

LA OPOSICIÓN AL PLAN NAVAL DE MAURA. LA LEY DE 7 DE ENERO DE 1908

David RUBIO MÁRQUEZ
Licenciado en Geografía e Historia

Resumen

Tras casi una década de estériles discusiones, el celo y el tesón de Maura y Ferrándiz conseguían que se aprobara un proyecto de ley de Escuadra. El plan contó con un abrumador apoyo parlamentario, aunque concitó la oposición del Ejército de Tierra, que reivindicaba para sí un incremento presupuestario similar, y de los partidos republicanos, que utilizarán tanto la prensa adicta como la sede parlamentaria como tribunas de oposición, y que esbozarán, por intermedio de Francesc Macià, un plan naval alternativo al gubernamental. Pero la oposición más furibunda al proyecto provino de los regeneracionistas, que ambicionaban gastar en escuelas y riegos lo que se proyectaba destinar a la Armada. Dentro de este grupo, dos figuras descuellan por el ardor de su oposición: Costa y Rafael Gasset.

Palabras clave: Plan Maura-Ferrándiz, Joaquín Costa, Plan Gasset.

Introducción

EL 27 de noviembre de 1907, el Congreso de los Diputados aprobaba la ley de organizaciones marítimas y armamentos navales. Remataba así el largo camino de la reconstrucción de la Escuadra, cuyas primeras jornadas se habían andado inmediatamente después de las derrotas navales de 1898, durante el ministerio de José Gómez Imaz. Sus sucesores Joaquín Sánchez Toca, José Ferrándiz, Eduardo Cobián y Miguel Villanueva también pergeñaron programas navales —alguno de los cuales llegó incluso a ser debatido en las Cortes—, todos ellos muy diferentes entre sí, pero unidos por un denominador común: el de ser proyectos malogrados. Ferrándiz, sin embargo, tuvo ocasión de resarcirse. Y en el otoño de 1907, durante su segunda etapa como ministro de Marina, veía cómo su programa naval, esta vez sí, recibía un respaldo parlamentario casi unánime. El historiador de la vida parlamentaria española Enrique de la Tapia, al narrar los hechos acaecidos en la Carrera de

San Jerónimo durante la llamada «sesión gloriosa» (1), se interrogaba: «¿Quién ha visto una sesión parlamentaria de este calibre?». Después, pasaba a describir el ambiente: «El salón de conferencias ofrecía un raro espectáculo de confraternidad política increíble, jamás visto. Al cruzar Antonio Maura entre los grupos para dirigirse al despacho de los ministros, sus diputados le rodean y aplauden. Maura se quita la chistera y, saludando a todos, grita, con voz potente: “¡Señores, viva España!”». La ovación es formidable. Sombreros de copa y sombreros de paja, más algún que otro frégoli, se agitan en el aire, mientras todos aplauden con estrépito. También son objeto de aplausos y ovaciones Segismundo Moret, José Canalejas y Gumersindo de Azcárate. La actuación de Maura es pasto de las alabanzas. El rotativo *El Imparcial* escribe: «El señor Maura pronunció ayer uno de los más grandes y más hermosos discursos de su vida». Los historiadores Carlos Seco Serrano y Marcos Sanz elogian la labor desarrollada por Maura en pro de la aprobación de la ley naval. El primero calificaba la sesión del 27 de noviembre como «la culminación política de Maura». El segundo sostiene que «nunca la voz de Maura tuvo acentos de sonora solemnidad, de emotividad y elegancia, de eficacia como en aquella [sesión]; nunca, tampoco, caló tan hondo en su auditorio, le tuvo tan fascinado; nunca, en suma, tuvo un interlocutor tan atento y tan firme en su atención inteligente como aquel lluvioso día de noviembre». María Jesús González Hernández, su biógrafa, sostiene que el debate reafirmaría la imagen de Maura de político con mayúsculas. ¿Qué había conseguido el político conservador? Estar «a punto de poseer una escuadra importante, presagio de futuras grandezas, causa de nuestro regocijo y de nuestro orgullo nacional».

Pero no todo fueron congratulaciones y parabienes. Un poco a trasmano de tanto entusiasmo por lo acontecido en las Cortes, el investigador naval Miguel Ángel Serrano Monteavaro puntualiza que aún no se habían aprobado los créditos extraordinarios necesarios tanto para llevar a cabo el programa naval como para el mantenimiento del material flotante, las bases y los arsenales. Además, la aprobación de la ley de organizaciones marítimas y armamentos navales suscitó oposiciones, en ocasiones enconadas, en diversos sectores (el Ejército de Tierra, los partidos republicanos y los regeneracionistas). A continuación estudiaremos los argumentos expuestos por cada uno de ellos en su frontal oposición al proyecto de reconstrucción de la Armada auspiciado por el gobierno conservador de Maura.

La oposición militar

De las tres oposiciones indicadas, la castrense fue la menos contundente. El Ejército de Tierra se limitaba a reclamar un aumento análogo de sus partidas presupuestarias. El senador del partido liberal Amós Salvador solicitaba, el 14 de diciembre, que lo aprobado para la Marina se extendiese también al resto de

(1) Así la calificó el periodista SOLDEVILLA, p. 502

las Fuerzas Armadas: «Yo quiero la prosperidad de la Marina; pero es necesario que vayamos a la reconstrucción del Ejército de mar y tierra» (2). Esta demanda puede calificarse de justa. El Ejército se encontraba en un estado calamitoso. Su presupuesto había descendido sensiblemente a partir de 1901 y, a pesar de los intentos de reforma, a la altura de 1909 seguía aquejado de los mismos problemas que en 1899, problemas entre los que sobresalía la macrocefalia. Como reconocería en diciembre de 1907 el exministro de Marina Eduardo Cobián:

«La verdad es que el ejército no tiene la instrucción militar necesaria; carece de vestuario, equipo, armamento, municiones y ganado. Los servicios militares están organizados de forma muy deficiente. No están fortificadas las costas, ni las rías, ni los puertos. No tenemos artillería de costa ni de sitio; la de campaña es muy escasa. Nuestras industrias militares están sumamente atrasadas. El soldado no se nutre bien. El personal de nuestro ejército se halla en una situación crítica y hasta cierto punto precaria» (3).

¿Qué han escrito los historiadores, en particular los especializados en temas militares, sobre el asunto? En relación con las consecuencias que tuvo el plan naval para el resto de las Fuerzas Armadas, Gabriel Cardona emite un juicio muy negativo sobre la ley de escuadra, atendiendo a que, en aras de la reconstrucción de la Flota, hubo que mantener al Ejército en una situación de miseria, dadas las insuficiencias presupuestarias. Y, todo ello, ¿para qué? Para construir una Marina mediocre e incompleta. Por su parte, Stanley G. Payne recoge la oposición que suscitó la ley de 1908 entre los militares de Tierra (4).

La oposición de los partidos republicanos

Los partidos republicanos españoles rechazaron, ya desde sus primeros pasos, la ley de organizaciones marítimas. En su lucha por impedir su aprobación emplearon tanto la prensa afecta como las intervenciones parlamentarias de sus diputados. Analizaremos en primer lugar la oposición mediática.

La gestación de la ley de escuadra puede ser estudiada a través del libro de actas del Centro Consultivo de la Armada. Las primeras sesiones, en enero de 1907, se mostraban continuistas respecto de los debates anteriores, centrados en el proyecto de construcción de un buque escuela (5). La ruptura se produjo

(2) *Ibídem*, p. 514. *La Correspondencia de España*, en su edición de 22 de diciembre de 1907, informaba sobre los elogios que el discurso había cosechado entre los oficiales.

(3) SOLDEVILLA, p. 511.

(4) El historiador tejano cita al respecto *La Correspondencia Militar* de 15 de septiembre de 1908: «Por el camino que vamos podremos tener unos cuantos buques de combate, que ya veremos cómo salen. Lo que no tendremos nunca es Marina de Guerra».

(5) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Libro de actas del Centro Consultivo (LACC), sesiones de los días 15, 16, 17 y 18 de enero de 1907, pp. 12 y 13, 14-17, 18-21, y 22, respectivamente.

en la sesión extraordinaria del 23 de febrero. En ella, el ministro Ferrándiz se muestra partidario de no construir un buque escuela mixto y de asignar este cometido al crucero *Reina Regente*. La excusa esgrimida fue abaratar los costes (6). El 2 de marzo, el titular de Marina informaba sobre su convicción de que el Gobierno proporcionaría los recursos necesarios para la construcción de una nueva Escuadra (7). Conocidas las intenciones gubernamentales, los miembros del Centro Consultivo discuten sobre los barcos que la compondrán. Las construcciones previstas y el presupuesto consignado para ellas quedaban fijados de la siguiente forma:

- tres acorazados de 15.000 toneladas a 3.000 pesetas la tonelada, con armamento completo: 135 millones de pesetas;
- tres *destroyers* de 350 toneladas y 28 millas a 6.000 pesetas, con armamento completo: 6,3 millones de pesetas;
- veinticinco torpederos de 180 toneladas, con armamento completo y con la garantía de constructor especial de esta clase de buques: 29,25 millones de pesetas;
- para terminar el crucero *Reina Regente*: dos millones de pesetas;
- para terminar la prueba y últimos trabajos del *Cataluña*: 250.000 pesetas;
- para la construcción de tres cañoneros de 800 toneladas y trece millas a 1.875 pesetas toneladas con armamento: 4,5 millones de pesetas.

Al trascender el proyecto de ley, el periódico republicano *El País*, el 31 de mayo de 1907, publicaba un editorial («Abordaje a la Hacienda») en el que sostenía que «militar y presupuestariamente la reforma del Sr. Ferrándiz» era «inútil». Al votarse favorablemente en el Congreso el proyecto legislativo el 27 de noviembre, dos editoriales del diario volvieron a abordar la cuestión. Bajo el título de «Los proyectos navales», el rotativo defiende el 28 de noviembre que la defensa para España «por mar y hasta por tierra no está en la misérrima escuadra que se proyecta, sino en la diplomacia», política de alianzas que permitirá además prescindir de «enormes contingentes militares». Los gastos en la Escuadra «estarían mejor colocados en escuelas, en ferrocarriles, en colonización interior y, sobre todo, en el bolsillo de los míseros contribuyentes». Dos días después insiste en la improcedencia de lo

(6) *Ibidem*, sesión extraordinaria de 23 de febrero de 1907, pp. 59-63. Ricardo Ferrándiz, presidente del Centro Consultivo, desde las páginas de la *Revista General de Marina* correspondiente a noviembre de 1906, había sostenido idéntica idea. Arranca su argumentación así: «Pena grande nos causa el tener que manifestar nuestra humilde opinión de que el Regente vale poco y valdrá menos cuando salga a la mar como crucero». Sobre qué cometido dar al barco, se pronunciaba así: «[Dedicarlo a escuela de] Guardia-marinas, Maquinistas, Condestables y Fogoneros sin nuevos gastos para el Estado, y llenando muchísimo mejor su cometido que el cacareado buque mixto que ya todas las naciones rechazan, por creer, fundamentalmente, que el aprendizaje ha de hacerse en el mismo medio en que luego se ha de practicar».

(7) AGMAB, LACC, sesión extraordinaria de 2 de marzo de 1907, p. 74.

proyectado: «Maura quiere hacernos fuertes solo en un órgano de vigor nacional, quiere fortalecer un músculo, y la nación ve que eso es absurdo, porque fortalece ese músculo a costa del resto del organismo nacional». Terminaba con una relación de todas las entidades que se oponían al proyecto, entre las que se encontraban las Cámaras Agrícolas del Alto Aragón y las de Comercio de Albacete, Valladolid y Córdoba. Esta última solicitaba, a la zaga de los editoriales del rotativo, que los 200 millones se destinaran «a Instrucción y Obras Públicas» (8).

En el Congreso, los diputados pertenecientes a partidos republicanos catalanes asumieron un papel protagonista en la oposición a la ley. Merece especial atención la intervención de Francesc Macià. El diputado de Solidaritat Catalana presentaba el 29 de noviembre, al debatirse el artículo 6.º del dictamen de la comisión, junto con otros seis diputados, un plan naval alternativo. La futura escuadra española quedaría constituida por las siguientes unidades:

- «50 Torpederos de 250 toneladas, término medio, 15 de 366 y 35 de 200 toneladas, pesetas 75.000.000.
- »2 Scouts de 1.800 toneladas y 35 nudos 21.000.000.
- »4 Cruceros sin defensa, de 3.000 toneladas 28.000.000.
- »8 Torpederos sumergibles, de 20 nudos navegando en la superficie y 15 nudos a ras de agua 14.000.000.
- »12 Submarinos ofensivos, de 400 toneladas, con máquinas de explosión y 12 nudos 28.000.000» (9).

La propuesta fue rechazada, por cuanto difería sustancialmente del proyecto de Ferrándiz. Una escuadra de estas características traducía una concepción limitadamente defensiva de la Armada, cuyas misiones se restringían a la protección de las costas y al mantenimiento de las comunicaciones con los archipiélagos y África. Los acorazados y su escolta de destructores eran imprescindibles para acometer una intervención exterior. Pero como en el proyecto de Macià —de corte netamente defensivo, como hemos dicho— esta no se contemplaba, frente a la primacía concedida en el plan de Ferrándiz a los acorazados —de cuya eficiencia, por añadidura, desconfiaba—, el diputado catalán, apoyándose erróneamente en las enseñanzas de la batalla de Tsushima (10), defiende que la base de la Flota sean los torpederos, sin

(8) La oposición de la prensa republicana en HARRISON, p. 119. Editoriales en contra del proyecto de Escuadra en *El País*, 31 de mayo, 28 y 29 de noviembre de 1907. La oposición de la Cámara Agraria y de Comercio de Córdoba, en *Vida Marítima*, núm. 240, 30 de agosto de 1908, editorial «Patria y defensa nacional», y *El País*, 1 de noviembre de 1908, editorial «El desvarío de la escuadra. Aún es tiempo».

(9) *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, 29 de noviembre de 1907, p. 3064.

(10) «Yo soy partidario de que se construyan torpederos sumergibles y defensas de costas (...) en la batalla naval de Tsushima, que en siete horas los torpederos japoneses echaron a pique a los acorazados rusos».

perjuicio de que se construyeran «cuatro cruceros a propósito para el caso de un conflicto en África». El coronel seguía enhebrando objeciones: «Los tres acorazados no servirán siquiera para defender las bases navales. En 1918, cuando presumiblemente estén operativos, ¿cómo se podrán oponer a los 34 de Francia, 38 de Alemania o los más de 60 de Reino Unido?». Y, como remate a su repudio de los acorazados, argüía que su construcción en España los encarecería un 40 por 100 respecto de su coste si fuesen encargados a astilleros extranjeros. Macià confiaba en cambio en el papel militar de los sumergibles: «Desde luego, con submarinos o con sumergibles sería de todo punto imposible el bloqueo de una plaza, que es una de las funciones más importantes de una escuadra». Cerraba su intervención con dos propuestas polémicas: la reunificación de los Ministerios de Guerra y Marina en un Ministerio de Defensa Nacional, y la homologación de los cañones costeros —de cuyo manejo, sugería, debían encargarse marineros— y los de los barcos de guerra (11).

El diputado Juan Ventosa Calvell, cofundador con Francesc Cambó de la Lliga Regionalista, sostenía que España no debía construir nuevos barcos, toda vez que los tres proyectados eran «insuficientes para la defensa del litoral español»; el país más bien tenía que aprovechar su «posición estratégica para firmar alianzas con potencias navales», y reforzar al propio tiempo las bases navales. Desconfiando, al igual que Macià, de los astilleros nacionales (12), Ventosa demandaba tanto la potenciación de la marina mercante como la mejora de la Administración naval.

Inspirándose en el pensamiento de Joaquín Costa, el diputado de Solidaritat Amadeu Hurtado Miró aducía que España no contaba con suficientes recursos económicos para construir una escuadra de combate moderna: «Los escasos recursos existentes deben invertirse en otras prioridades, especialmente educación (...) Para la creación de riqueza, imprescindible para el desarrollo de los planes navales, es necesario potenciar previamente tanto la marina mercante como el comercio nacional. Precisamente, la finalidad última de la escuadra deberá ser proteger nuestro comercio internacional. Una vez conseguidos los recursos necesarios, se abordaría la construcción de la totalidad de la escuadra y no, como proponía el proyecto, por fases» (13). Así pues, Hurtado, como Ventosa, entendía que el único modo de garantizar la defensa de las costas españolas era concertar una alianza con alguna potencia europea, a la que en contraprestación se le permitiría instalar en territorio nacional bases

(11) Su oposición frontal a que los marinos se encargasen de la defensa de las costas españolas, en *La Correspondencia Militar* de 23 de noviembre de 1907. Con el título «¡Alerta! Cuestión grave», se recordaba su divorcio con el Ejército y se tachaba de amenaza la propuesta de Macià.

(12) Citando al propio Antonio Maura en defensa de sus tesis afirmaba: «No existe ninguna garantía de éxito en la construcción de barcos por la industria nacional».

(13) «España no tiene remedio. Rebaja el presupuesto de instrucción pública y decreta una escuadra. Es inútil pelear ya: ha sonado Villarar. Ayer fue día de pelear como caballeros, y hoy es día de llorar como Boabdil».

navales, algo hacedero al disponer España de una posición estratégica enviable para el control de las rutas marítimas (14).

La oposición regeneracionista: Joaquín Costa y Rafael Gasset

Pero si hubo un grupo tenaz en su oposición a la política de reconstrucción naval española en la primera década del siglo XX, ese fue el de los regeneracionistas. Entre 1899 y 1907 en España se asiste a un intenso pugilato entre quienes creen que lo prioritario para la regeneración nacional es reconstruir las Fuerzas Armadas, y los partidarios de dar preferencia al renacimiento económico de España pues, endeudado a causa de la pasada guerra, el Estado no contaba con recursos económicos suficientes para emprender ambas regeneraciones simultáneamente. Esta regeneración económica nacería necesariamente del aumento de la dotación de capital social fijo mediante inversiones hidráulicas y en infraestructuras de transporte. Así pues, pantanos, canales, puertos, ferrocarriles secundarios y carreteras debían ser los sectores prioritarios para la inversión pública (15).

Así las cosas, no es de extrañar que el apoyo de la minoría republicana a la ley de organizaciones marítimas y armamentos navales provocase la indignación de Joaquín Costa. A finales de 1907 su campaña en contra del renacimiento naval español, iniciada después de la derrota frente a Estados Unidos, daba uno de sus últimos coletazos. El 25 de diciembre de ese año publicaba en el diario *El País* un largo informe sobre la ley de escuadra (16). En él, el montisonense arremete contra sus compañeros de partido que han votado favorablemente la ley: «No se puede servir a un tiempo a dos señores: la grey

(14) Los historiadores no han prestado mucha atención al argumentario de la oposición republicana. En cambio, el doctor en Historia y oficial de la Armada Antonio de la Vega Blasco ha publicado un artículo sobre Francesc Macià y sus aportaciones al debate de noviembre de 1907.

(15) Como ejemplo de las esperanzas depositadas en los regadíos, citaremos lo escrito por el regeneracionista Giménez Valdivieso, seguidor en este punto de Costa: «Mientras sea una nación que riegue una corta extensión de su territorio y la casi totalidad del mismo esté pendiente de la lluvia (...) España será pobre y no tendrá importancia en el concierto de las naciones. El día que España riegue diez o doce millones de hectáreas de los cincuenta que componen su territorio, habrá decuplicado su riqueza, sin oprimir al contribuyente tendrá la Hacienda más próspera de Europa y ocupará un puesto tan importante en el mundo, que solo podrán aventajarla Inglaterra y Estados Unidos». De un optimismo exagerado podemos calificar lo escrito por José Ricart y Giralt en 1899 sobre la importancia de los regadíos: «La riqueza que proviene de la industria es menos sólida que la procedente de la productividad del suelo. Suponiendo a España con un buen sistema de riegos artificiales, será mucho más rica [!] que Inglaterra con sus espléndidas industrias». A esta argumentación, reñida con la evolución histórica de la economía, se añade una conclusión alejada por completo de la realidad naval contemporánea: «Estas [las industrias británicas] pueden morir en tres meses de bloqueo, y las cosechas de España son independientes de los ataques de escuadras enemigas: no son bloqueables».

(16) Archivo de la Fundación Antonio Maura (FAM), leg. 361, carpeta 3. Guarda las páginas de la edición de *El País* con el escrito de Costa.

palaciega y el país». Frente a la dictadura parlamentaria («la votación del día 30 no fue un acto de un Parlamento: fue una dictadura de notables liándose la manta a la cabeza y haciéndole una higa al país») propone la solución radical de no pagar: «¿Tienes gusto en jugar a los acorazados y a los torpederos? Pues págate los». Para defender sus tesis invoca a Francisco Silvela, quien en 1903 reconocía que «el país era resueltamente hostil a todo intento de construcción de escuadra, y que el régimen parlamentario se gobierna con la opinión y no en contra ella». Pues bien: poniendo del revés la doctrina de Silvela, se había emprendido la construcción de una escuadra «contrariando la voluntad del país». A juicio de Costa, España tenía otras prioridades, de tal forma que «primero se rehaga el país, triplicando por lo menos su producción agraria, minera e industrial, disminuyendo en un tercio, por lo menos el número de analfabetos y en otro tanto el atraso marroquí (*sic*) de los que presumen no serlo, mejorando en un tercio la ración alimenticia del proletariado de levita, de chaqueta y de blusa». Por otra parte, en cuanto a los barcos proyectados, argumenta que «el material flotante no constituye por sí solo una Marina ni da la más insignificante cantidad de poder marítimo». Sostiene que nada ha variado, que no se han aprovechado las enseñanzas del Desastre, pues ahora se reincide en los mismos errores. Antes de construir barcos se deberían adoptar otra serie de medidas, como por ejemplo:

- 1.^a preparar el personal destinado a prestar servicio o dirigir la administración de Marina;
- 2.^a mejorar la preparación de la oficialidad de la Armada, dedicando el suficiente celo a la investigación;
- 3.^a alimentar la vocación marinera del personal de la Armada, para que se sienta atraído por los destinos a bordo y no por los de tierra;
- 4.^a incrementar el presupuesto destinado a la renovación y mantenimiento del material flotante;
- 5.^a introducir mejoras en los puertos militares.

España, «que no ha demostrado nunca aptitudes para ser potencia marítima», debe plantearse cerrar con «doble llave al sepulcro de Ensenada para que no vuelva a construir» (17). Una frase de este largo informe puede resumir la actitud de Costa frente a los problemas de la Marina de Guerra en 1907: «A nuestros personales sucesores y a nosotros mismos decimos: ¡para escuela y defensa, sí; para barcos, no!». Costa reconoce, a modo de conclusión de su largo artículo, que en 1883 había escrito que «solo será digno de vida quien pueda invocar para conservarla los únicos títulos valederos en el momento,

(17) El 12 de febrero de 1906, con motivo de la Asamblea Municipal Republicana, Joaquín Costa había pronunciado en el Teatro Pignatelli de Zaragoza un discurso en el que adelantaba gran parte de sus argumentos de 1907: «Escuadra, si alguna vez hemos de tenerlas, han de darse por añadidura. Mientras tanto, doble llave al sepulcro de Ensenada para que no vuelva a construir».

títulos de acero, fusiles, cañones, lanzas, ametralladoras, torpedos y espolones», pero «la razón que hubo en 1883 no asiste en 1907 para pensar en una marina de guerra». Y es que, desde 1898, el regeneracionista aragonés quería cambiar cañones, acorazados y cruceros por caminos, escuelas e industria.

El periodista y político Rafael Gasset protagonizaría una evolución muy parecida a la de Joaquín Costa. Antes de 1898, su preocupación por el reforzamiento de la Armada es constante. Después de la derrota en la guerra contra Estados Unidos, como el pensador aragonés habla de reconstrucción económica del país a través de las obras públicas, especialmente de las hidráulicas. Desaparecido en él el interés por la Marina, Gasset se convertirá en el hombre de la política hidráulica.

Gasset se une a la campaña regeneracionista que pretende sacar a España de su atraso cultural y económico mediante la aplicación del lema «Agua, Caminos y Escuelas». Era necesario extender la enseñanza pública para erradicar la lacra del analfabetismo, que a principios del siglo XX aún alcanzaba al 63 por 100 de la población. Y frente a los sectores conservadores, vinculados al latifundismo y las actividades especulativas y, por ende, poco dados a la innovación, los seguidores de Costa consideraban imprescindible el aumento de la riqueza y el incremento de la productividad agraria, cuyo motor debía ser una agricultura intensiva sustentada en el regadío. En esta línea, Rafael Gasset, el 7 de abril de 1899, daba comienzo desde *El Imparcial* a una campaña de concienciación nacional sobre la necesidad de aumentar la superficie regada en España, campaña que constituiría el eje de su trayectoria política, de tal modo que puede afirmarse que, desde abril de 1899, «todos los días casi sin interrupción durante un cuarto de siglo *El Imparcial* publicó artículos sobre la política hidráulica». En este empeño no estuvo solo. El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España, desde su órgano (18), comenzó una campaña en pro del desarrollo de todas las obras públicas, y singularmente de las hidráulicas. Los ingenieros reclamaban un presupuesto suficiente para financiar las infraestructuras requeridas por España. El editorial de la mencionada revista de abril de 1899 declaraba: «Ha llegado la hora de que vuelva a figurar el presupuesto de Fomento en primera línea. El país desea que se desarrollen sus fuentes de riqueza». Ese mismo mes hacían entrega al ministro de Fomento, marqués de Pidal, de un «Avance de un Plan General de canales y pantanos de riego».

Durante el segundo gobierno de Antonio Maura, tanto desde su tribuna de *El Imparcial* como en sus intervenciones en actos públicos o desde su escaño en el Congreso, Gasset defiende con ardor la política hidráulica y se opone con dureza al plan de reconstrucción de la Armada de 1907. En julio, en Ciudad Real, pronunciaba un discurso donde afirmaba: «El Gobierno desatiende la enseñanza, descuida las obras públicas y se propone consagrar 200 millones de pesetas a crear Marina (...) y a emprender la construcción de una invencible de seis acorazados». Ya en pleno debate del proyecto de

(18) *Revista de Obras Públicas*, que continúa editándose en la actualidad.

ley sobre la reorganización de los servicios de la Armada y armamentos navales, *El Imparcial* publicaba el 23 de noviembre el editorial «Parodia de una Escuadra», en el cual se critica sin miramientos el proyecto. Los barcos estrella, los tres acorazados, son tachados de «anticuados e inservibles antes de puestas sus quillas en los astilleros», habida cuenta tanto del avance de las técnicas de armamento naval como del hecho de que el Reino Unido, Francia, Alemania, Estados Unidos y Japón estaban construyendo acorazados de 20.000 toneladas. Todo ello hace que el editorialista se pregunte retóricamente: «¿De qué servirán [los barcos proyectados] dentro de ocho años?». Antes de invertir en defensa, España debía convertirse en una nación rica y productora, de modo que los 200 millones asignados a dotaciones públicas habrían de destinarse a impulsar la agricultura, la industria, la minería y las infraestructuras. Abundando en esta línea argumental, Gasset pronuncia en el Congreso el 10 de diciembre un largo discurso de oposición a que el aumento de las inversiones estatales se concretase en un programa de reconstrucción naval.

La batalla mantenida entre los partidarios de los cañones y los de la mantequilla había sido ganada por los primeros, y los acorazados habían dado al traste con la política hidráulica justo cuando el país atravesaba una tremenda crisis de subsistencias como consecuencia de las malas cosechas de 1904 y 1905. Pero Gasset no tiraba la toalla. El 31 de octubre de 1908 publicaba un nuevo editorial, «Ironías y desdenes», en pro de abandonar la política de rearme naval e invertir íntegramente los 200 millones presupuestados para obras públicas en el desarrollo de los regadíos nacionales. Como quiera que el editorial mencionado preguntaba retóricamente quién podría estar en desacuerdo con sus argumentaciones, Joaquín López Pérez, presidente de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería, decidió recoger el guante y, después de informar sobre sus intenciones a Antonio Maura, hacer público un folleto en el que replicaba a los argumentos de Gasset (19). Como reconoce López Pérez, la insuficiencia de recursos hace necesario que el ministro de Hacienda deba optar por realizar las inversiones más convenientes para España, y «la marina militar es absolutamente necesaria, como necesarios son de

(19) Rafael Gasset, a diferencia de Joaquín Costa, sí tuvo ocasión de poner en práctica sus ideas regeneracionistas. La oportunidad se le presentó merced a la crisis gubernamental del 18 de abril de 1900, cuando salen del Gobierno el marqués de Pidal y Gómez Imaz. Silvela decide entonces crear el Ministerio de Instrucción Pública, que asume las competencias de educación y bellas artes, hasta ese momento en manos de Fomento, que por su parte pasa a llamarse Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, denominación que mantuvo durante cinco años. Para asumir la flamante cartera, Silvela llamó a Gasset, quien hubo de dejar la dirección de *El Imparcial*, que pasa a ejercer Ortega Munilla, hasta entonces director de su famoso suplemento literario, «Los Lunes de *El Imparcial*». Juan Carlos Sánchez Illán, su biógrafo, entiende que con este nombramiento Silvela pretendía atraerse a las clases mercantiles, las cuales, decepcionadas por su incapacidad para ejecutar una política genuinamente regeneracionista, cada vez le eran más hostiles. Con todo, el ministerio de Gasset no se vería coronado por el éxito. FAM, leg. 57, carpeta 3. Carta de Joaquín López Pérez a Antonio Maura fechada el 3 de noviembre de 1908.

modo imprescindible los pantanos, los caminos vecinales y la instrucción pública. Pero sin que esta necesidad evidente de esos y de los demás deberes nacionales, excluya a ninguno» (20).

Gasset, infatigable, en la discusión parlamentaria del presupuesto del Ministerio de Fomento para 1908 hace un llamamiento al partido conservador para que aumente considerablemente el dinero asignado a Instrucción y Obras Públicas. La respuesta del gobierno de Maura fue presentar de nuevo un presupuesto cuyas partidas, en materia de obras públicas, apenas daban para cubrir las que ya estaban en ejecución. Por último, en plena vorágine por la denuncia de Juan Macías del Real sobre las supuestas irregularidades en el concurso para la adjudicación de la construcción de la Escuadra, el 4 de mayo de 1909 *El Imparcial* publicaba «La adjudicación de la escuadra. Análisis del expediente», largo artículo en el que se criticaba duramente el proceso seguido, en opinión del diario demasiado sesgado a favor de la Sociedad Española de Construcción Naval. El trabajo concluía oponiéndose a la construcción de acorazados de 15.000 toneladas, porque otras naciones «[los] están construyendo de 20 a 22.000 toneladas (...) Aquellos acorazados se acabarán en cuatro años, los nuestros en ocho». Los buques, ya muy inferiores en el momento de su planificación, serían piezas de museo en el de su conclusión. La solución que proponía el rotativo madrileño era que se declarase desierto el concurso y se convocara otro, ya que «todas las proposiciones eran inaceptables dentro de lo establecido en las bases». La línea argumental de noviembre de 1907 no había cambiado un ápice; lo único novedoso era la petición de un nuevo proceso de adjudicación.

Pero los opositores a la ley de 1908 no consiguieron nada. Esta prosiguió su desarrollo, convocándose el preceptivo concurso para la adjudicación de las construcciones navales proyectadas, que fue ganado por la hispano-británica Sociedad Española de Construcción Naval, según quedaba recogido en la *Gaceta de Madrid* de 5 de febrero de 1909. El fallo del concurso provocó una nueva oleada de críticas. Pero esa es otra historia, aunque entre sus protagonistas volvamos a tropezarnos con Rafael Gasset.

Archivos consultados

Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués.
Archivo de la Fundación Antonio Maura.
Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados.

Fuentes hemerográficas

El Imparcial, El País, La Correspondencia de España, La Correspondencia Militar, Revista General de Marina, Vida Marítima.

(20) Folleto publicado por la Real Sociedad de Amigos del País de Almería en noviembre de 1908.

Bibliografía

- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*. San Martín, Madrid, 1978.
- CARDONA, Gabriel: *El problema militar en España*. Historia 16, Madrid, 1990.
- : «El imposible reformismo militar de la Restauración (1875-1931)», en GARCÍA DELGADO, J.L. (dir.): *España entre dos siglos (1875-1931)*. Continuidad y cambio. Siglo XXI, Madrid, 1991, pp. 35-48.
- CHEYNE, George J.G.: «La Unión Nacional: sus orígenes y su fracaso», en *Actas del II Congreso Internacional de Hispanistas*. Nimègue, 1967, pp. 253-263.
- : *Joaquín Costa, el gran desconocido*. Ariel, Barcelona, 1972.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: «Concepción marítima de don Antonio Maura», en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, núm. 4, 2004, pp. 5-44.
- : *Evolución del pensamiento naval en don Antonio Maura*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: «Política naval de la España moderna y contemporánea», en *Revista de Estudios Políticos*, núms. 18 y 19, 1946, pp. 47-78 y 37-70.
- GIMÉNEZ VALDIVIESO, Tomás: *El atraso de España (1909)*. Fundación Banco Exterior, Madrid, 1989.
- OLMET, Luis Antón del, y GARCÍA CARAFFA, Arturo: *Los grandes españoles: Maura*. Imprenta Alrededor del Mundo, Madrid, 1913.
- PAN-MONTOJO, J.: «El atraso económico y la regeneración», en ÍDEM (coord.): *Más se perdió en Cuba. España y la crisis de fin de siglo*. Alianza, Madrid, 1998.
- PAYNE, Stanley G.: *Los militares y la política en la España contemporánea*. Ruedo Ibérico, París, 1968.
- RICART Y GIRALT, José: *Potencialidad naval de España: lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*. Tipografía L'Avenç, Barcelona, 1898.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Galland Books, SLNE, Madrid, 2010.
- : «Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y su grado de cumplimiento», en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2012, pp. 241-261.
- SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos: «Rafael Gasset y la política hidráulica de la Restauración, 1900-1923», en *Revista de Historia Económica*, núm. 2, 1997, pp. 319-362.
- : «El ascenso político de la élite periodística: Rafael Gasset, primer Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas», en *Studia Historica. Historia Contemporánea*, núm. 16, 1998, pp. 221-245.
- : *Prensa y Política en la España de la Restauración. Rafael Gasset y El Imparcial*. Biblioteca Nueva, Madrid, 1999.
- SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*. RBA (Coleccionables), Barcelona, 2002.
- SEOANE, M.^a Cruz, y SAIZ, M.^a Dolores: *Historia del periodismo en España*, t. III. Alianza Universidad, Madrid, 1996.
- SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel: «El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907», en *MILITARIA. Revista de Cultura Militar*, núm. 2, 1990, pp. 117-133.
- : «Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 15, 1991, pp. 39-48.
- SOLDEVILLA, Eduardo: *El año político, 1907*. Rojas, Madrid.
- TAPIA OZCARIZ, Enrique de: *Luz y taquígrafos. Un siglo de parlamento en España*. Aguilar, Madrid, 1961.
- VEGA BLASCO, Antonio de la: «Los conocimientos marítimos de Francesc Macià», en *Revista de Historia Naval*, núm. 50, 1995, pp. 57-70.
- : «Los conocimientos marítimos de Antonio Maura», en *Revista General de Marina*, enero-febrero 2006, pp. 71-87.
- : «El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 57, 2008, pp. 19-37.
- VILLANUEVA LARRAYA, Gregoria: «Rafael Gasset: "la política hidráulica" en la acción de Gobierno», en *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 1, 1987, pp. 439-459.

LA OPOSICIÓN AL PLAN NAVAL DE MAURA. LA LEY DE 7 DE ENERO DE 1908

- : «Apuntes para una biografía política de Rafael Gasset, un liberal regeneracionista», en *Espacio, Tiempo y Forma*, tomo III, 1990, pp. 159-171.
- : *La política hidráulica durante la Restauración (1874-1923)*. UNED, Madrid, 1991.