a presentar plantillas distintas de las entonces en vigor. Este hecho, unido a los cambios orgánicos y categorías rebajadas de distintos puestos importantes, hizo al ministro Ferrándiz impopular en la Armada, llegando la situación de que el almirante Beránger, presidente de la Junta Consultiva de la Armada, publicó el 26 de enero de 1904 un artículo en el *Heraldo de Madrid* atacando al ministro. Maura protegió a su ministro y cesó al almirante inmediatamente, lo que sorprendió agradablemente a la prensa del momento por el civilismo que comportaba. Acto de autoridad frente al «poder militar»... Qué lejos está esta actitud frente al consentimiento de la Ley de Jurisdicciones que pronto vería la luz, con otro gobierno.

Todos los biógrafos de Maura destacan la aprobación de la llamada Ley de Escuadra el 7 de enero de 1908. Conozcamos aquí el pensamiento de Maura en lo más intrínseco del poder naval, si es que se produce, y que ha sido poco tratado, ya que sus autores se han dedicado más a lo político tanto la política exterior como a las razones geoestratégicas y poco al material naval y menos a la organización de la Armada. Que ya se trata de un plan de construcciones —respecto al de 1904— lo dicen las cifras: de un presupuesto extraordinario de unos 198 millones de pesetas, se dedican a los arsenales y sus defensas 18,1 millones, y a la construcción de buques 169,3 millones.

Maura explicó que no se podía aspirar a tener una fuerza tal que ella sola nos bastase contra cualquier país. Se aspira a «poseer la llave de las bases de operaciones que nos pertenecen y ser nosotros los que hayamos de dar la venia para el uso de estos formidables medios de acción militar...». Atacó a los diputados que afirmaban que con tres acorazados no podemos luchar contra Inglaterra o Alemania, ridiculizándolos, ya que en ningún lugar se ha afirmado que ni siquiera con ellos logremos la perfecta defensa de las bases de operaciones. Son sólo el principio, unas primeras construcciones que habrá

que seguir. No se deseaba hacer desde el primer momento un esfuerzo extraordinario, sino acometerlas despacio, sin límites iniciales; éstos se irán conociendo o fijando en los siguientes planes. «El proyecto trae una reorganización completa, absoluta desde alto abajo de todos los servicios de la marina». Maura reconoció que era una organización centralizadora.

El proyecto fue presentado a las Cortes por el ministro de Marina el 31 de mayo de 1907. El preceptivo dictamen de la comisión se publicó el 8 de noviembre, con el importante añadido de la posible adquisición de tres sumergibles o submarinos, y la discusión de las enmiendas a la totalidad se inició el 20 de noviembre por el diputado Ventosa. Las contestaciones a las seis enmiendas a la totalidad (diputados Ventosa, Vega de Seoane, Gómez Acebo, Maciá, Miró y Alvarado) fueron contestadas por los miembros de la comisión y por el ministro de Marina; Maura sólo intervino —con extensión— el día 27. Y su intervención fue tratando la globalidad del proyecto, su sentido general, su propósito, no entrando en momento alguno en temas técnicos (tipos de buques, tonelajes, armamentos, etc.). Sus únicas palabras sobre el tipo de acorazado elegido se produjeron el 30 de noviembre, sobre todo por la personalidad del diputado, que dudaba si el tonelaje de dichos barcos era el adecuado: Moret, jefe de la oposición, buen conocedor de dichos temas por sus conocimientos adquiridos desde largo tiempo en juntas de escuadra y también en la Liga Naval.

Moret planteó si el tonelaje de los acorazados era el adecuado a nuestras necesidades (de paso se quejó del escaso número de los buques auxiliares previstos, en lo que tenía toda la razón), se inclinaba el diputado a construir más barcos de menos tonelaje (de 10.000 a 12.000 toneladas) basándose en las experiencias de la guerra ruso-japonesa y de lo que se estaba construyendo en el extranjero, prescindiendo de los grandes acorazados de más de 21.000 toneladas. Curiosamente el ministro de Marina Ferrándiz afirmó que a él también le seducían los barcos de 12.000 t y así lo defendió en la Junta de Escuadra; pero que en la elección hubo que conformarse con la opinión de los compañeros y de la Junta Consultiva de Armada. Intervino el presidente del Gobierno para afirmar que cada tipo de buque servía para una cosa especialmente y que en las discusiones de la Junta de Escuadra cada uno defendía un tipo de buque, un tonelaje, según sus propias convicciones, siendo todas acertadas, pero «si el Congreso quiere perseguir muchos fines a la vez y quiere que el material sirva para todas las cosas o no hará nada o hará tres o cuatro veces el gasto de que se trata»; y añadió que «lo que prevaleció en la Junta de Escuadra (porque también hubo allí quien sostenía mayores tonelajes y quería llegar al máximo de la potencia para el ataque y la defensa) fue el término prudencial acomodado a la modesta función, a la limitación de la función...». Es decir, se adopta una decisión intermedia y de momento como embrión de otros posibles desarrollos, y lo que prima en el proyecto es poner en plena función las tres bases navales y que estén bien defendidas, con un pequeño

grupo de combate en cada una y rodeadas de otras bases seguras con los torpederos en definitiva, era lo máximo que podíamos hacer con nuestros modestos medios.

Por la intervención observamos que Maura huye de participar en tecnicismos, deja esta función al ministro de Marina y así lo hizo ver a los diputados en varias ocasiones. Maura adopta un plano superior, como corresponde a sus responsabilidades.

Las condiciones del concurso de adquisición de la escuadra fueron publicadas el 21 de abril de 1908 y la adjudicación el 14 de abril de 1909. La Junta de Proyectos del Ministerio de Marina había informado favorablemente el 19 de diciembre de 1908. El 17 de abril de 1909 el auditor de 1.ª clase Juan Macías envió al Congreso de los Diputados un escrito en el que acusaba de prevaricación al Gobierno presidido por Maura. Este asunto ha sido tratado por todos los interesados por Maura por sus evidentes derivadas políticas. Además, esta denuncia coincidió con otros asuntos de la misma índole (cuestión hojalatera e hidráulica Santillana). Le dio estado parlamentario el diputado Nougues. El concurso fue ganado por la Sociedad Española de Construcciones Navales, formada en 18 agosto 1908 con capital sobre todo inglés y español. Las sociedades inglesas que la formaban y que aseguraban la realización del programa por su capacidad técnica fueron las siguientes: Vickers Ltd.; N.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd.; J. Brown & Co. Ltd.; J. I. Thornycroft & Co. Ltd. También formaba parte la francesa Augustión Normand Ltd. Por parte española estaban las empresas Urquijo y Cía.; Altos Hornos de Vizcaya; Duro-Felguera; Cía. Trasatlántica; M. Arus y Cía., y varios bancos españoles; detrás de este despliegue se encontraban hombres de la categoría del conde de Zubiri, barón de Satrustegui, y el marqués de Comillas.

Al concurso se presentaron varias sociedades o agrupaciones y todas ellas buscaron apoyos políticos, en un claro ejemplo de la existencia de los grupos de presión. De acuerdo con los orígenes de sus empresas más importantes recibieron los nombres de: grupo francés, español, italiano y mixto, aunque más o menos todos fueron mixtos. El grupo francés se articulaba alrededor de las sociedades Scheineder de Le Creusot, Forges et Chantiers de la Gironde; el italiano tenía como cabeza a la sociedad Gio Ansaldo, además de la checa Skoda Werds; la inglesa, Armstrong; el grupo español tenía como empresas inglesas Plamers, W. Beardmore y Mc. Alpines; este grupo estaba dirigido por José Tartiere. También pensaba concursar la alemana Fried Krupp, pero se retiró antes de hacerlo, según algunos testimonios, al presumir que no tenía posibilidades.

En algún texto se afirma que el auditor Macías Real fue inspirado por el capitán de navío de 1.ª Concas; en otro se vinculaba a Macías con Sánchez de la Toca; de ambos consta que apoyaron a algunas de las sociedades concursantes. En todo caso Concas no desempeñaba cargo en la Armada, ya que era senador vitalicio, igual que Sánchez de Toca.

Maura insistió en que el asunto se explicase en el Parlamento, pero la situación era confusa ya que no encontraban siete diputados que quisiesen firmar y presentar la iniciativa parlamentaria necesaria para que el tema se tratase en las Cortes, pasándose a la constitución de una comisión, propuesta por republicanos y demócratas, para que tratase el tema y que fue retirada por sus autores. Maura propuso que la comisión existente estudiase el expediente completo del asunto que estaba en el Ministerio de Marina, lo que así se efectuó, y ante la sorpresa general el diputado republicano Luís Morote manifestó que en el expediente no había irregularidad alguna. Maura salió fortalecido, pero este asunto, que había auspiciado el acercamiento de toda la que podemos llamar izquierda del régimen en una manifestación de madriñeo en contra del Gobierno, le sentó muy mal a Maura, y volvería a reproducirse más tarde como bloque de izquierdas tras la Semana Trágica de Barcelona.

En el concurso, aparece la sombra del marqués de Comillas que, como presidente de la Compañía Trasatlántica y por sus convicciones ultracatólicas, con un catolicismo militante, apoyando sindicatos de obreros católicos, era siempre observado con atención y desconfianza por aquellos importantes sectores anticlericales existentes en España, y cómo no, en las Cortes. Volveremos a ver aparecer al marqués de Comillas al tratar sobre la Marina Mercante.

Otro personaje que a lo largo de estas páginas aparece con protagonismo, entre otras razones por sus conocimientos marítimos y haber sido ministro de Marina, es Joaquín Sánchez de Toca. Parece existir una animadversión entre Maura y Sánchez de Toca, los vimos en campos distintos en los tiempos en que Maura era sólo un abogado, después enfrentados por ocupar los primeros puestos en la política del partido conservador, a continuación en la Liga Marítima Maura fue su primer presidente y Sánchez de Toca ocupó la vicepresidencia. De ser cierto lo que escribe Miguel Maura en sus memorias de que Sánchez de Toca propuso al Gobierno al obispo Nozaleda para la sede de Valencia con el único objeto de que el asunto terminase con Maura, no hay duda que de conocerlo Maura debió considerar no apoyarse más en tal individuo. No fue ministro en el segundo Gobierno Maura (habían repetido todos los del primero, salvo él y Domínguez Pascual) y hubo de contentarse con ser alcalde de Madrid. Sánchez de Toca se enfrentó a Maura en el asunto del Canal de Isabel II (o Hidráulica Santillana), representó a una sociedad que no se vio favorecida en el Concurso de la Escuadra y finalmente escribió un artículo en *El Imparcial* (Rafael Gasset) tras los sucesos de Barcelona, afirmando que el partido conservador debía prescindir de Maura.

La Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de julio de 1909 hay que considerarla encuadrada en los intentos de Maura de desarrollar la industria nacional por la vía del proteccionismo desde el Estado. Su antecedente inmediato es la ley de 14 de febrero de 1907 de Protección a la Producción Nacional, en virtud de la cual se deberían utilizar productos de

la industria nacional en las obras públicas contratadas por el Estado u otros entes públicos; naturalmente había excepciones a la ley, pues todo no se fabricaba en España y, si se fabricaba, había que considerar también precios y plazos de entrega. Su incidencia en la siderurgia fue importante, pensemos en los materiales ferroviarios.

Un elemento clave en todos aquellos aspectos que afectaban a lo marítimo (marinas de guerra, mercante, pesca y la incipiente de recreo) y sus estructuras en tierra fue la creación de la Liga Marítima española el año 1900. La Liga fue una organización en la que formaban parte tanto personas a título individual como sociedades mercantiles o asociaciones privadas, todas ellas interesadas o involucradas en lo marítimo. El fin último era lograr el fomento de la vida marítima nacional, que a todos convenía y convenía, y a partir de ello cada uno defendía sus particulares intereses. La presidencia inicial de Maura proporcionó a éste toda la información disponible y todos los puntos de vista necesarios para la toma de decisiones. Un perfecto conocimiento de todos los diversos aspectos, tanto sobre el material como del personal que conformaban la realidad marítima española y los medios para desarrollarla según los diversos actores de la misma.

La Ley de Protección o Desarrollo de la Marina Mercante tuvo anteriormente un largo proceso de estudio; iniciada por el ministro González Besada en 1903, seguida por los gobiernos liberales con una amplia información pública y por la Liga Marítima, pudo encontrar su eclosión en 1909.

Se trataba de primar la construcción naval de España logrando un mayor desarrollo de nuestros astilleros. Se subvencionaban determinadas líneas de interés nacional y se contrataban con compañías privadas algunos servicios necesarios al Estado. Una de las mayores razones dadas por Maura para seguir esta senda era que leyes igualmente proteccionistas existían en todos los países importantes con perjuicio del nuestro.

Las compañías adjudicatarias de líneas fijas se comprometían a dar preferencia al embarque de la carga nacional, utilización por parte del Estado de los barcos para servicios auxiliares en caso de guerra, que el producto español no pagase más flete que el extranjero, dar bonificaciones a determinados productos cuya exportación fuese de interés promocionar, descuentos para determinados tipos de viajeros, etc. El esfuerzo económico que hacía el Estado no se puede calificar de excesivo, ya que para todo tipo de ayudas era de unos 20 millones de pesetas, cuando el presupuesto nacional anual para 1909 era de 1.043,8 millones. También se pretendía coordinar el transporte marítimo de mercancías con el efectuado en ferrocarriles. Y como filosofía general Maura recordó que España era una nación marítima dada su historia y su situación geográfica. Los largos discursos sobre esta ley efectuados por Maura sorprenden por la profundidad de sus conocimientos, muy alejados técnicamente de su formación jurídica (aunque hay derecho comparativo) y también de su elevado puesto en el Gobierno. Todas sus palabras están impregnadas de un

total conocimiento de las realidades nacional e internacional, de un extenso saber propio de especialistas; desde aquella lejana intervención como abogado ante el Ministerio de Hacienda debió seguir estudiando intensamente la cuestión. Maura también ve en la Marina Mercante un importante factor de prestigio al país, que lo hace presente en el mundo, y hace patente la fuerza económica de España.

Las oposiciones preveían que la compañía beneficiaria de estas ayudas iba a ser la Trasatlántica, y ello no era de su agrado dada la personalidad de su presidente, el marqués de Comillas. La historia era antigua, ya era controvertida desde los tiempos de las subvenciones a las líneas a Cuba y Filipinas y también se recordaban los barcos que trajeron a la Península a todos los combatientes de aquellas zonas en condiciones bastantes precarias. Asimismo, recordemos que el marqués de Comillas participaba en la SECN adjudicataria del concurso de la escuadra.

Que la ley fue beneficiosa lo demostró años después (1915) el entonces presidente de la Liga Marítima, Sánchez de la Toca, con las cifras pertinentes; después, la Primera Guerra Mundial vendría a trastocarlo todo.

En la línea nacionalista ya enunciada Maura sostuvo la necesidad de «nacionalizar» la producción de armamentos, única forma de alcanzar independencia internacional, de poder sostener la soberanía nacional.

Todo lo anterior forma un conjunto de palabras, hechos y leyes que demuestran el afán regeneracionista de Maura en sus intentos de mejorar España en el concierto de las naciones, de hacerla más sólida, más presente en el mundo, sola o con aliados pero, sobre todo, capaz de tener una política exterior propia. Consciente de la realidad, procura ir paso a paso, todo dentro de las posibilidades presupuestarias y la capacidad de endeudamiento. Sin duda esta política nacional fue proteccionista, con el Estado como dinamizador de la industria nacional, con el deseo de llegar a desarrollar aquellos sectores de producción que por sí solos no podían acopiar recursos suficientes para ello. La protección a la industria nacional en las compras del Estado, la protección a la construcción naval, las subvenciones a las compañías para establecer líneas de tráfico fijas, el encargo a la industria privada de la construcción de los buques de la Marina de Guerra son todo un conjunto de medidas que buscan un mismo fin. Además, las construcciones de buques modernos devuelve el prestigio a una Marina muy necesitada de él después del Desastre. La felicidad de esta política se puede observar en algunos resultados. La Marina estuvo apartada de la política menuda durante todos estos años, no aparecieron juntas de Defensa de Armas y Cuerpos, los profesionales se dedicaron a sus armas, a tenerlas a punto, a estudiar mucho para poder manejar los nuevos materiales, interiorización que pudo parecer aislamiento del resto de la sociedad, pero que no era tal o por lo menos no tan radical.

Respecto a las grandes premisas enunciadas por el capitán de navío Mahan para que un país se convirtiese en una potencia marítima y pudiese ejercer el

«Poder Naval», según fuesen sus intereses, se puede afirmar que Maura las conocía e intentaba aplicarlas y desarrollarlas en España.

Maura comprendía el valor de los factores geográficos como determinantes, como condicionantes, de una posible política exterior, que no sólo dependía de nosotros mismos, sino también de las apetencias externas. La situación geográfica de la Península a caballo de dos mares, con un archipiélago en cada uno de los accesos al estrecho de Gibraltar y el Peñón en poder de Inglaterra, eran aspectos que conocía y estudiaba. La configuración física de sus puertos naturales, fácilmente defendibles, los productos y el clima originaban excedentes que era preciso colocar en otros países. El valor de unas líneas de comunicación abiertas, la libertad de los mares, el comercio internacional, eran factores importantes que Maura expresaba constantemente. El número de habitantes y su carácter fue uno de los escollos por los que Maura tuvo que trabajar para que cambiasen. Si bien el exceso de habitantes produjo constantes emigraciones, sobre todo a Sudamérica; no existía suficiente gente dedicada a la mar, siempre hubo defecto de estos profesionales. Además aparecieron nuevos oficios desconocidos hasta entonces y que era necesario aprender en el extranjero o por extranjeros. La evolución del material naval durante la vida de Maura fue extraordinaria. Respecto al carácter del pueblo en lo que nos afecta, sus tendencias comerciales no fueron grandiosas a lo largo de la historia; la conquista de América no produjo, sobre todo en los primeros siglos, comerciantes que se instalaran en los nuevos territorios, sino hombres que buscaban un enriquecimiento rápido con la obtención de oro y plata para poder volver ricos a la tierra de sus orígenes; no sucedió lo mismo con ingleses y holandeses.

Los españoles no colocaban al mar en el plano que merecía. Era necesario luchar contra antiguas tradiciones contrarias al trabajo físico, al comercio y a la banca. Ni el pueblo ni los gobiernos fueron conscientes de la prioritaria condición marítima de España durante demasiados periodos de su historia. Maura quiso cambiar esta situación desde el Gobierno, buscando el consenso de las oposiciones al considerar que se trataba de un tema de interés nacional.

Asimismo, hemos conocido la evolución del pensamiento de Maura: si como diputado se centró más en lo naval, en la herramienta, ya como presidente del Gobierno su objetivo fue lo marítimo, es decir, el medio donde influía la herramienta.