

La oposición a las reformas navales de Ferrándiz (1904)

Opposition to Ferrándiz naval reforms (1904)

 DAVID RUBIO MÁRQUEZ
IES Jaime Ferrán Clúa
rubiomarquezdavid@gmail.com

Resumen: En diciembre de 1903 Antonio Maura designó como ministro de Marina a José Ferrándiz. Era un competente marino. También había obtenido experiencia administrativa durante el anterior ministerio de Sánchez de Toca. Consciente de la pésima situación de la Armada, Ferrándiz, apoyado por Maura, presentó un proyecto de reforma naval. Pretendía cambiar la estructura administrativa de la Marina. Las nuevas unidades previstas eran solamente doce torpederos. El proyecto suscitó una enconada oposición dirigida por el almirante Beránger y apoyada por los oficiales más veteranos temerosos de perder privilegios. Para mostrar sus censuras al proyecto gubernamental utilizaron la prensa, los informes emitidos a la comisión parlamentaria creada para el estudio de la reforma y la tribuna del Congreso de los Diputados. La crítica fundamental fue la penuria de las nuevas construcciones navales. También los periódicos de la oposición mostraron su censura al proyecto gubernamental. Especialmente *El Imparcial*, portavoz de Rafael Gasset muy molesto por la supresión de sus proyectos sobre trabajos hidráulicos y caminos vecinales. La caída del primer Gobierno de Antonio Maura en diciembre de 1904, cuando aún se discutía en el Congreso el proyecto de Ley, hizo imposible su aprobación.

Palabras clave: Reforma naval, oposición oficial, privilegios, penuria, prensa.

Abstract: In December 1903, Antonio Maura appointed José Ferrándiz as Minister of the Navy, a competent sailor who had also obtained administrative experience during Sánchez de Toca's previous ministry. Ferrándiz was aware of the terrible situation of the Navy and supported by Maura, he presented a naval reform project to change the administrative structure of the Navy. The planning was only twelve new torpedo boats, but the project aroused bitter opposition led by Admiral Beranger and supported by senior officers fearful of losing their privilege. They used the press, the reports issued to the parliamentary commission created to study the reform and the tribune of the Congress of Deputies to expose their disapproval of the government's project. The fundamental criticism was the penury of new naval constructions. Opposition newspapers showed their censure of the government project as well, especially, *El Imparcial*, which was the voice of Rafael Gasset, who was very displeased by the suppression of his projects on hydraulic works and local roads. The fall of Antonio Maura first government took place in December 1904, when the bill was still being discussed in Congress, therefore, it made its approval impossible.

Keywords: Naval reform, official opposition, privileges, penury, press.

Recibido: 03 de octubre de 2021; aceptado: 21 de enero de 2022; publicado: 31 de marzo de 2022.

Revista Historia Autónoma, 20 (2022), pp. 29-47

e-ISSN: 2254-8726; <https://doi.org/10.15366/rha2022.20.002>



1. La formación del Gobierno de Antonio Maura (1903-1904)

Raimundo Fernández Villaverde presentó la dimisión de su Gobierno el 3 de diciembre de 1903 al mostrarse incapaz, ante la obstrucción practicada especialmente por republicanos con el inestimable auxilio de los liberales, de cumplir con el mandato constitucional de presentar los Presupuestos Generales del Estado. Ante este hecho, los líderes republicanos Nicolás Salmerón y José Tomás Muro se sintieron esperanzados con la aplicación de las tácticas legalistas en su pretensión de cambiar la realidad política de España.¹ Para suceder a Villaverde, Alfonso XIII eligió, a pesar de su antipatía, al aún discutido líder del partido conservador Antonio Maura. Maura, después de celebrar una conferencia con Francisco Silvela, “a las nueve de la mañana del 5 envié a Su Majestad la lista de los Ministros, y pocas horas más tarde, a las once y media, juraron ellos sus cargos ante el Rey”². Presentó en el Congreso de los Diputados su programa de gobierno. Maura, consciente de su debilidad política, se centró especialmente en los aspectos económicos, presupuestos y moneda, sin olvidar su promesa de reformar el sistema electoral³. En cuanto a la política exterior, mostraba continuidad con la practicada por Silvela: prudencia en Marruecos.

El capitán de navío de primera clase José Ferrándiz Niño fue nombrado ministro de Marina el 5 de diciembre de 1903. Con anterioridad había desempeñado cargos relevantes en la Armada española. El responsable de la llegada a España de los acorazados *Dreadnought*, había sido previamente inspector de las obras del *Pelayo*, primer acorazado español, en el astillero francés de La Seyne (Tolón), segundo comandante del citado navío y entre julio de 1897 y marzo de 1899 su comandante⁴. Previamente, había mandado la goleta *Favorita*, el cañonero *Cuba Española* y el crucero *Velasco*⁵. En 1902 era nombrado jefe del primer negociado de la Dirección de Material del Ministerio. Joaquín Sánchez Toca, ministro de Marina, le designó, el 11 de marzo de 1903, director de material del citado ministerio⁶ y vocal de la Junta de Escuadra⁷. Escribe Agustín Ramón Rodríguez González que “por su preparación científica y técnica y por su gran experiencia profesional, Ferrándiz era uno de los jefes de la Armada mejor dotados para acometer la difícil y compleja tarea de reconstruir la Marina española en todos

¹ Álvarez Junco, José, *El emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, p. 292.

² Maura Gamazo, Gabriel y Melchor Fernández Almagro, *Por qué cayó Alfonso XIII*, Madrid, Aldebarán Ediciones, 1999, pp. 55-56.

³ La debilidad del liderazgo de Maura en: Seco Serrano, Carlos, *Alfonso XIII y la crisis de la Restauración*, Madrid, Ediciones Rialp, 1979, pp. 73-74; Tusell, Javier, *Antonio Maura. Una biografía política*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, p. 70 y González Hernández, María Jesús, *El universo conservador de Antonio Maura. Biografía y proyecto de Estado*, Madrid, 1997, Biblioteca Nueva, p. 63.

⁴ Anca Alamillo, Alejandro, *El acorazado “Pelayo”*, Valladolid, Quirón Ediciones, 2002, p. 11.

⁵ *Vida Marítima*, 10 de diciembre de 1903, p. 676.

⁶ *Gaceta de Madrid*, 12 de marzo de 1903, p. 1046.

⁷ *Gaceta de Madrid*, 13 de marzo de 1903, p. 1072. Rodríguez González, Agustín Ramón, “Vida y obra de un marino regeneracionista: el almirante Ferrándiz”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 57 (2009), p. 58.

los sentidos”⁸. Desde el Ministerio de Marina lo intentaría presentando, entre otras medidas, el proyecto de ley de la Reforma General de la Organización de los Servicios de la Armada y Programa de Armamentos Navales en enero de 1904⁹.

El plan de reforma presentado por Ferrándiz era el quinto desde 1899. Los cuatro anteriores se asemejaban al de 1904 en dos características: todos habían fracasado, debido a la caída del Gobierno y, salvo el primero, presentado por el ministro de Marina Ramón Auñón y Villalón, eran debidos a gabinetes formados por el partido conservador: Gómez Imaz en 1899, Francisco Silvela en 1900 y Joaquín Sánchez de Toca en 1903¹⁰. La gran diferencia, amén de en el tipo de unidades proyectadas, residió en que el de Ferrándiz fue debatido en el Congreso de los Diputados entre el 3 de noviembre y el 1 de diciembre de 1904.

2. El proyecto de reforma naval de Ferrándiz

La situación de la Armada española podía ser calificada de pésima. Las derrotas navales de Cavite y Santiago de Cuba y la necesaria reestructuración ulterior del material a flote, que provocó un gran número de bajas en el mismo, dejó a la marina en una situación de incapacidad para defender los intereses marítimos españoles en un momento de expansión colonialista de las grandes potencias, acompañada por imparable carrera de armamentos navales. La mayoría de los buques eran obsoletos o inútiles para el servicio. Desde el 1 de enero de 1899 hasta el 31 de diciembre de 1904, se habían dado de alta en la Armada el remolcador *Antelo* (1902)¹¹, los cañoneros *María de Molina* (1902), *Marqués de la Victoria* y *Don Álvaro de Bazán* (1904)¹² y los cruceros *Princesa de Asturias* (1902), *Cardenal Cisneros* (1903), *Río de la Plata* (1899) y *Extremadura* (1902). *El Río de la Plata*, construido en los astilleros franceses de Forges et Chantiers de le Méditerranée, y el *Extremadura*, construido en los astilleros gaditanos de Vega y Mugía, eran cruceros protegidos de tercera clase. Los españoles residentes en Argentina, Uruguay y México habían financiado la construcción de ambos cruceros. Por su parte, la construcción

⁸ Rodríguez González, Agustín Ramón, “El Almirante Ferrándiz: Recreando la Armada tras 1898”, en Guimerá Ravina, Agustín (coord.), *El liderazgo estratégico una aproximación interdisciplinar*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2018, p. 160.

⁹ *Diario de las Sesiones de Cortes*, (en adelante DCS), 25 de enero de 1904, p. 3449.

¹⁰ Estudios sobre los planes navales españoles entre 1899 y 1904 en: Fernández Almagro, Melchor, “Política Naval de la España Moderna y Contemporánea”, en *Revista de Estudios Políticos*, 21 y 22-23 (1945), pp. 47-78 y 37-70; Bordejé y Morencos, Fernando de, *Vicisitudes de una política naval*, Madrid, Editorial San Martín, 1978; Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, “Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 15 (1991), pp. 65-84; Rodríguez González, Agustín R., *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*, Madrid, Galland Books, 2010 y Rubio Márquez, David, *El Regeneracionismo en la Armada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2016.

¹¹ Anca Alamillo, Alejandro, *Buques de la Armada Española en el siglo XX*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, p. 212.

¹² Aguilera, Alfredo, *Buques de guerra españoles 1885-1971*, Madrid, Editorial San Martín, 1980, pp. 99-100.

del *Princesa de Asturias*, *Cardenal Cisneros* y *Cataluña* se aprobó el 17 de septiembre de 1888. Cuando se incorporaron a la Armada, eran barcos obsoletos. Además, el crucero *Cataluña*, cuya botadura había tenido lugar en 1900 en el arsenal de Cartagena, aún estaba en obras y no sería entregado a la Armada hasta 1908¹³. Este último navío podía en evidencia la lentitud e ineficiencia de los astilleros estatales. Frente a esta situación, la revista *Vida Marítima* informaba sobre las construcciones en curso en enero de 1904: “la Marina de guerra de los Estados Unidos tenía en construcción 23 barcos de más de mil toneladas. Inglaterra en esta fecha construía 38 de más de mil toneladas, mientras que Francia y Rusia construían cada una 14 y Alemania 13”¹⁴. El contraste con España no podía ser mayor.

Para comenzar a paliar la pésima situación de la Armada española presentó Ferrándiz, como ya hemos señalado, el proyecto de ley de la Reforma General de la Organización de los Servicios de la Armada y Programa de Armamentos Navales.¹⁵ El proyecto se podía dividir en dos partes. Los primeros cinco artículos preparaban una nueva organización de la Armada. El sexto, y último artículo, señalaba las obras a realizar en los arsenales y las adquisiciones de nuevos barcos¹⁶. El presupuesto para este programa naval ascendía a 38.686.621 pesetas. El plazo de ejecución se fijaba en tres años. Para su realización, como expresamente se declaraba en el preámbulo, se tuvieron en cuenta anteriores estudios y proyectos, particularmente los de la Junta de Escuadra del tiempo de Sánchez de Toca.

Tres aspectos hay que destacar en el proyecto de ley. En primer lugar, la construcción de un sumergible para el que se presupuestaban 1.500.000 pesetas. Segundo, la creación de un Estado Mayor Central que, lo que resultaba insólito¹⁷, estará en permanente contacto con el del Ejército: “Este organismo, esencialmente militar, tendrá á su cargo la previsión y preparación de la defensa naval en permanente coordinación de las fuerzas marítimas y las terrestres”. Tercero, los arsenales del Estado serán arrendados a compañías privadas que, como medida para fomentar el desarrollo industrial, serán españolas.

Los puntos conflictivos fueron, fundamentalmente, dos. El primero la parquedad en las unidades navales previstas. Doce torpederos para los que se presupuestaban 13.500.000 pesetas, diez cañoneras guarda-pescas presupuestadas en 1.500.000 pesetas y un buque mixto para escuela de Guardia Marinas presupuestado en 5.000.000 millones de pesetas. Los guarda-pescas no tenían valor militar y los torpederos no aumentarían nuestro poder naval, sirviendo solamente para sustituir a los existentes a punto de llegar al final de su vida operativa. Otro tanto puede decirse del buque escuela. El segundo punto conflictivo era las reformas previstas en el

¹³ Campanera i Rovira, Albert, *Los cruceros españoles. Crónica versus Historia 1875-1975*, Madrid, Real del Catorce Ediciones, 2014, pp. 105-128.

¹⁴ “La tercera potencia naval”, en *Vida Marítima*, 30 de junio de 1904, p. 355.

¹⁵ *Gaceta de Madrid*, 27 de enero de 1904, pp. 353-354.

¹⁶ Vega Blasco, Antonio de la, “Un plan naval fallido: Ferrándiz, 1904”, en *Revista de Historia Naval*, 43 (1993), pp. 87-88.

¹⁷ Chocano Higuera, Guadalupe, *Evolución del pensamiento naval en Don Antonio Maura*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, p. 317.

artículo tercero. Ferrándiz se comprometía a presentar a las Cortes, cuatro meses después de la aprobación de la ley, “la orgánica de los Cuerpos de la Armada”. Se pretendía limitar el número de Cuerpos y el de destinos, fijar los procedimientos para el ingreso en cada Cuerpo, “dando entrada en el General de la Armada al personal de pilotos, condestables y contra maestres, cuando por sus servicios en la marina y por su preparación se consideren en condiciones para alternar en los buques con los oficiales”. Asimismo, se establecerán las edades para el retiro en cada empleo, se limitarán y regularán los ascensos por hechos heroicos, se fijarán las plantillas y se combinarán los ascensos por antigüedad y elección¹⁸.

Preveía el proyecto la centralización de las competencias “de todos los asuntos que afectan á la navegación y á la pesca e industrias de mar, hoy dispersas en varios Ministerios”. Reseñar, por último, que apostaba decididamente por las reformas en el arsenal de Ferrol. Al mismo iban destinados 9.680.000 pesetas. La obra estrella era la construcción de un dique para buques de 15.000 toneladas. Para la Carraca se presupuestaban 4.890.000 pesetas y para Cartagena apenas 1.680.000.

3. La oposición al proyecto de Ferrándiz

3.1. Enmarcando la oposición: las aportaciones teóricas

A finales del siglo XIX y principios del XX dos escuelas de pensamiento naval inspiraban a los artífices de los planes de escuadra. La primera seguía las enseñanzas del norteamericano Alfred Thayer Mahan. La segunda preconizaba las enseñanzas de la *Jeune Ecole* francesa. Mahan publicó en 1890 el libro *La influencia del poder naval en la Historia, 1660-1783*. En sus páginas se reconocía la importancia del control del mar y el rol que este ha desempeñado en la historia mundial. Para conseguir el control marítimo era necesario disponer de una fuerza naval concentrada que ejercería un poder avasallador para eliminar al enemigo del mar. Había que buscar la batalla decisiva con la flota hostil. Su derrota asegurará las comunicaciones marítimas, al negar al enemigo el libre uso de las rutas oceánicas y permitirá tanto la destrucción de su comercio como la realización de bloqueos a los puertos hostiles. Mahan influyó sobre el Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica, el Emperador del Japón y el Kaiser de Alemania. “Para los lores comisionados del Almirantazgo en Londres, sus escritos y conferencias eran como

¹⁸ El historiador naval Vega Blasco califica de “anatema en muchas bocas” tanto esta medida como la que afectaba pilotos, condestables y contra maestres. En *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada Española (1850-1950)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2009, p. 317.

música para sus oídos, dado que les daba la justificación ante el gobierno, la prensa y el pueblo, de manera de obtener su apoyo y con ello potenciar su Armada”¹⁹. La *Jeune Ecole* sostenía que, frente a los acorazados, el nuevo *capital ship* de las escuadras sería el pequeño torpedero. Sus ventajas, fundamentalmente, eran tres: su velocidad, su relativa invisibilidad y su bajo coste (“el coste de un buque de combate igualaba al de 60 torpederos”²⁰) lo que permitía disponer de gran número de ellos. Su ataque, al amparo de la noche, solía resultar devastador. Los acorazados, caros y complicados, podían resultar hundidos en segundos mediante un ataque con torpedos. En Chile, durante la Guerra Civil de 1891, el torpedero *Lynch* lanzó un torpedo Whitehead que hundió al blindado *Blanco Encalada*. En abril del 1893, el cañonero torpedero *Gustavo Sampayo* hundió al acorazado brasileño *Aquidaban* con un torpedo Schwarzkopf²¹. Las desventajas de los torpederos eran: “carecer de condiciones marineras, tener un radio de acción muy limitado y ser en extremo vulnerable”²². Su gran defensor fue el almirante francés Théophile Aube. Pensaba en una guerra contra el Reino Unido. Para derrotarlo era imprescindible un cambio revolucionario: el torpedero. Unido a los cruceros, podrían realizar tanto ataques contra las rutas del tráfico marítimo británico como bombardeos sobre las poblaciones costeras. Desgastados los británicos ante la subida de los fletes, seguros marítimos y productos básicos, demandarían la paz. Italia, Chile, el Imperio Austro-Húngaro y España acogerían muy favorablemente esta teoría. Como señala el ya citado Rodríguez González, la *Jeune Ecole* parecía “una buena solución para las marinas secundarias... Aceptar, por contra, las de Mahan, parecía o condenarse a una lucha sin posible victoria, o aceptar mansamente la supremacía anglosajona”²³.

En España, durante el periodo en que fue ministro de Marina Ferrándiz, hubo aportaciones teóricas sobre las transformaciones navales necesarias. El capitán de navío Víctor Concas pronunció una serie de conferencias en el Centro del Ejército y de la Armada analizando las características del buque, del blindaje, de las máquinas, de la artillería y de los torpedos. Respecto a los últimos sostuvo que su desmedida importancia se había debido a “una campaña industrial emprendida por los fabricantes y agentes encargados de la colocación de estas máquinas, para explotar en beneficio propio la pública candidez bajo la teoría de lo barato, sin tener en cuenta el conocido proverbio de que siempre lo barato es caro”. Los torpederos habían conseguido pocos éxitos, pero, reconocía, que “no por eso dejan de ser un arma que obliga a las tripulaciones de los grandes buques á una vigilancia de todo punto insostenible, a poco que se prolongue, porque acaba con las energías físicas y morales”²⁴. El capitán de fragata Guillermo Ferragut Sbert publicaba un artículo con propuestas sobre las unidades que deberían componer

¹⁹ Terzagó Cuadros, Jorge, “Alfred Thayer Mahan (1814-1914), contraalmirante U.S. Navy, su contribución como historiador, estratega y geopolítico”, en *Biblioteca del Oficial de la Marina, AGN*, Valparaíso (2000), p. 48.

²⁰ Colomb, P. H., “El porvenir del torpedero”, en *Revista General de la Marina*, Tomo XLIV, enero 1899, p. 96.

²¹ Fontena Faúndez, Hugo F. y Claudio Niada Ibáñez, “La Jeune Ecole en el siglo XXI”, en *Revismar*, 6 (2015), p. 33.

²² Colomb, P. H., “El porvenir... *op. cit.*”, p. 103.

²³ Rodríguez González, Agustín Ramón, “Política naval europea a comienzos del siglo XX”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 15 (1991), p. 32.

²⁴ Nautilus, “Artillería y Torpedos”, en *Vida Marítima*, 30 de enero de 1904, pp. 53-54.

la escuadra. España necesitaba dotarse de una flota, tanto para defender su litoral como para poder ofrecer algo más que su posición estratégica a una potencia naval con la que firmar una alianza. La futura flota tendría un carácter defensivo y estaría integrada por “acorazados, y acorazados fuertes capaces de comportarse con valentía práctica y no quijotesca”. En cuanto a sus características, deberían contar con un “poder ofensivo y defensivo máximo, pudiendo en ellos ser sacrificado únicamente el radio de acción”²⁵. Ferragut Sbert hacía la propuesta de transformar Cádiz en una gran base naval. En un largo artículo estudiaba las características geográficas de la ciudad andaluza y justificaba su petición con “la simple observación del mapa de España y un ligero esparcimiento de la vista hacia el exterior, son harto suficientes para evidenciar la necesidad de un puerto militar en Cádiz, que sea a un tiempo arsenal”²⁶.

En 1904 fueron publicados en España dos libros sobre cómo debería de ser la futura escuadra. El primero de ellos fue escrito por el ingeniero industrial Carlos de Eizaguirre con el título *La futura escuadra española: Ideas acerca de cómo debería ser*. Opinaba que la escuadra debería de ser de alta mar, “pues no sólo podría llevar la guerra en caso necesario de los mares de jurisdicción enemiga, sino que también cooperaría eficazmente y siempre que lo requirieran las circunstancias, a la defensa de las costas”²⁷. Segundo, estaría compuesta de acorazados de combate, ya que “la posesión del archipiélago canario, nos obliga a la construcción de acorazados de alta mar”²⁸. Acompañarán a los acorazados cruceros acorazados, torpederos y avisos. No recomendaba la construcción de submarinos ni de *destroyers*. Tercero, los elementos fundamentales de un barco son artillería, protección, máquinas y calderas. “Debemos procurar por todos los medios posibles fomentar la fabricación en España de estos cuatro elementos, siendo nuestra opinión que debe en lo posible hacerse esta clase de fabricación por empresas particulares”²⁹. Cuarto, la artillería sería de tipo americano o inglés, las corazas adoptarán el sistema Krupp, las máquinas “deben ser las mejores que existan”³⁰ y “deben hacerse pruebas de color con objeto de determinar cuál es el menos visible en el mar y pintar de él nuestros buques”³¹. Independientemente de lo anterior, es imprescindible suprimir los dorados en todos los navíos. Quinto, habrá que aspirar a la construcción de cuatro divisiones navales: “una, la del Norte; la segunda, la de Canarias; la tercera, la del Estrecho y Sur, y la cuarta de Baleares y Levante”³². El total de buques que deberán formar la futura Escuadra será de 18 acorazados, 8 cruceros acorazados y 16 avisos. Cada división estará integrada por 4 acorazados, 2 cruceros acorazados y 4 avisos. Reconoce Eizaguirre que “de momento sólo podemos construir dos

²⁵ Ferragut Sbert, Guillermo, “Relaciones de nuestra política internacional con la construcción de la Escuadra”, en *Vida Marítima*, 30 de enero de 1904, pp. 50-51.

²⁶ Ferragut Sbert, Guillermo, “Puerto Militar Cádiz-Carraca”, en *Vida Marítima*, 10 de noviembre de 1904, pp. 604-606 y 20 de diciembre de 1904, pp. 691-692.

²⁷ Eizaguirre, Carlos L. de, *La Futura Escuadra Española: ideas de cómo debería ser*, Madrid, Imprenta Alemana, 1904.

²⁸ *Ibidem*, p. 9.

²⁹ *Ibidem*, p. 25.

³⁰ *Ibidem*, p. 41.

³¹ *Ibidem*, p. 49.

³² *Ibidem*, p. 20.

divisiones completas. Una tercera división podrá formarse con los buques hoy existentes, y servirá para instrucción del personal”³³. Sexto, es imprescindible que la construcción se haga por divisiones; es decir, “poniendo simultáneamente las quillas de los acorazados y de todos los buques complementarios”³⁴. Y, por último, la protección de las costas será realizada por defensas estacionarias que se concentrarán en las costas del Norte de la Península, las de Canarias, Baleares y Campo de Gibraltar con Ceuta.

El segundo libro, al que hemos aludido, fue escrito por el vicealmirante José Navarro y Fernández³⁵. A diferencia de Eizaguirre, Navarro valoraba el coste económico de su Plan de Escuadra. El mínimo necesario ascendía a 495.065.200 pesetas, que se incrementaría hasta 545.065.2000 en el supuesto de optar por la construcción de acorazados de 15.000 toneladas. El presupuesto anual para el Ministerio de Marina será de 96.000.000 pesetas de los cuales se reservarán para financiar las nuevas construcciones 51.357.527 pesetas. La futura escuadra estará compuesta por diez acorazados de 13.000 a 15.000 toneladas; ocho cruceros exploradores de 3.000 toneladas; seis cazatorpederos de 450 toneladas; cuarenta torpederos de 130 toneladas; cuarenta y dos torpederos de 70 toneladas; siete cañoneros 500 toneladas; siete cañoneros de 300; dos buques mixtos, uno escuela de Guardia-marinas y otro de Maquinistas y fogoneros de 2.500 toneladas y tres buques de vela escuelas de Contraalmirantes, timoneles y marinería de 600 toneladas. Aunque aún están en proceso de estudio los sumergibles, “pueden prestar excelentes servicios para la defensa, no dejando descansar al enemigo en los bloqueos” motivo por el que Navarro propone “tratar de su estudio con urgencia y adquirir alguno si fuera posible”³⁶. Además, habrá tanto que mejorar las defensas fijas existentes como establecer otras nuevas. También recordaba que “es necesario que los puntos donde radiquen los grupos de torpederos se construyan varaderos para ellos, talleres almacenes y material auxiliar”³⁷. La revista francesa especializada en temas navales *Yacht* sugería algunas ideas sobre el futuro de la Armada española. Debería estar compuesta por “ocho acorazados y cuatro cruceros acorazados, más un centenar de torpederos”³⁸. Pero, como España carecía de una capacidad industrial naval suficiente para su construcción, sugería que, como había hecho Japón, “podría hacerse construir una Escuadra completa en el extranjero”³⁹. El autor proponía que fueran elegidos los astilleros franceses: “los astilleros de la Seyne hubieran dotado a España en pocos años de una Escuadra de acorazados y de cruceros acorazados de primer orden, como acaban de atestiguar los éxitos alcanzados por el *Bayan* y el *Cesarewitch*, construidos para la marina rusa”⁴⁰.

³³ *Ibidem*, p. 23.

³⁴ Eizaguirre, Carlos L. de, “La Futura Escuadra Española. Estudio”, en *Revista General de la Marina*, Tomo LV (agosto de 1904), p. 225.

³⁵ Fue presidente de la Junta Consultiva de Marina entre el 31 de enero y el 8 de junio de 1904. El 18 de mayo había pasado a la situación de reserva. *Gaceta de Madrid*, 18 de mayo de 1904, p. 652.

³⁶ Navarro y Fernández, J., *Bases para la reorganización de los servicios discutidos en la Junta de Escuadra*, Madrid, Imprenta Fomento Naval, 1904, p. 20.

³⁷ *Ibidem*, pp. 20-27.

³⁸ Roll, P. Le, “La Marina Española y el Yacht”, en *Revista Vida Marítima*, 10 de marzo de 1904, p. 70.

³⁹ *Ibidem*, p. 70.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 70.

Ferrándiz, al elaborar su programa de reformas, tuvo en cuenta alguna de las ideas antes expuestas. Lo más importante, frente a los acorazados optó claramente por los torpederos. Se decantaba por la escuela de pensamiento naval francés. Atendiendo a lo expuesto por Navarro, propuso la construcción de “torpedero sumergible de 100 a 110 toneladas, buque experimental y para instrucción de personal” y un “buque mixto Escuela de Guardias de Marina”. También recogió mínimamente la propuesta de Ferragut sobre Cádiz. En el arsenal de la Carraca se invertirían 4.890.000 pesetas, es decir el 13, 32 % del total.

3.2. Oposición de los oficiales de la Armada.

Presentado el proyecto gubernamental, surgieron inmediatamente las críticas al mismo de los oficiales de la Armada. “El disgusto de los marinos por el proyecto leído en el Congreso ha sido enorme”⁴¹. Matiza la afirmación anterior Salvador Canals (será secretario de la Comisión nombrada para estudiar el proyecto de ley) en el sentido de que frente a los “viejos”, “los jóvenes, por el contrario, en general, simpatizan con ella y aunque oponen algunos reparos, no son estos fundamentales”⁴². Serrano Monteavaro, por su parte, centra en los almirantes, opuestos a la reforma del personal de la Armada, la enconada oposición⁴³. A pesar de estas diferencias, todos coinciden en un punto: “no se le podía dar el nombre de proyecto de escuadra, porque de esto no tenía nada”⁴⁴.

El primer enfrentamiento grave aconteció como consecuencia de la publicación en *Heraldo de Madrid* de las declaraciones del almirante Beránger. Entre otras cosas afirmaba: “Se puede engañar á la opinión pública diciéndole que se va á la reconstitución de la escuadra, y como primera medida se sacrifica á los marinos para no reconstituir nada, pues, aun aprobado el proyecto de los 37 millones, la Marina española continuará como hoy está, sin buques de combate”⁴⁵. Sus manifestaciones “han sido acogidas con gran entusiasmo por todos los elementos de la Armada”⁴⁶- El Gobierno, ante la ratificación de sus afirmaciones, lo destituye del cargo de Presidente de la Junta Consultiva de Marina⁴⁷. Para ocupar su puesto se designó al vicepresidente, el vicealmirante José Navarro Fernández. La sustitución fue un grave error jurídico porque el referido cargo era anexo a la categoría de almirante. Maura solucionó el problema mediante la aprobación de un Real decreto rebajando a vicealmirante la graduación necesaria para ocupar el citado puesto⁴⁸. La acción de Beránger fue criticada con dureza, argumentándose tanto la

⁴¹ *El Liberal*, 29 de enero de 1904, p. 1.

⁴² Canals, Salvador, “El problema de la Marina”, en *Nuestro tiempo*, 49 (enero de 1905), p. 114.

⁴³ Serrano Monteavaro, Miguel Ángel, “Los planes navales... *op. cit.*”, p. 75.

⁴⁴ Soldevilla, Fernando, *El año político. 1904*, Madrid, Imprenta de Ricardo Rojas, 1905, p. 34.

⁴⁵ *Heraldo de Madrid*, 28 de enero de 1904, p. 2. *El Imparcial* publicaba un extracto de las declaraciones de Beránger y unas declaraciones semejantes de Marengo. “El proyecto de Marina. Protesta general”, 30 de enero de 1904, p. 2.

⁴⁶ *El Globo*, 30 de enero de 1904, p. 1.

⁴⁷ *Gaceta de Madrid*, 31 de enero de 1904, p. 418. Narración de los hechos en *Heraldo de Madrid*, 30 de enero de 1904, p. 1 y *El País*, 31 de enero de 1904, p. 1.

⁴⁸ Soldevilla, Fernando, *El año político... op. cit.*, p. 50.

defensa de intereses particulares como la posible pérdida de competencias para explicarla. Como ejemplo lo publicado en *La Actualidad Financiera*: “El proyecto de reorganización de la Marina es combatido por los marinos, pero por razones muy curiosas. La parte de reorganización, porque disminuye sus sueldos, emolumentos, gratificaciones, etc.”⁴⁹. Es la línea argumental de los historiadores Bordejé y Rodríguez González⁵⁰. El rotativo *La Época*, muy próximo al pensamiento de Antonio Maura, sugiere otra causa:

El Gobierno se ha encontrado con que el señor general Beránger censuraba en un periódico proyectos del ministro de Marina, y, lamentándolo mucho, ha tenido que adoptar la medida de que se trata, porque había que dejar á salvo un principio superior á las personas y á las jerarquías: el principio de la disciplina en los institutos militares.⁵¹

Esta es la hipótesis que mantienen María Jesús González y Antonio de la Vega Blasco⁵². El cese de Beránger era una forma de reafirmar la disciplina y, sobre todo, la supremacía del poder civil⁵³. En un momento en que muchos oficiales visitaban al depuesto almirante mostrándole su solidaridad frente a Ferrándiz y Maura, era absolutamente necesario demostrar la fortaleza del poder civil⁵⁴.

A pesar de los ataques, finalmente los marinos participaron en la Comisión del Congreso que debería dictaminar sobre el proyecto de ley. La citada Comisión fue presidida por Juan de la Cierva. Se abrió un periodo de información pública para cuantos quisieran participar en ella oralmente o por escrito. Los civiles “no sintieron la necesidad de ilustrarla con sus pareceres”⁵⁵. En los informes emitidos hubo críticas comunes al proyecto de Ferrándiz. En primer lugar, la ausencia de acorazados. José Navarro y Fernández escribe:

Al tratarse de construcciones en las que solo se indica la de torpederos, me parece que esto debería ser como complemento, en parte, de los acorazados, que es la verdadera defensa nacional, pues de lo contrario, no existiendo fuerzas útil que impida o, por lo menos dificulte la aproximación del enemigo a la costa, el dinero que se invierte no producirá utilidad alguna, ni siquiera de estorbo al ataque de la plaza.⁵⁶

El capitán de navío José Barrasa y Fernández de Castro opina que “en cuanto a lo único que se propone que se signifique algo de fuerza los 12 torpederos y el sumergible es cosa tan

⁴⁹ *La Actualidad Financiera*, 3 de febrero de 1904, p. 3.

⁵⁰ Bordejé y Morencos, Fernando de, *Vicisitudes de una... op. cit.*, p. 94; Rodríguez González, Agustín R., *La reconstrucción... op. cit.*, p. 119.

⁵¹ “A favor de la disciplina”, en *La Época*, 1 de febrero de 1904, p. 1.

⁵² Vega Blasco, Antonio de la, “Los conocimientos marítimos de Antonio Maura”, en *Revista General de Marina*, 250 (enero-febrero de 2006), p. 82.

⁵³ González Hernández, María Jesús, *El universo conservador... op. cit.*, p. 101.

⁵⁴ *El Globo*, 4 de febrero de 1904, p. 1 y *El Siglo Futuro*, 4 de febrero de 1904, p. 2.

⁵⁵ Canals, Salvador, “El problema... op. cit.”, p. 114.

⁵⁶ Fundación Antonio Maura (en adelante FAM), Legajo 422, carpeta número 2.

pequeña que ni aun para contribuir de manera decisiva a la defensa de un solo puerto puede servir”⁵⁷. En la misma línea argumental el teniente de navío Juan Cervera y Jacome escribió: “los torpederos que se proponen para la defensa móvil de los puertos, son del todo insuficientes, pues hacen falta muchos más y con los actuales, viejos y cansados, no se puede contar”⁵⁸. Aconseja el capitán de fragata Federico Campañic:

La construcción de los doce torpederos podría aplazarse para cuando se adquieran acorazados, pues por si solos no pueden constituir un elemento de defensa de importancia y es también material de poca duración porque es muy delicado y por otra parte cuando en España llegemos a adquirir algunos buques de combate, es posible que se haya adelantado bastante en material de torpedos y podamos obtenerlos más perfectos. Si el propósito es que el personal navegue y perfeccione su instrucción, tampoco son del caso los torpederos que es material que en vez de servir para instrucción se entrega por el contrario a personal ya instruido en la Escuela de Torpederos.⁵⁹

El teniente de navío Arturo Armada opina: “los doce torpederos para defender la costa sin servir de auxiliares a un núcleo de escuadra de cierta importancia serán ineficaces”⁶⁰. El vicealmirante Ricardo Fernández y Gutiérrez de Celis, desde una posición de profunda oposición a todo lo propuesto por Ferrándiz, considera “que las construcciones contenidas en el proyecto parecen más un pretexto para la llamada reorganización de los servicios que un deseo de comenzar la reconstrucción naval de la patria”⁶¹.

En segundo lugar, se criticaban algunos de los barcos propuestos. Armada lo hace respecto al sumergible y al buque mixto para escuela de Guardia Marinas al considerarlos insuficientes. Campañic, igualmente, considera escasos los sumergibles: “podrían adquirirse tres torpederos sumergibles asignando uno a cada Departamento”. El teniente de navío Juan Aznar realiza la siguiente proposición:

Se sustituirá el único buque mixto incluido para escuela de Guardia Marinas con: un buque mixto para instrucción de Guardia Marinas de primer año, contramaestres, cabos de mar y aprendices marineros. Un buque mixto para instrucción de Guardia Marina en el segundo año, maquinistas fogoneros, condestables y artilleros. Dos buques de vela de pequeño tonelaje como auxiliares de las escuelas de marinería en general.⁶²

Apunta el capitán de navío Antonio Alonso: “para adquirir y mantener el espíritu de mar deben comprarse tres corbetas de vela de 6 a 700 toneladas, asignadas una a cada departamento,

⁵⁷ *Ibidem.*

⁵⁸ *Ibidem.*

⁵⁹ *Ibidem.*

⁶⁰ *Ibidem.*

⁶¹ Canals, Salvador, “El problema.... *op. cit.*, p. 109.

⁶² FAM, Legajo 422, carpeta nº 2.

que navegarán constantemente por el litoral del mismo”⁶³. El tercer punto de desacuerdo era el proyectado dique para barcos de 15.000 toneladas que se construirá en Ferrol. Armada, Aznar, Barrasa, y Compañac coinciden en su argumentación: “el dique de 15.000 toneladas que se proyecta es de muy reducidas dimensiones”⁶⁴.

Señalar, por último, los partidarios de un nuevo plan naval. El general Antonio Vivar, después de hacer una referencia a las consecuencias futuras del conflicto ruso-japonés, solicita “sustituir el actual proyecto por otro”. Esa idea de sustitución es lo que anima a Barrasa y a Bastarache a presentar planes navales alternativos al de Ferrándiz. El segundo propone: “contratar la adquisición de tres acorazados de 15.000 toneladas y tres cruceros de 9.000 en el extranjero; tres acorazados de 12.000 en El Ferrol, tres cruceros de 6.000 en La Carraca y 60 torpederos en Cartagena, teniendo cuidado de que vayan cayendo al agua escalonadamente para que en un plazo de cinco años pueda estar todo listo”. Por su parte Barrasa presenta el siguiente plan naval:

Cuatro acorazados a 35 millones de pesetas uno	140 millones
Dos exploradores, a 6 millones	12 millones
Para torpederos, caza-torpederos y submarinos	35 millones
Dos escuelas de guardia-marinas y maquinistas	10 millones
Ocho escuelas de marinería	1 millón
Diez lanchas guarda-pesca	1 millón
Para habilitación de los puertos militares	22 millones
Total	221 millones ⁶⁵

3.3. La oposición en el Congreso de los Diputados

El debate del proyecto de ley en el Congreso de los Diputados tuvo dos calificativos: indiferencia general y ataques furibundos⁶⁶. Estos últimos procedían, fundamentalmente, de los diputados marinos.

Analizaremos solamente las críticas a los arsenales y a las construcciones navales proyectadas. Antonio García Alix, en su intervención del día 9 de noviembre, demanda información más clara sobre los arsenales: “¿es que se quiere ir al sistema de contratas? Pues que se diga terminantemente”. Solicitaba el mantenimiento de los arsenales y astilleros, especialmente el de Cartagena. Debemos recordar que era diputado del partido Conservador por el distrito de Cartagena. Hace una proposición para optimizar los recursos:

⁶³ Canals, Salvador, “El problema... *op. cit.*, p. 112.

⁶⁴ FAM, Legajo 422, carpeta n.º 2.

⁶⁵ *Ibidem* y Canals, Salvador, “El problema... *op. cit.*, pp. 110 y 114.

⁶⁶ Canals, Salvador, “El problema de... *op. cit.*, p. 116; Vega Blasco, Antonio de la, “Un plan... *op. cit.*, p. 93.

si tenemos ya, afortunadamente, en un arsenal del Estado el dique necesario para las grandes carenas, ¿qué inconveniente hay para que vayan a carenar allí los buques mercantes, no ya para que eso produzca ganancias directas al Estado, sino para disminuir el peso que representa el sostenimiento permanente de esas maestranzas.⁶⁷

Vega de Seoane, diputado liberal por el distrito de Pego y oficial de la Armada, interviene para censurar tanto el proyecto de construir un dique de 16.000 toneladas en Ferrol como para preguntar por el motivo de la construcción fuera del arsenal del polvorín. Primero lo consideraba innecesario. También el dragado de la ría del puerto gallego. Por su parte el barón del Sacro Lirio, diputado por el distrito de Vélez-Rubio y teniente coronel, combatió que los arsenales se entregaran a la industria privada porque el arrendatario atenderá a su negocio, no al de la Marina. Se opuso a que las construcciones de buques mercantes se hicieran en astilleros estatales alegando “el peligro que se correría de que en un momento dado fuera preciso realizar reparaciones y no se pudiera realizarlas porque el astillero estuviera ocupado en funciones de la Marina mercante, con menoscabo en estos casos difíciles de la Marina de guerra”⁶⁸. En su intervención del 21 de noviembre Ramón de Carranza, diputado por el distrito de Algeciras y exoficial de la Armada, se mostraba disconforme con la pretensión de que los establecimientos para construcciones y carenas pertenecientes al Estado debían dedicarse exclusivamente a las primeras o a las segundas. Alegaba que los astilleros que se especializasen en reparaciones no tendrán trabajo cuando estas no tuvieran que hacerse. Proponía que todos los astilleros se dedicaran a la construcción de mayor, mediano o pequeño tonelaje, según sus capacidades, y a las reparaciones⁶⁹. El historiador Piñeiro Blanca para explicar esta postura escribe: “debemos tener presente que uno de los mayores problemas de Cádiz en esta época fue la escasez de trabajo en los astilleros gaditanos”⁷⁰. José Marengo, diputado republicano por el distrito de Cádiz, contralmirante y miembro de la masonería⁷¹, señalaba como problema fundamental de los astilleros estatales la duración excesiva de las obras en los mismos. ¿Causa? La mala gestión económica. Pero argumentó que “no tenemos autoridad, repito, para prescindir de los arsenales”⁷². Segismundo Moret, aspirante a liderar del partido Liberal, en su intervención parlamentaria del día 28 de noviembre exclamaba: “¡qué cómo están los arsenales!”⁷³. En estado deplorable. “No hablemos de los Caños de la Carraca, esos caños eternos que se estarán limpiando siempre y que nunca estarán limpios”. Moret propone aumentar los gastos, apenas 16 millones, en la partida presupuestaria destinada a la reorganización de los arsenales militares.

⁶⁷ DSC, 9 de noviembre de 1904, p. 944.

⁶⁸ DSC, 19 de noviembre de 1904, p. 1184.

⁶⁹ DSC, 21 de noviembre de 1904, p. 1210.

⁷⁰ Piñeiro Blanca, Joaquín María, “La reforma de los servicios de la Armada. Un debate en las Cortes de la nación desarrollado por Ramón de Carranza (1902-1912)”, en *Revista de Historia Naval*, 48 (1995), p. 16.

⁷¹ Paz-Sánchez, Manuel de, “La masonería y la pérdida de las Colonias”, en *Revista de Ciencias y Humanidades del Instituto de Estudios Hispánicos de Canarias*, 8 (2007), p. 54.

⁷² DSC, 22 de noviembre de 1904, p. 1248.

⁷³ DSC, 28 de noviembre de 1904, p. 1400.

Las críticas más enconadas fueron dirigidas contra la ausencia en el proyecto de ley de una auténtica escuadra. No se cumplían las promesas realizadas anteriormente por Maura. Todos los intervinientes censuraron la construcción de tan solo 12 torpederos. Como muestra tres intervenciones. El ya citado García Alix expone que sin acorazados la construcción de torpederos es un gasto inútil: “¿qué haremos con esos 12 torpederos en nuestros puertos militares, sin otra clase de barcos que los amparen para que naveguen a su sombra?”.⁷⁴ Eladio Millé, diputado del partido Conservador por el distrito de El Ferrol y oficial de la Armada, opinaba que el país paga una Marina que no tiene, y era necesario o que tuviera una escuadra o que no la pagase:

Nos encontramos ante un dilema de términos bien precisos y bien concretos: o hay que resignarse a no tener marina y aceptar tranquilamente todas las consecuencias que de ello se derivan, o hay que avenirse a gastar lo necesario por lo menos para la creación y para el sostenimiento de aquella flota reducida, pero eficaz, que yo considero como condición esencial e indispensable... Yo hubiera preferido que se abordase y se resolviese de una vez el problema naval en toda su integridad haciendo un plan completo de todos los elementos de material.⁷⁵

Ramón Auñón, diputado liberal por el distrito de Cádiz y oficial de la Armada, se muestra consciente de la mala situación de la hacienda pública. En esta situación es imposible la construcción de una gran escuadra. Pero, con el proyecto presentado, si ahora estamos sin escuadra, lo mismo seguiremos después:

Desde los doce acorazados, ocho cruceros exploradores, seis cazatorpederos, ochenta torpederos de distintos tamaños y 700 millones dedicados a esta obra magna de la reconstrucción del Poder naval de España, hasta venir a parar a la mísera cifra de doce torpederos y seis algibes (sic)... como término de esta serie de mutilaciones y de rectificaciones, siempre en disminución y siempre en pérdida para la marina militar, y vino a quedar todo esto reducido a un cartucho de perdigones, del cual habían desaparecido todos los acorazados.⁷⁶

La argumentación general de las otras intervenciones parlamentarias fue muy similar a la antes expuesta.

Después de escuchar la defensa del proyecto de ley realizada por Ferrándiz y Antonio Maura, el 1 de diciembre se presentó una enmienda para la construcción inmediata, como demandaban los marinos parlamentarios, de la escuadra. “El Ministerio de Marina presentará a las Cortes, tan pronto como sea posible y antes de los cuatro meses subsiguientes a la aprobación de esta ley, del proyecto de ley de Escuadra”. Entre los firmantes estaban los liberales José

⁷⁴ DSC, 9 de noviembre de 1904, p. 946.

⁷⁵ DSC, 22 de noviembre de 1904, pp. 1241 y 1242.

⁷⁶ DSC, 6 de noviembre de 1904, p. 788.

Canalejas y Romanones, el republicano Gumersindo de Azcárate y el tradicionalista Ramón Nocedal⁷⁷. La caída del Gobierno de Antonio Maura hizo imposible la tramitación de la ley.

3.4. La oposición en la prensa

Desde los periódicos vinculados a los partidos de la oposición se ejerció una dura crítica al proyecto de Ferrándiz en tres momentos: antes de la presentación del proyecto, especialmente en las jornadas posteriores a su conocimiento y durante su tramitación parlamentaria.

Entre el 1 y el 25 de enero de 1904 se produjeron tres orientaciones en las informaciones periodísticas: proponer, informar de forma errónea y criticar el aún desconocido proyecto. Se corresponde con la primera de las orientaciones citadas un artículo publicado en *Correspondencia de España*. Comentando desfavorablemente las propuestas realizadas por Damián Isern en su libro *Defensa Nacional*, sugería abandonar la construcción de una escuadra en pro de reforzar las plazas fuertes costeras⁷⁸. Pocos días después planteaba el mismo rotativo realizar investigaciones sobre los sumergibles⁷⁹. Con el título “Sin pies ni cabeza” informaba erróneamente tanto sobre la cuantía de las inversiones, 290 millones de pesetas, como sobre las unidades proyectadas: “acorazados y torpederos”. Concluía con una propuesta: “cuando corriamos los defectos tradicionales podremos hablar de hacer barcos, pero hasta entonces, no: porque nos expondremos a que se rían de nosotros”⁸⁰. Utilizando como fuente al rotativo militar *La correspondencia Militar*, concretaba *La Correspondencia de España* la futura escuadra: “cuatro acorazados, cuatro exploradores, ocho *destroyers*, 30 torpederos y algunos sumergibles, constituyen el programa de construcción naval del Sr. Ferrándiz”⁸¹. Por su parte *El Globo* informaba sobre el número de los acorazados previstos y la aversión que suscitaba el proyecto entre los oficiales navales⁸². La crítica apareció en un editorial del mismo periódico. Después de analizar la política naval española de los últimos tiempos, anunciaba que lo invertido “será dinero tirado al mar”⁸³.

Como ya hemos señalado, el 25 de enero de 1904 Ferrándiz presentaba en el Congreso de los Diputados su proyecto de ley. *La Correspondencia de España* descalificaba todo el proyecto⁸⁴. El rotativo *Heraldo de Madrid* criticaba el cambio en la postura mantenida por el Gobierno. Maura había prometido una escuadra y esta promesa la había utilizado para derribar a Villaverde y conseguir tanto el control del partido como del Gobierno. Sin embargo, “el proyecto es una transacción con Villaverde, es un cable echado a los elementos díscolos de la

⁷⁷ DSC, 1 de diciembre de 1904, Apéndice número 4.

⁷⁸ *La Correspondencia de España*, 6 de enero de 1904, p. 1.

⁷⁹ “Los Submarinos. El problema resuelto”, en *La Correspondencia de España*, 14 de enero de 1904, p. 2.

⁸⁰ “El proyecto naval. Sin pies ni cabeza”, en *La Correspondencia de España*, 16 de enero de 1904, p. 1.

⁸¹ “El Programa Naval. Con nosotros”, en *La Correspondencia de España*, 21 de enero de 1904, p. 2.

⁸² *El Globo*, 22 de enero de 1904, p. 2.

⁸³ “Ante el proyecto de escuadra”, en *El Globo*, 25 de enero de 1904, p. 1.

⁸⁴ “El proyecto naval. Sin pies ni cabeza”, en *La Correspondencia de España*, 26 de enero de 1904, p. 1.

mayoría”. Era, en la interpretación del rotativo, un intento de acercamiento político y no de reforma naval⁸⁵. Pocas jornadas después, al informar sobre la oposición que suscitaba entre los oficiales de la Armada, aseveraba: “dicho proyecto es considerado como una burla sangrienta para toda la Marina”⁸⁶. Insistía en la línea argumental del compromiso con Villaderde el rotativo *El Día*. Auguraba, además, un futuro incierto: “el proyecto no será ley, pues no solo en la mayoría, sino en las oposiciones, hay muchos diputados que le combatirán”⁸⁷. Los periódicos republicanos *El Liberal* y *El País* mostraron su aversión al proyecto. El primero advertía sobre su nulo interés para la nación.⁸⁸ El segundo censuraba la falta de ambición en los navíos proyectados:

Ese proyecto pudiera llamarse el «timo dé la escuadra». Todo él se refiere á una reorganización de la Marina que la desorganiza y á la habilitación de los puertos militares, dotándolos de diques, dragas, aljibes, depósitos de carbón, polvorines, dársenas y unos cuantos torpederos.⁸⁹

Mediante una entrevista con Ferrándiz, *El Correo Español* justificaba la poca ambición del programa naval argumentando la mala situación económica de España: “si alguien considera posible conseguir del país 200 ó 300 millones para hacer una gran escuadra, ya me apresuraría á cederle el puesto para que desarrollara sus proyectos”⁹⁰. *La Época* elogiaba el aspecto realista del proyecto al centrarse en aquello que estaba al alcance de las capacidades económicas y las necesidades reales de España⁹¹. Es necesario adaptarse a la realidad, en caso contrario volveremos a tirar al mar recursos necesarios para la economía nacional⁹².

Las publicaciones relacionadas con los colectivos afectados por las reformas de Ferrándiz, adoptaron dos posturas diametralmente diferentes. La *Revista General de Marina*, órgano oficial de la Armada, a pesar de las suspicacias que la reforma de Ferrándiz suscitaba entre la oficialidad, se limitó a informar sobre la futura adquisición de doce torpederos y un sumergible, aconsejando el autor para este último el modelo francés “porque el modelo Holland (USA), aun en los tipos más recientes, no alcanza a la eficiencia de los franceses”⁹³. Por el contrario, la revista *Madrid Científico*, órgano de expresión de todos los ingenieros, mostró su oposición a que se entregase la construcción y conservación de los puertos al Ministerio de Marina. Calificaron de risible y engendro lo proyectado por Ferrándiz⁹⁴. También los vocales de la Junta de obras del puerto de La Coruña mostraron su preocupación con la pretensión de hacer pasar a la Armada

⁸⁵ “Los servicios de la Armada”, en *Heraldo de Madrid*, 26 de enero de 1904, p. 1.

⁸⁶ “El proyecto de Marina. Impresiones y comentarios”, en *Heraldo de Madrid*, 27 de enero de 1904, p. 2.

⁸⁷ *El Día*, 26 de enero de 1904, p. 3.

⁸⁸ “A otra cosa”, en *El Liberal*, 26 de enero de 1904, p. 1.

⁸⁹ “Lo de la Marina”, en *El País*, 30 de enero de 1904, p. 1.

⁹⁰ *El Correo Español*, 27 de enero de 1904, p. 3.

⁹¹ “El proyecto de reorganización de la Marina”, en *La Época*, 26 de enero de 1904, p. 1.

⁹² “El Programa Naval”, en *El Cantábrico*, 28 de enero de 1904, p. 1.

⁹³ Tamayo, J. M., “De las reformas”, en *Revista General de la Marina*, Tomo LV (1904), p. 740.

⁹⁴ “¡Bonito pastel!”, en *El Ingeniero. Suplemento al núm. 471 de “Madrid Científico”*, p. 1.

todos los servicios civiles de la Marina mercante⁹⁵. Para protestar convocaron una asamblea en Madrid, el 2 de diciembre, a la cual invitaron a unirse a todas las Juntas de España⁹⁶.

El periódico *El Imparcial*, durante la tramitación parlamentaria del proyecto Ferrándiz, destacó por su labor opositora. El papel de Rafael Gasset en esta actitud fue fundamental. En la pugna por la jefatura del partido conservador, Gasset se mostró partidario de Villaverde frente a Maura. Además, Manuel Allendesalazar, nuevo ministro de Agricultura y Obras públicas, se había opuesto a los proyectos de grandes obras hidráulicas auspiciados por Gasset, inclinándose por fomentar el pequeño regadío. También quedaron suspendidas las obras de los caminos vecinales, a pesar de las numerosas protestas. Aprovechando su popularidad, Gasset aglutinó un grupo de colaboradores que le ayudase a ejercer una eficaz oposición al Gobierno de Maura⁹⁷. La oposición a la política naval no podría ser una excepción. *El Imparcial*, apenas iniciados los debates parlamentarios, opinaba que “el proyecto del general Ferrándiz es sencillamente cómico, pero no cabe la risa cuando se va a tirar el dinero de los contribuyentes”. No podemos llamar reorganización de la Armada a la construcción de doce torpederos. “Se impondrá a la nación un nuevo y estéril sacrificio y seguiremos arrojando al mar millones y millones”⁹⁸. Frente a un Silvela ilusionado en la reconstrucción de la Armada, “es en Maura una triste y desconsoladora caricatura”⁹⁹ su propuesta. Esta aseveración se corresponde a lo que acontece en el Congreso de los Diputados. Conforme avanza la tramitación del proyecto naval, se observa la falta “absoluta que hay en el gobierno de un estudio serio y provechoso para la nación, en cuanto se refiere al ejército y a la marina”¹⁰⁰. Todo ello contribuyó a que “el proyecto de ley del general Ferrándiz no despertara en nadie esperanzas. Todos están convencidos de que ese proyecto es absurdo”¹⁰¹. Incidiendo en el punto de la general indiferencia, Fernando Solvevilla sostenía que “era pública la creencia de que el proyecto no se aprobaría”¹⁰². El rotativo republicano *El País* se unió a las críticas editoriales al proyecto de Ferrándiz. Después de pedir la marcha de Ferrándiz y criticar la parquedad del proyecto de nueva escuadra, cerraba su editorial escribiendo:

se obstina el gobierno en semejante reforma, rechazada, en primer término, por los marinos. Jamás se ha discutido más estérilmente en el Parlamento español, uno de los más infecundos del globo. Aprobada la reforma, nada resuelve que importe á la Marina y á la nación Se tirarán algunos millones más á las olas, continuándose así la lamentable historia de nuestros intentos de reconstitución naval.¹⁰³

⁹⁵ *El Noroeste*, 29 de noviembre de 1904, p. 2.

⁹⁶ *El Noroeste*, 30 de noviembre de 1904, p. 1.

⁹⁷ Villanueva Larraya, Gregoria, “Rafael Gasset: «La política hidráulica» en la acción de gobierno”, en *Revista de la Facultad de Geografía e Historia UNED*, 1 (1987), p. 451; Sánchez Illán, Juan Carlos, *Prensa y política en la España de la Restauración. Rafael Gasset y El Imparcial*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1999, pp. 161-164. <https://doi.org/10.5944/etfv.1.1988.2655>

⁹⁸ “Millones al mar”, en *El Imparcial*, 3 de noviembre de 1904, p. 1.

⁹⁹ “El Proyecto de Marina”, en *El Imparcial*, 22 de noviembre de 1904, p. 1.

¹⁰⁰ “El debate sobre la marina”, en *El Imparcial*, 24 de noviembre de 1904, p. 1.

¹⁰¹ “Justificada indiferencia”, en *El Imparcial*, 29 de noviembre de 1904, p. 1.

¹⁰² Solvevilla, Fernando, *El año político... op. cit.*, p. 465.

¹⁰³ “Hablando de la mar”, en *El País*, 21 de noviembre de 1904, p. 1.

La indiferencia fue la tónica predominante en la sociedad española ante el debate del proyecto de Ferrándiz. Esa indiferencia propició la escasez de artículos de opinión en los rotativos españoles. La prensa se volcó fundamentalmente en la actitud de Beránger. En 1904 aún subsistía el “España no quiere Marina” pronunciado por Francisco Silvela.

4. El fracaso. La caída del Gobierno de Maura

La caída del primer Gobierno de Antonio Maura tuvo dos capítulos. El primero se produjo como consecuencia de la dimisión, el 4 de diciembre, del ministro de Gobernación José Sánchez Guerra. El ministro, entre el 17 de noviembre y el 5 de diciembre, fue sometido por parte de los partidos de la oposición a preguntas, interpelaciones y proposiciones incidentales sobre la política en Córdoba o los criterios del Gobierno sobre la suspensión de Ayuntamientos¹⁰⁴. El segundo capítulo fue un enfrentamiento entre Alfonso XIII y el ministro de la Guerra, general Arsenio Linares. Este había propuesto para el cargo recién creado de jefe del Estado Mayor Central al general Loño. El rey solicitó que se nombrase a Polavieja, muy bien relacionado con María Cristina y que había protagonizado un intento regeneracionista en 1898¹⁰⁵. El soberano, que en opinión del presidente del Gobierno “aplica a los asuntos militares atención singular”¹⁰⁶, declinó firmar el nombramiento de Loño. El ministro dimitió¹⁰⁷. El general Linares se presentó en casa de Maura para notificarle lo ocurrido. El presidente marchó inmediatamente a palacio. En una entrevista con Alfonso XIII, que no duró más de diez minutos, Maura presentó la dimisión de todo el Gobierno¹⁰⁸. La actitud del líder conservador, en opinión de su biógrafa María Jesús González, muestra la firmeza anti intervencionista monárquica de la que hacía gala el presidente¹⁰⁹. Maura, al salir de la audiencia, pronunciaba unas duras declaraciones: “Yo no soy un presidente dimisionario, me conviene que se sepa, sino un presidente relevado”¹¹⁰. Estas afirmaciones, en opinión de Bru Sánchez-Fortún, no parecieron importar al joven rey, “más atento entonces a crearse una clientela de incondicionales a través de la provisión de los altos destinos de la milicia”¹¹¹. Poco después, en su casa, le confiesa a su hijo Gabriel:

¹⁰⁴ Martorell Linares, Miguel, *José Sánchez Guerra. Un hombre de honor*, Madrid, Marcial Pons, 2011, p. 126. <https://doi.org/10.4000/ceec.3777> El papel de *El Imparcial* en Sánchez Illán, Juan Carlos, *Prensa y política... op. cit.*, pp. 168-169.

¹⁰⁵ Seco Serrano, Carlos, *La España de Alfonso XIII*, Barcelona, RBA Colecciones, 2005, p. 64.

¹⁰⁶ FAM, Legajo 341/2 Carpeta 11.

¹⁰⁷ Canals, Salvador, “El origen de la crisis”, en *Nuestro Tiempo*, 49 (enero de 1905), p. 14.

¹⁰⁸ Soldevilla, Fernando, *El año político... op. cit.*, pp. 514-515.

¹⁰⁹ González Hernández, María Jesús, “El Rey de los conservadores”, en Moreno Luzón, Javier (ed.), *Alfonso XIII. Un político en el trono*, Madrid, Marcial Pons, 2003, p. 132.

¹¹⁰ *El Imparcial*, 16 de diciembre de 1904.

¹¹¹ Bru Sánchez-Fortún, Alberto, “Padrino y patrón. Alfonso XIII y sus oficiales (1902-1023 (sic))”, en *Hispania Nova. Revista Historia Contemporánea*, 6 (2006), sin paginar.

“Creía poseer continentes de confianza regia, y resulta que no tenía más que tiesto”¹¹². Ante las posibles consecuencias que para la monarquía pudiesen tener sus palabras, rectificó en sede parlamentaria las mismas. La crisis fue muy grave y todos los Gobiernos posteriores de signo conservador o liberal vivieron en precario al no contar con el apoyo suficiente ni de la corona ni de su propia mayoría parlamentaria¹¹³.

5. Conclusión

En un escenario internacional dominado por la carrera de armamentos navales, España necesitaba reconstruir su poder naval deshecho en 1898. Este fue el propósito de José Ferrándiz en 1904. Como ha quedado reflejado en el artículo, fracasó en su proyecto. La prensa, algunos diputados y los oficiales de más alta graduación de la Armada, que sentían el proyecto como un ataque a sus privilegios, recalcaron tanto la insuficiencia de las unidades previstas para la defensa de las costas españolas como la traición de Maura a sus postulados en pro de un acuerdo con los seguidores de Villaverde que le permitiera seguir al frente los conservadores. ¿Qué tuvo de positivo el proyecto? Su visión del futuro en aspectos como la privatización de los arsenales, cedidos a la SECN, la construcción de sumergibles llamados a convertirse un arma naval decisiva, la racionalización de la administración naval, que era el objetivo fundamental del proyecto, y la propuesta de crear un Estado Mayor conjunto para la Armada y el Ejército. Como negativo podemos reseñar el mantenimiento de la indiferencia de la sociedad española ante los temas navales. Hubo que esperar a 1909 para que Maura y Ferrándiz consiguieran aprobar su sueño: la recuperación naval de España.

¹¹² Maura Gamazo, Gabriel y Fernández Almagro, Melchor, *Por qué... op. cit.*, p. 71.

¹¹³ Álvarez Junco, José, *El emperador... op. cit.*, p. 301; Martorell Linares, Miguel, *José Sánchez... op. cit.*, p. 128.