

LA ARMADA, POLÍTICA EXTERIOR Y LA PRENSA EN EL XIX

Guadalupe CHOCANO HIGUERAS
Doctora en Historia

Nos proponemos extraer algunas ideas del estudio realizado sobre la Armada del XIX, su desarrollo, su perspectiva en el contexto político, nacional e internacional, contemplados en la prensa fundamentalmente, elemento con tanto poder que podía llegar a derrotar gobiernos y que, además, componía la gran arma formadora y creadora de la opinión pública (no siempre coincidente con la publicada), como tal fuerza señalada con sus pros y sus contras por insignes personajes, como también observada únicamente desde el recelo por parte de otros (1).

Siendo la prensa, es decir, la opinión publicada, el eco ante la nación de los debates parlamentarios, incluso alcanzaba a ser durante largos espacios de tiempo la única fuente de información sobre la clase política que salía a la luz, representaba un factor de esencial importancia también para la Armada, pues, contar con su apoyo y en consecuencia el posible como necesario favor de la opinión pública, era clave para el fomento naval.

Ya se propugnaba a principios de la centuria la importancia que podía obtenerse del interés de la ciudadanía por la Marina, llámese *espíritu marítimo* como se dijo en las Cortes de Cádiz... y que aún a comienzos del siglo XX seguía postulándose, tal como escribía el político Sánchez de Toca, autor del Programa Naval de 1903, entonces ministro de Marina en el Gabinete Silvela: «La llave maestra se encuentra en el tratamiento preliminar de los estados de opinión [...] Sea quien fuere el llamado a iniciar la gran obra de reconstitución de nuestra Marina, tendrá que reconocer desde el primer avance de su acción reformadora que el objetivo más inmediato de sus intentos debe consistir en recobrar cuanto antes a favor de la Marina el beneficio de las grandes fuerzas morales del espíritu público. Importa ante todo encauzar la opinión y ganarla, transformando en ella cualquier desvío o prejuicio en confianza, a fin de poder emprender luego con su ayuda la creación de escuadra. Sin este concurso fuera en vano pretender plantear y desarrollar el programa de nuestras fuerzas navales en la proporción y con la alteza de miras que corresponden a las necesidades y destinos marítimos de nuestra patria» (2).

(1) Libro en imprenta para su publicación en programa editorial de Defensa: *La Armada en la prensa del XIX ¿Cuestión nacional?*

(2) SÁNCHEZ DE TOCA: *Las reformas en Marina*. Madrid: Impr. El Correo 1900, pp. 37-38. Para mayor fluidez en la lectura, no consignamos las fuentes de los datos tratados en el presente artículo que ya hemos citado en cada caso en el libro que acabamos de referenciar.

La prensa nunca dejó de tener cierta vocación política, fundados sus diarios frecuentemente por figuras de la política o auspiciados por grupos o partidos políticos, pero solo una escasísima representación mostró interés por la problemática y el mundo militar de forma periódica, mucho menos en cuestiones navales.

El acontecer en Marina, su atención o desatención, hasta el abandono que tantas veces lamentarían los oficiales del ramo, apenas fue tratado en los periódicos incluso en tiempos de guerra, numerosas en tan convulso siglo, o durante los periodos de debates parlamentarios sobre los presupuestos de Marina con presentación, en su caso, de programas navales, de cuyas sesiones editaba una corta reseña la prensa diaria. Ya en el último cuarto de siglo el panorama periodístico cambió ostensiblemente prodigándose en noticias militares, de Mar y Tierra, pues las guerras de Cuba exigían novedades, más exactamente novedades exitosas sobre tantos esfuerzos allí desplegados, y más en particular la última guerra cubana, la primera mediática de la historia. Entonces se escribió mucho, noticias y comentarios periodísticos, sin embargo, la ciudadanía española no albergaba un sentimiento hacia la Armada, ni de favor ni de odio, habría sido necesario una toma de conciencia patrocinadora de informaciones a nivel nacional, algo propio de naciones marítimas como es España claramente y de la que resultaba paradigmática el Reino Unido.

En cuanto a la necesidad y consecuente solicitud de apoyo de la prensa expresada desde las Fuerzas Armadas tuvo muy diferente tratamiento: mientras Ejército creó numerosos periódicos, revistas y otras publicaciones desde los primeros años del siglo, con importante presencia de autores militares, no fue así en la Armada que, pese a verse sometida a numerosas deficiencias e importantes pérdidas, no recurrió prácticamente al medio público y solamente en el último cuarto de siglo fundó una revista propiamente de Armada, que además era de carácter eminentemente técnico y consecuentemente de difícil o casi nula difusión exterior al medio, como también adolecía de sentido crítico: la REVISTA GENERAL DE MARINA.

En el curso del siglo no se prodigaron, sino todo lo contrario, los marinos en dictar noticias o escribir sus reflexiones. No se pudo o no se supo transmitir por sus representantes u otros miembros de la institución con la intensidad necesaria esa necesidad desde los medios de publicación, tampoco desde el Parlamento los representantes políticos, ministros ni generales lograron despertar el interés del país por los temas de defensa nacional naval, aún en momentos tan cruciales como las guerras de África, de Melilla o la última del 98 contra los norteamericanos. El favor de la opinión pública, su sentido por lo naval, y en suma de la prensa, en sus comentarios aunque no siempre sujetos a argumentos reales o carentes de intencionalidad partidista, era muy necesario para el fomento de las cuestiones navales.

La falta de comunicaciones, opiniones en prensa etc. por parte de los marinos no podría deberse únicamente a cautela o disciplina que en tiempo de paz

como de guerra era obligada, como también en Ejército aunque se puede decir que estuvo bastante politizado en la centuria y no así la Marina, además, esa ausencia de publicaciones que aún hoy marca una gran diferencia con respecto a Ejército, no podría obedecer a una tradición pues no podemos dejar de subrayar el importante y enjundioso corpus documental que engloban las colecciones de informes y escritos de las expediciones de Marina del XVIII —sin duda la más excepcional la de Malaspina—, expediciones que, con carácter eminentemente científico, lideraron destacados marinos, además de excelentes oficiales de Marina que han compuesto tratados científicos sobre astronomía, hidrografía, navegación, mecánica, artillería etc. resultando de tan importante trayectoria y de sus largas navegaciones el mejor establecimiento hidrográfico que en Europa se conocía, o la inmejorable construcción de buques de imponentes escuadras... (3) y, sobre todo, recordamos las fantásticas colecciones documentales de cuestiones marítimas, no solamente navales, recopiladas por tres eruditos marinos en el XIX: Martín Fernández de Navarrete (1765 1844), José Vargas Ponce (1760 1821) y Juan Sanz de Barutell (1756 1822), los tres académicos, y de ellos, los dos primeros directores de la Real Academia de la Historia. Con una intensa labor de investigación, lograron recopilar importantes colecciones históricas de la marina castellana, de la cántabra y de la aragonesa-catalana, procedentes de diferentes archivos españoles, estatales y particulares. Tampoco olvidamos a un gran recopilador de noticias de la magnífica colección *Armada Española*, edición en X tomos, además de numerosísimos artículos, libros y ensayos, en particular de carácter americanista, cuyo autor fue Cesáreo Fernández Duro, académico que tras su retiro fue nombrado Secretario Perpetuo de la Real Academia de la Historia, haciendo honor a tan noble institución que siempre ha contado con un oficial de Marina entre sus miembros.

Después, se podría afirmar que entre los profesionales de la Armada española que dedicaron tiempo a escribir fueron muy pocos los que, a través de medios de difusión pública, abordaron problemas referentes a la situación de la Marina, y más particularmente a la búsqueda de solucionar los problemas de organización, administración y reformas necesarias. No obstante, sí hubo memorias de uso interno naturalmente con propuestas, así, debemos destacar las advertencias del ministro de Marina Antonio Valdés que, ya en escrito fechado en Madrid, 31 de agosto de 1799, explicó el origen y progreso

(3) Entre las expediciones de principios de siglo (hubo varias en el curso del siglo en costas africanas sobre todo), anotamos la campaña emprendida por uno de los que luego sería héroe de Trafalgar, Dionisio Alcalá Galiano que, en 1802, emprendió la campaña desde Nápoles con la fragata Soledad con el fin de visitar el archipiélago griego y continuar a Constantinopla, para dar seguidamente la vuelta por el litoral africano rectificando errores de posición en las costas del mar Mediterráneo (FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval. Madrid, 1973, t. VIII, p. 249.

de la decadencia naval y el modo de remediarla; propuso la conveniencia de crear una especie de almirantazgo, no faltando a su juicio figuras relevantes que lo acometieran, institución que se ocuparía de lo gubernativo, militar y económico, dirigiera al cuerpo con unas reglas constantes y sólidas etc. evitando en suma los cambios de ideas a capricho de cada ministro, como veía sucediendo.

Con la guerra de Independencia se hizo realidad una excepcional profusión de publicaciones de libros, folletos y sobre todo periódicos, ante el interés que despertaba en la población el contenido de los debates parlamentarios, resultando la libertad de imprenta uno de los primeros temas a estudiar por las Cortes Generales y Extraordinarias; a la Ley de Libertad de Imprenta de 10 de noviembre de 1810 decretada por el Consejo de Regencia, siguieron diferentes etapas de represión y libertad de prensa en España, según el partido de Gobierno, absolutista o liberal, circunstancia diferente era la condición disciplinaria que imponía cautela al personal militar activo. Creemos que aquellas circunstancias pudieron favorecer el alejamiento de las Fuerzas Armadas respecto a la sociedad, y de esta a las Fuerzas Armadas, al que no podría ser ajeno el recurrente pronunciamiento militar del siglo susceptible de dar pie a un militarismo creciente, tendencia divisoria que afloraría a finales de la centuria y no se supo remontar.

Desde las Cortes y su consecuente eco periodístico, salían a la luz las imperiosas necesidades de la Marina española desde la primera década del siglo XIX; sus discursos hacían relación a las consecuencias de los numerosos combates en la centuria pasada, con importantes ataques de ingleses aún en los tres últimos años sobre posesiones españolas de Ultramar y también en la Península e islas, algunos de ellos dirigidos por el propio Nelson saliendo victoriosos los españoles (San Juan de Puerto Rico, Cádiz y Tenerife). Los conflictos navales concluían con la Paz de Amiens, 25 de marzo de 1802: se perdió Trinidad y se entregó la Luisiana a Francia (según acuerdo anterior), se recuperó Menorca y se conservó la toma de Olivenza.

Vueltas las hostilidades entre Gran Bretaña y Francia en mayo de 1803, interesaba a los ingleses la amistad española en contra de los franceses; de nada sirvieron los intentos por permanecer estrictamente neutrales; finalmente, aceptando Napoleón la neutralidad española mediante gravosos compromisos que, entre otros, obligaban a la acogida, reparación y mantenimiento en los tres Departamentos españoles de los buques franceses que entraran en ellos, firmó Godoy la no entrada en guerra, en París el 19 de octubre de 1803. No obstante, no tardaron en suceder los ataques y atropellos contra barcos españoles por parte de los ingleses, corsarios o regulares que, sin declarar la guerra, no aceptaban la situación, muestra de su agresión fue la detención y apresamiento que perpetraron sobre cuatro fragatas españolas que, procedentes de Montevideo, trasladaban los caudales, además, incautado su cargamento volaron la Mercedes. Ante los agravios recibidos pidió la pertinente satis-

facción el ministro de Estado Pedro Cevallos de orden de S. M., y con la misma fecha, 12 de diciembre de 1804, se declaró la guerra a Inglaterra. Antes de pasado un mes, el 4 de enero de 1805, se acordaba un tratado de alianza con Napoleón Bonaparte, firmando por parte española Gravina, embajador entonces en París, y por parte francesa el ministro de Marina Decrès (ratificado después por Carlos IV y Napoleón).

Pese a tantos enfrentamientos, la pérdida de navíos de línea, el buque de combate por excelencia, no había representado importantes pérdidas para la escuadra española. Componiendo aún una poderosa Armada aún no ofreció grandes dificultades el reunir considerable número de barcos de guerra para el combate de Trafalgar, sin embargo, sí las hubo en reclutar las dotaciones adecuadas y raciones necesarias, por la falta de tesorería y escasez de pertrechos.

El descalabro de Trafalgar no fue importante en pérdida navío, 10, seguía habiendo una importante flota, pero su peor consecuencia devino de la gravedad que ya había contraído solventar la preparación, la dificultad que entrañó el aderezamiento de sus buques, además de la escasez de marinería.

Si hacemos una mínima relación, apuntando solamente el número de navíos de línea y fragatas en la Armada española durante estos años, según los Estados Generales o registrados en memorias ministeriales, podremos tener alguna idea aproximada de la evolución en su fuerza principal, en número de unidades (no teniendo en cuenta corbetas etc. y embarcaciones menores que engrosarían aquí muchísimo su lectura); así pues: en tiempo de Godoy, antes de Trafalgar: 76 navíos y 50 fragatas; después de Trafalgar: 64 navíos y 42 fragatas. En 1808 la lista seguía descendiendo: 42 navíos y 30 fragatas. De este año las pérdidas reales en navíos eran absolutamente relevantes, en realidad, oficios sobre la materia llegaban a registrar la existencia de solamente dos navíos y una fragata en estado de poder armarse (4).

En 1810 el ministro Vázquez Figueroa, a nuestro juicio excepcional valedor de la Marina, a la que califica el antemural de las naciones, demandando su restauración y su importancia para defender la monarquía española así como garantizar el comercio marítimo, se pronunció con energía en los discursos que dirigió a las Cortes de Cádiz, o a la Regencia, en el curso de los tres periodos en que fue ministro de Marina. De sus memorias, como la leída a las Cortes el 20 de octubre de 1810, extraemos algún dato: de 27 navíos solo

(4) Las listas de buques no siempre coinciden, entendemos que fundamentalmente se debe a la circunstancia de haber contemplado o no su estado real, si están desarmados o incluso para el desguace etc. Así, aunque el almirante Pavía, reconocido cronista, señalaba 42 navíos y 30 fragatas etc., podemos ver que, entre los oficios de Romero de Landa dirigidos al director general de Armada, Francisco Gil de Lemos, *sobre buques desarmados y existentes en los tres Departamentos*, se consignó en el datado en Madrid, 19 de septiembre de 1806, la existencia de 19 navíos, y de ellos solamente dos, además de una fragata, *en buen estado para armar* (GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio. *La Campaña de Trafalgar*. Vol. II, doc. 1300, p. 1349).

había armados cinco, de quince quedaban ocho fragatas y tres de ocho corbetas, y ningún buque de guerra más armado; e insistía con frases como: «Demostrado tengo a V. A. hasta la evidencia en las varias memorias que he formado con su anuencia para presentar al soberano Congreso que la nación española jamás podrá ser nación independiente al par que libre sin una respetable fuerza naval». Propuso entonces Vázquez Figueroa un presupuesto mínimo de 8.502.888 reales que diera cobertura a una flota de: seis navíos armados, nueve fragatas y cuatro corbetas, independientemente de los buques correo y de los místicos y faluchos con los que reforzar las escoltas de los convoyes; para poder cumplir el programa expuso a la Cámara la necesidad de arsenales y operarios en buenas condiciones. Con sus reclamaciones, Figueroa ponía en evidencia la obligación de que se cumplieran puntualmente las asignaciones dispuestas para Marina. Continuaría con sus reclamaciones hasta su dimisión en 1813, demanda que sostuvo en sus dos ejercicios ministeriales posteriores (1816 y 1834).

La Península había sido invadida desde 1808 por las fuerzas napoleónicas, los arsenales tomados o desprovistos de los elementos necesarios, sin caudales con los que dotar los barcos llegaban a pudrirse en los arsenales. La precipitación de la entrada de España en guerra había impedido el envío de avisos previos a los virreinos americanos y el consiguiente traslado de fuerzas navales para defenderlos, asunto que ocasionó daños irreparables al comercio español ultramarino; además, el bloqueo inglés y el mal estado de los barcos, fundamentalmente su falta de armamento no tanto como su número, impedía el envío de buques para la traída de caudales, necesarios para aderezamiento de la escuadra. Pese a las dificultades, y a la desde luego insuficiente fuerza naval en las guerras de emancipación americana, esto es, de los antiguos virreinos y capitanías generales que en las Cortes de Cádiz se habían declarado expresamente provincias españolas que no colonias, se prepararon dos grandes expediciones a América; como ya hemos señalado, el impedimento en buques para transportar las tropas no era su número y sí lo era su armamento, así pues la primera de gran envergadura mandada por el general Pablo Morillo, con quince mil hombres en dieciocho buques de guerra además de transportes, partió de Cádiz en 1814, y atacó Cartagena de Indias rindiéndola a los cuatro meses; se formó la segunda gran expedición, la de 1819, también formada en Cádiz, aunque se truncó con el levantamiento de uno de sus jefes, el coronel Rafael de Riego, pronunciamiento de las Cabezas de San Juan en 1820 que daría lugar al inicio del Trienio Constitucional.

Siendo la Marina elemento forzoso para comunicación y determinante para el desarrollo de alianzas, sus deficiencias, resultado de una fallida o ausente política naval, evidenciaban la débil política exterior, natural ordenante de la naval y que en ocasiones llegó a estar suplida por la intervención extranjera: en el continente norteamericano predominaba la política expansiva de la nueva república estadounidense, con la propia triplicación de su territorio

mediante la adquisición de La Luisiana y después de la Florida para dominar en este caso el Golfo de México... (5) Además, la intervención de las potencias europeas resultaban manifiestas en la Península española donde primaba el papel de Londres o París en su equilibrio de poderes, o entre Prusia y Austria, almas del nuevo orden geoestratégico.

Consecuencia patente de la debilidad española ya se manifestó en las Conferencias de Viena, 1815-1816, entonces quedó de manifiesto que España había perdido su posición en el ranking mundial. No interesaba su alianza pues carecía de poder, sin peso en la balanza internacional que daba el poder naval, y tampoco los esfuerzos diplomáticos alcanzaron a superar su débil representación.

Siguió construyéndose o adquiriendo fuera, dentro del marco globalizado de guerras y conflictos en la monarquía hispánica. Se construían barcos pero sin una política naval establecida. Las órdenes, contraórdenes y decretos se sucedieron durante todo el reinado de Fernando VII.

Por Real Decreto de 25 de diciembre de 1817 se dispuso un plan de: 20 navíos, 30 fragatas, 18 corbetas, 26 bergantines y 18 goletas, con portes determinados, pretendiendo así desterrar la disforme multitud de buques con tan distintos armamentos y aparejos (como los jabeques, místicos y balandras que había), y la de uniformar en cierta forma los portes con los de las otras potencias marítimas europeas.

En la década de 1820 se intentan dos planes de reconstrucción de escuadra postulando la uniformidad de portes con los de las demás potencias europeas contemplada ya en el decreto de 1817, sin embargo, no alcanzaron a tener el fruto deseado.

Se podría pensar en que la primera de las desamortizaciones, de 3 de septiembre de 1813 (anulada al año siguiente), seguida de otra de 23 de agosto de 1813, impuesta en el Trienio Liberal, 9 de agosto de 1820, pudieron servir de acicate a los intentos de elaboración de planes de restauración de la escuadra. Jabat Rendón, ministro que presentó uno de los programas navales, explicó en sus declaraciones a las Cortes, en octubre de 1820, cómo la Marina había sido *desatendida en los treinta últimos años, y en los quince últimos casi abandonada... de que ha resultado su ruina y reducidos a mendicidad sus individuos*. Del estado de la Armada declaraba la existencia de 17 navíos, y de ellos solo cuatro armados, etcétera.

(5) En 1803 adquirió Estados Unidos por 60 millones de francos a los franceses La Luisiana (territorio entonces desde el Misisipí hasta las Rocosas, cedido originalmente a los españoles en 1762 y luego recuperado por Napoleón en 1800); en 1804, también el presidente Jefferson mantuvo negociaciones para adquisición de la Florida, aunque no se formalizó hasta la firma en 1819 del Tratado de Adams-Onís. (*La Expansión de Estados Unidos. Lewis y Clark. En Joyas de la Cartografía: 100 ejemplos de cómo la cartografía definió, modificó y aprehendió el mundo*. Ed. por John O. E. Clark. Reino Unido 2006. Trad. por Carlos Chacón Zabalza. Loc Team. Barcelona).

Los primeros resultados a aquellos primeros programas llegaron en 1825 a dos fragatas (*Iberia* y *Lealtad*). Se producía tras 14 años de lucha emancipadora, con una fuerza naval prácticamente, o casi ausente, a falta de carena...de mantenimiento de los buques, y falta de tripulaciones, más limitadas a causa de la guerra de Independencia en la Península en la que tropas y oficiales debían asistir a campañas de Ejército; la guerra de emancipación de la América española continental había finalizado con la victoria de peruana de Bolívar en Ayacucho, en 1824, y un año antes en México por el coronel Iturbide.

Se había intentado una solución administrativa por Luís María de Salazar, ministro de largo recorrido (1822-1833), con su Reforma orgánica, fundada en la administración y la economía: Reglamento de 16 de agosto de 1828, el primero de la Secretaría de Marina, que fue muy criticado y no obtuvo los resultados apetecidos y, aunque no acabó con la decadente situación, supuso la base de todos los reglamentos posteriores.

La siguiente reforma orgánica, en la parte de personal, material y administrativa, la pretendió Juan de Dios Álvarez Mendizábal por R. D. de 28 de noviembre de 1834; decimos pretendió pues, siendo un ministro reformador por excelencia, que dejó su huella en los varios ministerios que encabezó, no pudo hacer grandes reformas en los pocos meses que dirigió el ramo de Marina. En ese año, los Estados Generales de la Armada presentaban cifras de buques realmente bajo mínimos: 3 navíos, 5 fragatas, 4 corbetas, 8 bergantines, 7 goletas, y 8 embarcaciones ligeras.

Cuando acabó la primera guerra carlista prácticamente no existía Marina. Finalizaba la guerra, 1840, cuando daba comienzo el fomento de la marina de vapor con algunas construcciones españolas y adquisiciones fuera. Primero fueron vapores de ruedas de paletas coexistiendo con los veleros (especie de mixto de vela y vapor), después llegaron los de hélice, solución definitiva.

Llegaría a alcanzarse una posición de clara recomposición de la Marina, una posición de importancia con la formación de la denominada marina romántica o isabelina, claramente beneficiada con los recursos procedentes de las dos desamortizaciones más importantes del siglo, la de Mendizábal y la de Madoz, bajo la presidencia de Narváez y mediante dos buenos gestores ministros de Marina: Armero (1840; 1844-1846; 1846-1847; 1851-1852; y 1864-1865), y Roca (1847-1849; 1849-1851, y 1853-1854).

Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, marqués de Nervión, marino y político, fue consciente del gran cambio en la navegación, asunto que requería mayores especializaciones, en enseñanza y elementos de construcción. Este ministro dijo en el Congreso, en su cuarto ejercicio, 1851, que ya percibió el interés por la construcción naval durante su segundo ministerio, en 1844, ofreciéndole disponer de los caudales que considerara... La obra innovadora la continuó otro ministro, político civil, Mariano Roca de Togores Carrasco, marqués de Molins, gran personaje, que reincorporó el cuerpo de

ingenieros de la Armada... y es reconocido como artífice de la denominada *marina isabelina*.

Quizá por efecto de la bondad económica que para la Armada proporcionaban los recursos desamortizadores, lo cierto es que a mitad de siglo se manifiestan importantes solicitudes, entendemos que precisas inquietudes, en el Parlamento. Voces de diputados reconocen *la necesaria protección del Gobierno y apoyo del Parlamento a la Marina*, aunque igualmente demandan explicaciones al ministro de Marina sobre el estado de cuentas de gastos y estado de la construcción de buques; en suma, se pide la necesaria construcción de barcos de guerra, una Marina en armonía con los recursos y necesidades del país, y que la Marina de guerra debía proteger los intereses políticos, además de los económicos en América y en el Pacífico, sin olvidar la importancia de la posición española en el Mediterráneo; y se acentúa una necesidad fundamental, esto es, la importancia de formar opinión pública en el Parlamento y política nacional que debían seguir los ministros de Marina, *fuera cual fuera el partido al que pertenecieran*; sin embargo, también las réplicas de los titulares del ministerio nos revelan unas justificaciones, casi diríamos viejos tópicos o protestas recurrentes: tildaban de ignorancia y desconocimiento a los diputados demandantes, en suma a la propia sociedad, en asuntos de Marina. En ese orden, basta la respuesta que dio el ministro Armero a un diputado progresista (enero de 1851): *Señores, yo no creía que habría de tener que hacer unas explicaciones tan extensas como las que estos dos señores diputados van exigiendo del ministro de Marina*). La réplica del ministro Armero mostraba su disposición a no aceptar la importante necesidad, realmente obligación que Hacienda debía asumir en su función inquisidora instando a todos los ministerios a justificar sus programas, y así también la de los diputados que debían dirigir su mirada a los proyectos aprobados en el Parlamento. El asunto no fue materia bien recibida, podríamos decir que así transcurrió tradicionalmente en la Marina, asunto que creemos fomentaba el alejamiento de la sociedad civil y favorecía esa desconfianza mostrada a las interpelaciones parlamentarias.

Si duras eran las críticas a la administración de Marina en las sesiones del Congreso mediado el siglo, también al Gobierno se dirigían duras críticas por su falta de política exterior, incidiendo igualmente en su falta de reacción ante nuevas situaciones en Europa, además, entre tanta indefensión a los intereses españoles, también se destacaron entonces las primeras expediciones filibusteras procedentes de territorios estadounidenses contra la isla de Cuba.

Fueron años de nueva política, cuando el Gobierno contempló la necesidad del poder naval, y recurrió a una política de presencia naval importante. Se defendía una política de prestigio naval al tiempo que en el Parlamento se criticaba severamente la ausencia de política exterior, la falta de presencia española en los asuntos europeos, sin que tuviera intervenciones fuera siendo

algunas de la mayor importancia. Se criticaba que, incluso tras la victoria que ante Europa tuvo la intervención española en su labor de apoyo de los derechos de la reina María II, en la guerra civil portuguesa de 1847, gestionada la acción española con el esfuerzo diplomático y fruto del espíritu de la entrada en la Cuádruple Alianza promovida por el ministro Segismundo Moret, sin embargo, no se había sabido aprovechar la coyuntura, nada se hizo y Portugal buscó la alianza con Inglaterra ante la apática posición del Gobierno español.

Las duras frases del diplomático español marqués de Lema en las Cortes (8 de enero de 1851) para sacar a España de su aislamiento, que diera una presencia de peso a España, resumen la situación, no exenta de discusiones entre opiniones opuestas de los partidos políticos de su tiempo: afirmaba el diplomático español que *en España, como sistema, la política exterior no existe*; que no había diplomacia, ni relaciones exteriores, que el Gobierno se reducía a la indiferencia, que aplazaba indefinidamente los asuntos y negocios, sin plan ni objeto alguno; que no había huella de acción española en Europa, en las graves cuestiones que amenazan y dividen a Europa, entre las ascendentes Inglaterra, Francia, los complicados negocios de Alemania y preponderancia de Rusia, las agitaciones y tendencias de Italia, circunstancias sobre las que entendía el diplomático: *son para nosotros motivo de mera curiosidad*. También delataba la falta de atención que prestaba España al comercio con Portugal, o a las posesiones españolas de África, donde siempre tuvo España gran ascendiente y ahora asaltaban las plazas españolas e infringían los tratados; incidía en la falta de atención que prestaba España a las nuevas repúblicas americanas, precisamente cuando revivía el comercio con asombrosa rapidez y desaparecían los odios políticos... y nada hacía el Gobierno español; entre otros asuntos, también llamaba la atención el diplomático sobre el perjuicio de los Estados Unidos, desde la primera década de siglo perpetrando su política expansiva sobre territorios de la Monarquía española, y ahora las tentativas amenazantes sobre Cuba. Temía el diplomático que el Seno Mexicano acabara siendo un lago de los Estados Unidos. A todo ese tropel de inquietudes no ofreció más respuesta el ministro de Estado que defender la existencia de la política interior de España y, tal como entonces era común creencia, declarar la amistad norteamericana y así afirmar que la seguridad de *Cuba no ofrecía riesgo*.

La década de bonanza económica europea, también en España adquirió importante avance económico y social; en el Gobierno largo de O'Donnell (1858-63), se dio curso a la política exterior propiamente denominada de prestigio con acciones de mayor relieve en tierras de África, América e incluso en Asia en las que tuvo implicación directa la Armada. La denominada Marina isabelina o romántica contaba en 1865 con: 6 fragatas de hélice blindadas (cinco en construcción); 11 fragatas de hélice y un en construcción; 23 vapores de ruedas; 27 corbetas o goletas de hélice; 18 cañoneros de hélice; 9 trans-

portes de vapor; 7 transportes a vela, 2 corbetas y 2 bergantines, además de 2 navíos ya obsoletos (Isabel II y Francisco de Asís) (6).

Cuando se produjo la revolución de la Gloriosa ya disponía España de una importante Armada, ocupando posiblemente un cuarto puesto en el ranking mundial, después de Gran Bretaña, Francia e Italia.

Después, primará la política de recogimiento de Cánovas, en la que primó la improvisación, propia de la política exterior de la Restauración: reformas y contrarreformas, programas que no se cumplían o sólo en parte, a falta de un estudio de las necesidades reales de defensa, con casi desconocimiento absoluto de parte de los problemas marítimos entre los diputados y los gobiernos de turno, y todo ello en medio de unas circunstancias severas.

La Marina seguía creciendo de forma desequilibrada, con exceso desorbitado de plantilla y desbarajuste administrativo; se sucedían las órdenes y decretos, con nuevas propuestas de organización, que más eran respuestas a presiones políticas que soluciones eficaces...

Los primeros años de la década de 1880 ofrecen una preocupación importante en los medios de prensa, seguramente que influidos por las ideas transmitidas, a veces publicadas, de forma anónima, por algunos oficiales de Marina. Tratadistas navales y prensa solicitan una reforma completa del ministerio, de su administración que consideraban despilfarradora e ineficaz, además de unos arsenales caros, lentos y anticuados.

En la década se haría un esfuerzo en la adquisición de barcos que revertiría en el aumento de unidades para los archipiélagos de ultramar, no obstante, serían insuficientes. En 1885 se contabilizaba un total de 134 buques, de los que solamente trece fragatas y seis cruceros eran realmente operativos; a aquella situación se sumaba una deficiente artillería y una desproporcionada relación entre material flotante y personal, siendo muy superior en efectivos humanos.

Fueron años de reflexiones en las marinas de la época, dentro de un progreso acelerado en la construcción naval y ascenso de nuevas potencias marítimas. En los grandes programas navales que se presentaron en estos años, los expertos de las principales marinas estaban divididos en dos tendencias, aquellos que valoraban la construcción de acorazados considerando a los cruceros frágiles y sin poder decisivo y a los torpederos poco marineros y de corto radio de acción, o aquellos que estimaban obsoletos a los acorazados, poco eficaces por su limitada autonomía para acudir a Ultramar, caros y de difícil mantenimiento, de manera que valoraban la importancia de contar con buques más pequeños y de menor coste, es decir, muchas unidades de torpederos y cañoneros, siguiendo las teorías de la «*jeune école*». El primero de los

(6) Se ha escrito que los navíos dejaron de hacerse en 1897, aunque desconocemos el tipo de orden o nación donde se pudo dar.

programas de importancia, con predominio del acorazado, lo presentó el ministro Antequera en 1884, sin embargo, no pasó del Senado; le siguió en 1886 el del ministro Beránger que sirvió de inspiración al más importante de todos, el presentado por el ministro Rodríguez Arias en 1887: no contempló la construcción de acorazados aunque optó por los cruceros más modernos de su época, tampoco se cumplió la financiación del plan que quizá de haberse desarrollado al completo habría evitado la indefensión del 98; otro plan naval de Beránger en el 96 fue complementario de la Ley de Escuadra de 1887.

Cuando se produjo el rompimiento hispano-norteamericano la flota española no era suficiente para abordar a su enemiga, la ya importante estadounidense. Falló la previsión política, general y naval. Como escribía en su famoso Manifiesto de 1 de septiembre de 1899 el general Polavieja, primero que postuló la necesidad de establecer una política naval en el contexto de la política de defensa: *para un fuerte Ejército y una Marina eficaz, solamente podrá lograrse fijando una política naval y militar bien concebida.*

Había fallado la política exterior y tampoco se había prestado la suficiente atención a su subordinada, la política naval, en un siglo de extrema complejidad para la monarquía hispánica. Centuria convulsa, plena de guerras, en el interior y exterior, pronunciamientos militares, revoluciones y levantamientos, germen de los primeros nacionalismos periféricos, y por supuesto graves pérdidas humanas y de hacienda que obligaron a destinar recursos y esfuerzos para sofocarlos impidiendo hacer posible la restauración naval adecuada al Tesoro y a las necesidades del Estado.

Escasos personajes de la política y también alguno de la Armada entonaron públicamente sus opiniones sobre la importancia de la política exterior, o más certeramente dicho su ausencia. Se censuraba el estado lamentable de la Marina y la ausencia de política exterior, postura que salió a la luz parlamentaria, y así a la prensa, en tiempos determinados pero sobre todo tomó mayor protagonismo en la Restauración. Se tacha a la política exterior española de desinterés y preocupación por intereses personales, de luchas de partido, mientras que la política europea se preocupaba por la dominación en el continente africano o por tomar asiento en el archipiélago filipino. La Monarquía hispánica disponía de posiciones en todo el globo, aún a finales de siglo, con valores geoestratégicos de primer orden, así lo demandaron ciertos personajes de los que hacemos una mínima alusión.

Entre los políticos, la figura más renombrada en relaciones exteriores fue Segismundo Moret que, siendo experto conocedor de la política europea, trató de integrar a España en alianzas europeas que salvaguardaran nuestros intereses en África y América; en esa dirección fue interviniente muy activo en cuestiones sobre la escuadra española debatidas en el Parlamento. En el ámbito de la Marina subrayamos la inquietud manifiesta del agregado naval Gutiérrez Sobral. Dentro de su línea reivindicativa por la Armada, sus escritos señalan desde 1894 claros apercibimientos sobre un tema tan importante para

la Marina como era la política exterior, que a su juicio no existía en España. Consideró el oficial de Marina que con una poderosa Armada podríamos permanecer neutrales, que resultaría posible la ruta de nuestros buques por Extremo Oriente con destino a Ultramar, con libre navegación y sin dificultad alguna por el canal de Suez, y así proteger nuestros intereses comerciales. En ese orden, y con respecto a los territorios españoles en el continente africano, subrayó la importancia de evitar a todo trance que Tánger pasara a otra nación y que, por tanto, debían «estar preparadas las fuerzas de mar y tierra, para poder hacerlo por sí sola, sin alianzas ni intervenciones de nadie», pues en nada habían favorecido a España. También destacamos del mundo de la prensa al periodista Gonzalo Reparaz, cronista de guerra que, aún después del desastre del 98, cuando España pretendió volver la vista a África, publicó una semblanza histórica sobre los inmensos territorios españoles en África y, sin embargo, privaba el desinterés y falta de voluntad emprendedora, y ahora, en orden a tener Marina, advertía el periodista que Ceuta sería importantísima pues, *la llave está en el mar... Un Ceuta o un Gibraltar valen mucho con buenas escuadras, sin estas nada*. La importancia de algunas posiciones españolas en el mundo también habían descrito a Melilla como llave del comercio del Rif, muchos años antes se había calificado a Guinea, y más concretamente a Fernando Poo como la llave del golfo en territorio africano, diciendo así: *que son la puerta por donde la civilización europea va a buscar el conocimiento en el centro de África*; también al otro lado del Océano tenían absoluta importancia los últimos territorios de soberanía española, uno de los postulados geopolíticos básicos norteamericanos tenía como primer objetivo a Cuba, como llave, la clave de dominación del Seno Mexicano como también la llave del dominio del Pacífico que, con la anexión de Hawai y la apertura del canal de Panamá cerraría el círculo de Mahan, dominio oceánico al que se creían destinados.

Acabamos estas reflexiones con la palabra llave, tal como las iniciábamos, entonces refiriéndonos a la llave maestra que representa el apoyo de la opinión pública, esto es, el beneficio de las fuerzas morales del espíritu público, para el necesario desarrollo de una Armada adecuada.