



HISTORIAS DE LA MAR

CENTENARIO DE LA ENTENTE FRANCO-BRITÁNICA. CONSECUENCIAS NAVALES PARA ESPAÑA

Agustín R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Universidad San Pablo-CEU



COMO es sabido, el 8 de abril de 1904, la República francesa y el imperio británico firmaron una serie de acuerdos que han venido en llamarse la Entente. En principio se reducían al reparto de zonas de influencia de ambos países en el norte de África; en esencia se reconocía la situación de predominio británico al este en Egipto (y Sudán) y la francesa al Oeste en Marruecos (unido geográficamente a Argelia y ésta a Túnez). En medio, y como «tapón» entre

ambos bloques, se pensaba en dejar la que después sería Libia a Italia.

Aquel acuerdo entre franceses y británicos no hizo sino profundizarse en los años siguientes y extenderse a Rusia, desembocando en una de las alianzas



Fragmento del óleo de Antonio de Caula sobre la visita a Cartagena del rey Eduardo VII de Inglaterra, abril de 1907. En primer plano el *Giralda*, arbolando el estandarte del Rey Alfonso XIII.

que lucharían en la Primera Guerra Mundial. La otra gran alianza europea, la formada por los imperios alemán, el austro-húngaro e Italia, quedó dislocada con el alejamiento de Italia, «seducida» por la Entente y que osciló desde una primera neutralidad en la guerra, pese a su pertenencia formal a la Triple Alianza, a entrar en guerra justamente del lado de británicos, franceses y rusos contra sus antiguos aliados, apoyados ahora por el imperio turco, con lo que este bando fue denominado el de los «imperios centrales».

Ahora bien, todo esto que es conocido por cualquier persona medianamente culta: ¿en qué importaba a España? y, ya que nos acogemos a las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA, ¿qué influencia tuvo en nuestra Armada? Las líneas que siguen son un breve y esquemático resumen de la importancia que tuvo para España y su Armada una conmemoración que parece haber pasado inadvertida en nuestro país, y que, sin embargo, tuvo consecuencias incalculables.

El fin del aislamiento

Lo curioso es que la declaración franco-británica hacía referencia a nuestro país, pues en ella y en su artículo octavo se afirmaba que:

«Los dos Gobiernos, inspirándose en sus sentimientos sinceramente amistosos para España, toman en especial consideración los intereses que tiene por su posición geográfica y por sus posesiones territoriales en la costa marroquí del Mediterráneo, y a propósito de las cuales el Gobierno francés se concertará con el Gobierno español. El acuerdo a que pueda llegarse acerca de este asunto entre Francia y España, se comunicará al Gobierno de S. M. británica.»

Por si no estuviera claro, en el segundo de los artículos secretos adjuntos se establecía que:

«Los dos Gobiernos convienen en que una cierta cantidad de territorio marroquí adyacente a Melilla, Ceuta y otros presidios debe caer en la esfera de influencia española el día en que el Sultán cesara de ejercer sobre él su autoridad, y que la administración de la costa desde Melilla hasta las alturas de la orilla derecha del Sebú será confiada a España.»

Es decir, una parte clara en la costa pero no bien delimitada hacia el interior de Marruecos correspondería a España, seguramente con el mismo valor de tapón geoestratégico que Libia, al separar las posesiones francesas del Estrecho y de la base de Gibraltar, cuya seguridad preocupaba tanto a los británicos.

Éste fue el origen de nuestra intervención en Marruecos, con todo lo que ha supuesto para la vida de ambos países, cuestión sobre la que siempre se ha hecho hincapié y en la que no vamos a insistir ahora por ser de sobra conocida.

Menos sabido es que dicho acuerdo, aparte de lo referente a Marruecos, significó nada menos que el fin del aislamiento de la España de la época, y la posibilidad de acometer por fin la retrasada reconstrucción de nuestra Armada, tan necesaria desde el «Desastre de 1898».

En efecto, si buena parte de la culpa del «Desastre» la tuvo el aislamiento internacional español, sin ninguna potencia aliada que actuara como disuasivo frente a la intervención americana, lo cierto es que la situación no había variado desde entonces.



El contralmirante José Ferrándiz, óleo de Luis Fernández Gordillo. (Museo Naval).

Y como analizaron preocupadamente el joven Alfonso XIII y sus gobiernos, nada nos aseguraba que una agresión semejante pudiera tener lugar en el futuro. En el aciago 98 se temió fundadamente que una u otra potencia aprovechara el momento y nuestra indefensión para hacerse con Ceuta, alguna de las Canarias, Menorca y otros puntos. Y ello, por no hablar de la crisis de aquel mismo año con el artillado del Campo de Gibraltar, que por poco nos llevó a una guerra con Gran Bretaña, que ya hacía planes para ocuparlo, al temer que las nuevas baterías de costa españolas ponían en peligro su dominio del Peñón. Lo cierto es que estaban previstas para evitar que una escuadra estadounidense que atacase nuestras costas, como entonces parecía inevitable y así figuró en los planes americanos, pudiera fondear en la bahía de Algeciras.

Nada había cambiado desde entonces, si acaso se había incrementado el deseo de las grandes potencias por hacerse con puntos tan estratégicos como los mencionados en su lucha por el dominio mundial, que era y es el de los mares. Gran Bretaña ambicionaba una posesión como Menorca que le permitiera controlar las aguas de las principales bases francesas en el Mediterráneo; Rusia buscaba, como siempre, una salida a aguas cálidas, y qué mejor regalo para la Marina alemana, que se veía ya con Tirpitz enfrentándose en un futuro no muy lejano con la Marina británica, que una base en Canarias.

Y para defender nuestras costas, nuestra pobre Armada de entonces sólo contaba con lo que quedó del 98, en concreto el *Pelayo*, el *Carlos V*, las ya obsoletas *Numancia* y *Vitoria*, los defectuosos *Lepanto* y *Alfonso XIII* y un puñado más de unidades menores, mientras los tres cruceros clase *Cisneros*, que nacerían ya sobrepasados por el desarrollo de la técnica naval, aún esperaban ser terminados en nuestros arsenales.

Con semejante fuerza y el reciente y valioso pero insuficiente artillado de algunos puntos de nuestras costas e islas no se podía hacer frente al ataque ni siquiera de una potencia mediana y, desde luego, apelar a la conciencia internacional para evitar un despojo semejante ya sabíamos de lo que valía tras 1898.

Por supuesto que nuestros diplomáticos habían buscado alianzas y nuestros ministros de Marina habían presentado a las Cortes sendos programas de reconstrucción de la escuadra.

Pero España tenía poco que ofrecer a una alianza como para ser tenida en cuenta seriamente y, por otro lado, las dificultades financieras eran enormes tras la doble sangría de Cuba y Filipinas.

Además, en aquella época de rápidos y trascendentales cambios en el material naval, España carecía de los necesarios recursos técnicos para emprender la tarea de construir nuevos, potentes y actualizados buques de guerra. Recurrir, como se hizo entre 1875 y 1898, a acuerdos puntuales con los vendedores ya había mostrado sus insuficiencias: sin una alianza que los asegurara, nada impedía al suministrador retrasar o dificultar las entregas

de buques y materiales, desentenderse del mantenimiento, etc. Así se dieron los tristes casos de los cañones pesados del *Colón* o el retraso en la entrega del segundo trío de *destroyers*, por poner dos de los casos más flagrantes.

Las alianzas eran pues imprescindibles para recibir esa transferencia de tecnología que nos era tan necesaria, pero es que, además, lo eran para definir qué tipo de escuadra necesitaba España.

Muchos de los primeros planes navales post-98 incurrían en desconocer una y otra dependencia, y no nos debe resultar extraña su preferencia por unidades del tipo de pequeños acorazados guardacostas y muchos torpederos: era la única manera rentable de intentar la defensa de nuestras costas e islas contra casi cualquier enemigo. Pero, evidentemente, ésa no era la solución ni se podía pensar que con tales unidades se pudiera hacer frente a una verdadera escuadra de combate.

Había que contar con aliados y había que tener un «enemigo designado» o, si se prefiere, diseñar una respuesta concreta frente a una amenaza concreta o, como mucho, a una familia de amenazas. Sin ello, y con las solas y pobres fuerzas de España, era ilusorio cualquier plan de escuadra, por mucho que las estrecheces financieras o el desánimo generalizado de la sociedad por una política naval más activa coadyuvaran a que por entonces no se aprobara ningún programa naval.

Las fases del acercamiento

Ni que decir tiene que Alfonso XIII y sus gobiernos vieron el cielo abierto ante esa oferta, que tampoco podían rechazar sin incomodar gravemente a los franco-británicos y todo lo que esas naciones representaban entonces para España. Un primer acuerdo sobre la cuestión se firmó con Francia en octubre de 1904.

Normalmente se ha analizado desde el punto de vista de que colmaba, o así lo parecía, las inquietudes africanistas de buena parte de la sociedad española y daba una ocasión al Ejército para lucirse en una campaña colonial y recuperar su prestigio. Pero ahora sabe ya el lector que había otras razones hasta de mayor peso para aceptar la invitación.

Como es sabido, el acuerdo sobre Marruecos sentó muy mal al imperio alemán, no tanto por el país africano en sí, sino por el nuevo alineamiento de potencias que no podía serle sino hostil, y por ello provocó las llamadas «crisis marroquíes» en la esperanza de separar a los nuevos aliados.

La primera fue conjurada en la Conferencia de Algeciras, en la que por primera vez en muchos años nuestro país era sede de una reunión internacional de altos vuelos, y en la que nuestro *Carlos V* se lució en las recepciones y actos protocolarios a los delegados de tantos países.

La conferencia tuvo lugar en 1906, pero al año siguiente se produjo un

hecho aún más importante para nuestro país: la visita del monarca inglés, Eduardo VII, al frente de una poderosa escuadra, a Cartagena a primeros de abril, donde tuvieron lugar unas importantísimas entrevistas entre los monarcas británico y español.

Menos recordado es que al rey inglés le acompañaba nada menos que Lord Fisher, el gran reconstructor de la Marina británica y el hombre que introdujo el *dreadnought* en las escuadras, quien tuvo una larga y fructífera entrevista con nuestro ministro de Marina, entonces almirante Ferrándiz.

¡Y qué curioso!, a los pocos meses de aquellas entrevistas, salió adelante en las Cortes el Plan Ferrándiz, que incluía la colaboración técnica británica para construir una escuadra, en la que serían los elementos principales tres *dreadnoughts*, la clase *España*, cuando por entonces ni siquiera Francia construía los nuevos acorazados y seguía enfrascada en los potentes pero ya obsoletos *Danton*.

Los llamados Acuerdos de Cartagena estipulaban que se preservaría el *statu quo* territorial español sobre «sus posesiones insulares y marítimas», y eso era lo más que podía desear el Gobierno español, que veía así alejarse las amenazas sobre ellas. El acuerdo se extendió a Francia, que también así se vio implicada en el nacimiento de la nueva escuadra española.

La nueva escuadra

Situada así en la órbita de la Entente, España encontró un papel en la esfera internacional, si bien modesto, mucho mejor que el aislamiento anterior, y pudo reconstruir de forma racional y eficaz su escuadra con buques que estaban por entonces a la cabeza del diseño mundial.

Es cierto que los *España* fueron los acorazados de su tipo más pequeños en dimensiones, pero éstas vinieron dadas no tanto por el coste como por el hecho de que ni nuestros diques de construcción ni el calado de nuestras bases navales daban para más. Urgía disponer de aquellos buques y nadie sabía cuándo habría el dinero necesario para emprender unas costosísimas obras de infraestructura.

Pese a sus limitaciones, los *España* marcaron una época, al situarnos de nuevo entre las potencias navales, pues eran claramente superiores a cualquier acorazado *predreadnought*, a los que los británicos llamaban ahora *five minute ships*, que era el tiempo que se calculaba podrían resistir las andanadas de grueso calibre y a gran distancia de los nuevos acorazados.

Aquellos tres buques alteraban por completo la estrategia del Mediterráneo y liberaban en buena medida a la Marina británica de obligaciones en esta zona para concentrarse en el mar del Norte y canal de la Mancha frente a la entonces pujante Marina Imperial alemana. Y más teniendo en cuenta que Francia, como ya dijimos, se retrasó en la adopción de los nuevos acorazados

y que Italia (entonces y hasta 1914 todavía presunta enemiga) y Austria-Hungría estaban construyendo a toda prisa *dreadnoughts*.

Puede parecer fantástico que nuestros tres *España* supusieran un peso significativo en la balanza de poder mediterránea, pero lo cierto es que Francia sólo dispuso al comienzo de la guerra del 14 de los cuatro *Courbet*, como los *España* con artillería principal de 305 mm, aunque con doce piezas en vez de las ocho de los nuestros, y sólo en plena guerra pudo añadir los tres más poderosos *Bretagne* con 10 de 340 mm, mientras que Italia contaba con el *Dante* y dos *Cavour* antes de la guerra y otros tres más durante ella, armados con 12 ó 13 piezas también de 305, y Austria-Hungría con sus cuatro *Tegetthoff* de 12 de 305, de los que el último entró en servicio a finales de 1915.

En resumidas cuentas, y con alguna ayuda británica, la aportación española significaba equilibrar las fuerzas entre las dos alianzas.

Curiosamente una anécdota de la Primera Guerra Mundial viene a demostrar nuestro aserto: en el verano de 1914, estallada la contienda y ante el peligro que suponía el crucero de batalla alemán *Goeben* destacado en el Mediterráneo y las dudas sobre la posición italiana, la Marina británica tuvo que emplear allí tres de sus cruceros de batalla: los *Inflexible*, *Indefatigable* e *Indomitable*, justamente tres buques, que si bien eran más rápidos que los tres *España*, estaban mucho peor blindados y tenían el mismo armamento principal que nuestros acorazados, y algo menor el secundario.

Tal vez ahora se entienda el papel que les estaba reservado a nuestros buques, vitales para la escolta de los convoyes franceses que, desde Argelia, llevarían todo un Cuerpo de Ejército a la frontera con Alemania.

Conclusión

Al final nada fue necesario, pues los años siguientes asistieron a un enfriamiento en las relaciones hispano-francesas por culpa de las cuestiones



El rey Alfonso XIII, óleo de Fernando Álvarez de Sotomayor. (Museo Naval).

surgidas en Marruecos y, sobre todo, la nueva postura de Italia reequilibró en beneficio de la Entente la situación estratégica del Mediterráneo, al dejar sola a Austria-Hungría y sólo contar con el nuevo apoyo turco, navalmente irrelevante por entonces.

Sin embargo, el interés británico continuó, tanto por los buques como por las bases españolas; pero afortunadamente, y por razones que aquí sería largo explicar, España quiso y pudo permanecer neutral durante la Primera Guerra Mundial, lo que, justo es recordarlo, nos costó el retraso en la entrega de materiales para la terminación del tercer acorazado: el *Jaime I*.

Las buenas relaciones durante aquellos años sirvieron para la elaboración de nuevos planes navales con Dato y Canalejas, con una prevista segunda serie de tres acorazados, más grandes y potentes, que llevarían ya el calibre de 381 mm. Pero los tiempos habían cambiado y la famosa Ley Miranda abandonó los acorazados por los cruceros, destructores y submarinos, más acordes con las nuevas realidades.

Pero todo esto nos llevaría muy lejos, basten estas pocas y esquemáticas líneas para traer a la mente del lector un acontecimiento que significó mucho en la Historia de España y de su Armada y que encierra lecciones que nunca debemos olvidar, y entre ellas que nada de lo que sucede en Europa (y en el mundo) nos ha sido y nos es ajeno, y que es virtualmente imposible articular una política de defensa desde el aislamiento.

