

# UN PLAN NAVAL FALLIDO: FERRÁNDIZ, 1904

Antonio de la VEGA BLASCO  
Investigador Naval

## Antecedentes

El 6 de diciembre de 1902 se hizo cargo de la presidencia del Consejo de Ministros el conservador don Francisco Silvela, tras la dimisión del liberal histórico don Práxedes Mateo Sagasta, agotado su proyecto político y también su trayectoria vital, ya que falleció el 5 de enero de 1903.

Se cumplía el supuesto Pacto de El Pardo, de alternancia entre conservadores y liberales. Fueron ministros prohombres del partido que aspiraban a suceder la figura de Cánovas, tales como Dato (Gracia y Justicia), Fernández Villaverde (Hacienda) y Maura (Gobernación). Nos interesa particularmente el ministro de Marina don Joaquín Sánchez de Toca. Este Gobierno tuvo dos problemas importantes ajenos a lo que vamos a tratar pero que es necesario recordar: la cuestión de Marruecos y la reforma de la administración local, auténtica preocupación de Antonio Maura.

Sánchez de Toca era un abogado nacido en Madrid (1852), ferviente partidario de la necesidad del poder naval para lograr o mantener la soberanía nacional; así lo había evidenciado en su conocido libro, publicado en 1898, «Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana», título que no merece comentario por su actualidad.

Miembro activo de la Liga Marítima, también formaba parte, como senador que era, de la Junta de Escuadra, creada por real decreto en enero de 1902, por iniciativa del ministro de Marina Colón de la Cerda, Duque de Veragua, con el fin de proponer «en el plazo más breve que sea posible el programa de las unidades que han de componer la Escuadra Nacional». Hombre idóneo, por tanto, para el puesto y que enseguida comenzó a trabajar en la plasmación de sus proyectos de reconstrucción.

Pero Fernández Villaverde, con su tradicional política presupuestaria de no gastar más de lo que se ingresaba, a la par que se pagaba la deuda era un claro enemigo de todo lo que supusiera un nuevo endeudamiento, por ello, ante un aumento de los gastos propuestos, además de por Sánchez de Toca, por los ministros de Guerra (Linares) y Agricultura (Marqués de Vadillo) optó por dimitir y fue sustituido por Rodríguez Sampedro el 25 de marzo de 1903.

Sánchez de Toca continuó con sus proyectos y logró la aprobación, en Consejo de Ministros (21 de junio) —sin que se hiciera público—, de un Plan de Construcciones con un coste total de 700 millones, más de 500 en buques nuevos. Lo más destacable de este plan eran siete acorazados de 14/15.000 Tn, tres cruceros de 10.000, dos buques escuelas y 70 millones en torpederos y submarinos. También se preveía la habilitación de los arsenales militares. No obstante, el partido estaba dividido en este asunto y la influencia de Villaverde era grande, sea por esta causa (los gastos de Marina) o por la también

reflejada por algunos autores de falta de confianza del monarca (las famosas crisis «orientales»), el gabinete Silvela cayó, entrando como presidente, cómo no, Fernández Villaverde. Recordemos para una mejor comprensión que Maura había organizado unas elecciones sin las coacciones habituales, por lo que aumentó sensiblemente el número de diputados republicanos (34), lo cual agradó muy poco a Alfonso XIII. Por tanto, un plan de escuadra fallido; era el tercero del siglo, tras aquellos de los ministros de Marina Gómez Imaz, de 250 millones, y del propio Silvela, de 514,5 millones. Únicamente al ministro Duque de Veragua, en el gobierno liberal, no se le conoce proyecto de escuadra durante los casi dos años que estuvo al frente del Ministerio (06-03-1901 - 06-12-1902); aunque sí la tradicional reorganización de la Armada.

Fernández Villaverde duró algo más de cuatro meses (hasta el 5 de diciembre) y es que cuando formó gobierno —evidentemente Silvela no autorizó a sus partidarios a participar en él—. Villaverde acudió a sus amigos personales, en Marina entró Eduardo Cobian, el cual, no presentó proyecto alguno de construcciones aunque sí su particular reorganización del Ministerio, asunto este que traían todos los ministros bajo el brazo al entrar por primera vez por la puerta de su despacho; suprimió (19 de agosto de 1903) el Estado Mayor Central de la Armada creado el 24 de diciembre de 1902 por Sánchez de Toca y que estaba presidido por el almirante Pascual Cervera en su primer destino tras el desastre. Poco duraban las reformas.

Tras la dimisión de Silvela, el cual obsesionado por la ética política había perdido toda esperanza de renovación, quedó Maura como sucesor en el partido conservador; Fernández Villaverde no pudo mantener su gobierno a pesar de que lo intentó, incluso casi llegando a la sesión permanente del Congreso de los Diputados con el fin de que se aprobase un presupuesto para 1904. A destacar que en este período de cortes conservadoras, Maura era el tercer presidente del Gobierno y todavía faltaban Azcárraga y otra vez Fernández Villaverde, demasiados cambios en sólo tres años.

La situación de la Armada se puede calificar de catastrófica; los barcos importantes a flote (*Pelayo*, *Carlos V*) con escaso mantenimiento y pocos meses al año en tercera situación; los cruceros en construcción —todavía provenientes del Plan Rodríguez de Arias—, seguían en los astilleros avanzando lentamente, el resto, torpederos, cañoneros, etc., aptos para actuar de guardapescas o a lo sumo de guardacostas. Los presupuestos, escasos, miserables, acumulando deudas en algunos capítulos y no gastando el de otros, casi sin asignaciones para carbón, sin citar, por supuesto, dinero para disparar los cañones. Desde el desastre nadie quiere oír hablar de gastar en Marina, sobre todo, y no era más que una excusa con la organización en uso y supuestos vicios y errores. Los Gobiernos hacían planes más o menos grandiosos que ni eran bien recibidos por la cámara o por los medios de comunicación, ni tampoco por algunos miembros del propio Consejo preocupados por el déficit y la deuda.

En unos años en que el Presupuesto del Estado rondaba entre los 900 y

1.000 millones, a la Armada se le consignaron: 30,6 en 1900; 29,7 en 1901; 34,4 en 1902; 32,5 en 1903 y 36,9 en 1904, año en que gobierna Maura y en el que se presenta el Plan de Construcciones o reorganización que vamos a analizar.

Estos años que estamos considerando, anteriores al Plan de 1904, son aquellos del Certamen Naval de Almería (1900), Congreso Naval en Madrid (1901), fundación de la Liga Marítima (1901) y Congreso Marítimo organizado por ésta (1901); primeros intentos de regeneración de la Armada que contaron siempre con el apoyo de ésta.

### **Primer Gobierno de Antonio Maura (05-12-1903 - 16-12-1904)**

Maura representa los insistentes esfuerzos regeneradores de España iniciados inmediatamente después del desastre de 1898, y aún antes, se podría decir. En frase gráfica muy conocida, Maura era la revolución desde arriba; se habían terminado con las desapariciones de Cánovas y Sagasta y la mayoría de edad del rey (17-05-1902), tanto la regencia como la restauración. Maura deseaba conectar las instituciones con el país real, e incorporar al sistema político los nuevos movimientos sociales.

En este gobierno fue ministro de Marina José Ferrándiz Niño, capitán de navío (1903), nacido en Sevilla en 1847 había ingresado en el Colegio Naval en 1860.

Con rapidez inusual el Gobierno se presentó al Congreso el día 7, pasando a aprobar los Presupuestos para 1904 de forma inmediata. Desde el primer día Maura anunció que era su intención efectuar reformas en la administración de la Marina y en la general del Estado, basada ésta en dar medios a municipios y provincias con el fin de que se apartasen de los tradicionales caciques locales. Aunando el verbo y la acción, el día 25 de enero de 1904, o sea, a poco más de un mes de su juramento, Ferrándiz presentó al Congreso un Proyecto de Ley «Sobre reforma general en la organización de los servicios de la Armada y programa de armamentos navales». Constaba de una extensa exposición, prolija y hasta farragosa, y sólo seis artículos, pero seis artículos extensos y profundos y que provocaron un sinfín de enmiendas de los diputados, incluidos algunos del propio partido en el gobierno, como se verá. La sola presentación del proyecto provocó un agrio artículo en prensa el día 26 de enero del almirante Beránger, presidente del Centro Consultivo de la Armada, que evidentemente no había sido consultado por Ferrándiz; éste cesó en su puesto inmediatamente al almirante.

### **Proyecto presentado por Ferrándiz**

En apretada síntesis, aunque pueda parecer extensa, el proyecto consistía en lo siguiente: dos partes diferenciadas preparaban una nueva organización de la Armada (arts. 1 al 5) y otra, las obras terrestres y adquisiciones de ma-



terial naval necesarias (art. 6). En el preámbulo Ferrándiz afirma cuestiones importantes que le serán ampliamente discutidas, como decir que su plan aprovecha los estudios de la Junta de Escuadra y que se constituye (de nuevo) el Estado Mayor Central, que servirá para preparar los planes adecuados «mediante la coordinación indispensable entre fuerzas marítimas y terrestres».

Conozcamos las propuestas de reorganización cuya implantación estaba prevista según el artículo 2.º, a partir del 1 de enero de 1905. El artículo 1.º por ser muy polémico, lo analizaremos más adelante.

Se crea el Estado Mayor Central: «...organismo, esencialmente militar, tendrá a su cargo la previsión y preparación de la defensa naval en permanente coordinación de las fuerzas marítimas y las terrestres». Para regular estos asuntos mixtos, individuos del Estado Mayor del Ejército asistirán a las discusiones del Estado Mayor Central y viceversa.

El jefe del Estado Mayor Central tendrá delegadas «...cuantas facultades sean compatibles con la unidad y responsabilidad del Gobierno». Al Estado Mayor Central le incumbía también «proponer, probar y recibir todo el material militar y naval... regir todos los servicios genuinamente militares, así de la flota armada como de las defensas de costas encomendadas a la marina». Le corresponde todo lo relativo a la conservación, mantenimiento, reparaciones y abastecimiento de buques y fuerzas. Asimismo, se hace cargo de «las escuelas y enseñanzas prácticas para el personal que ha de prestar a flote sus principales servicios».

Hasta aquí las importantes misiones del Estado Mayor Central que constituyen el apartado A del artículo 2.º. El apartado B trata sobre la Dirección General de Construcciones: «...tendrá a su cargo los estudios, proyectos y presupuesto de obras navales, civiles e hidráulicas de la marina; la preparación, inspección y ejecución técnica de estas obras y de los contratos que intervengan en su realización y todo cuanto concierne a la obtención y calidad del material para la marina...».

Las obligaciones habituales de la Intendencia General están reseñadas en el apartado C. Le corresponden la contabilidad, liquidaciones, presupuestos, etcétera.

Todos los asuntos, entonces (y hoy) dispersos en varios Ministerios, relativos a navegación, pesca e industrias marítimas se concentraban en una sola dirección. Se dispuso que las costas de la península e islas se dividieran en distritos civiles.

Continúa la organización con la «Jurisdicción Central de la Armada» ejercida por un vicealmirante (Apartado E), y una «Dirección de Servicios Auxiliares» que acoge a los asuntos de personal, jurídicos, sanitarios, eclesiásticos y demás, está definida en el Apartado F.

Sigue aportando su papel fundamental la Infantería de Marina (Apartado G): «con tres regimientos organizados como los del ejército, para los servicios de guarnición de los buques, custodia de arsenales y otras dependencias de la marina».

En el Apartado H se ordena que el Estado Mayor Central «de acuerdo con el del Ejército, propondrá la división militar de las costas... señalará las principales bases de operaciones... y determinará las relaciones que hayan de guardar las fuerzas marítimas que cooperen con las terrestres a la defensa nacional». Al mando de las bases de operaciones citadas y de las fuerzas marítimas de su defensa, se pondrá un general de la Armada, que lo será, asimismo del Arsenal. Los barcos que no estén adscritos a la defensa de las bases de operaciones dependerán del Estado Mayor Central (Apartado I).

El apartado siguiente está dedicado a la obtención de los materiales necesarios para la Armada; la fabricación de artillería se hará, junto al ejército, en los establecimientos oficiales existentes, los materiales y «objetos menudos» se adquirirán por contrata de la industria nacional. Los astilleros (construcciones y carenas) se habilitarán para que sean eficaces en sus tareas y los trabajos se harán por contratas, garantías, concurso público; los contratantes o las sociedades deben ser españoles.

Hasta aquí el extenso y complejo artículo 2.º, conozcamos el no menos importante artículo 3.º, que trata del personal. «El Ministerio de Marina presentará a las Cortes... la orgánica de los Cuerpos de la Armada, la cual entrará en vigor cuando después de presentada las Cortes hayan permanecido por tres meses abiertas, salvo las modificaciones o resoluciones que ellas tengan a bien acordar».

Se pretende limitar el número de Cuerpos y el de destinos. Es importante el Apartado B: «Se fijarán los procedimientos para el ingreso en cada Cuerpo, dando entrada en el General de la Armada al personal de pilotos, condestables y contraamaestres, 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 fijarán las condiciones que se deben tener en cada categoría, edades de retiro, cese del servicio activo, exámenes de estado físico, etc. «Se combinará (Apartado D) para los ascensos la antigüedad con la elección...».

En el artículo 4.º se compromete el ministro de Marina, en el mismo plazo y condiciones que el anterior, a presentar las plantillas de los Cuerpos. Se prevén derechos para los excedentes y se fijarán las reglas para amortizar.

El Estado Mayor Central, junto al del Ejército, desarrollará y mantendrá «un plan completo y sistemático de los elementos de acción militar naval, submarino o terrestre y de las otras obras que sean necesarias para asegurarnos la posesión y la eficacia de las principales bases de operaciones...».

En seguida se afirma que, a medida que los recursos lo permitan se irán mejorando las defensas por programas parciales de cuatro años, empezando por el siguiente plan: 9.830.000 pesetas para el Arsenal de Ferrol, de ellos 6.000.000 para la construcción de un dique para buques de 15.000 Tn, lo demás es para dragado (1,5 millones, de puertos y muelle de carbón en la Graña; arreglos de polvorines y aljibes; una dársena para torpederos; central de energía eléctrica; barcazas para carbón y municiones, y dos aljibes de vapor). Al arsenal de Cartagena se le asignan 1.680.000 pesetas en similares atencio-

nes que en El Ferrol, y para La Carraca se solicitan 4.890.000 pesetas, 1,1 millones para «la dársena del dique nuevo»; dragado de los caños (1,5 millones) e idénticos asuntos de los otros arsenales con la diferencia de un remolcador, 360.000 pesetas.

Para las defensas de los tres arsenales citados, más Mahón, Bilbao, Santander, Pasajes y Ría de Ares, se fijan 786.621 pesetas. Como único material a flote de combate se piden 1,5 millones para la adquisición de «un torpedero sumergible, de 100 a 110 toneladas, buque experimental y para instrucción de personal» y 13,5 millones para 12 torpederos de 150 toneladas. Para un buque mixto, escuela de guardias marinas, cinco millones, y para diez cañoneros guardapescas, 1,5 millones.

Importe total del plan: 38.686.621 pesetas.

El mismo día se presentaba en las Cortes, el presupuesto ordinario del Ministerio de Marina por un total de 35.861.397 pesetas, con 4.289.030 para nuevas construcciones, de ellas 2.000.000 millones para el *Reina Regente*; 1.000.000 para el *Cataluña*; 400.000 al *Princesa de Asturias*; 300.000 para el *Marqués de la Victoria*; 300.000 para el *Álvaro de Bazán*, y finalmente 20.000 pesetas para el *María de Molina*.

### Primeros cambios de la Comisión

Este proyecto presentado por Ferrándiz fue modificado el 31 de mayo, se puede decir que sensiblemente, en puntos concretos de gran importancia por la pertinente Comisión Parlamentaria, con representación de los partidos presentes en el Congreso y también por el Gobierno. Estaba presidida por Juan de la Cierva Peñafiel, era su secretario Salvador Canals y vocales, Antonio Marín de la Bárcena, Ruiz de Grijalba, Ricardo de Guillena, Nicasio de Montes y Pascual Amat.

Desde luego, la nueva redacción es notoriamente mejor; conozcamos las variaciones más destacadas. En el artículo 2.º A se instituye una Junta de Defensas del Reino, formada por los ministros de Guerra y Marina, los jefes de Estado Mayor respectivos y el presidente del Gobierno que convoca y preside; el fin de esta Junta es coordinar las fuerzas marítimas y terrestres.

El Estado Mayor se divide en dos secciones, la primera «de información y despacho» y la segunda «de campaña».

En la Jefatura de Construcciones Navales quedan más definidas sus competencias, creándose una Jefatura de Artillería y Torpedos. Ambos jefes de las secciones del Estado Mayor presididos por el jefe de Estado Mayor serán los encargados de fijar las características de los nuevos buques, diques, caños, etcétera.

En la Dirección de Navegación se crea una Junta presidida por el director y formada, en su mayoría, por representantes de las clases e industrias marítimo-civiles. Se desarrolla que los distritos serán dirigidos por jefes u oficiales de la Armada y en cada uno de ellos habrá una Junta compuesta por miembros electivos representantes de clases e industrias marítimo-civiles.

El apartado G que trataba del Cuerpo de Infantería de Marina desaparece, quedando inscrito como dependiente de la Jefatura de Servicios Auxiliares. El nuevo apartado G está dedicado a las obligaciones de la Junta de Defensas del Reino respecto a la defensa de costas, bases de operaciones, etcétera.

Crea el jefe del arsenal, jefe de armamentos encargado de todo lo que afecta a reparación, abastecimiento, alistamiento, dotación y movilización. Desaparece el Apartado B del artículo 3.º por el que se fijaban los procedimientos para el ingreso en el Cuerpo General de la Armada de personal procedente de los Cuerpos de pilotos, condestables y contramaestres.

En el artículo 4 se amplía la forma en que se combina para los ascensos la antigüedad con la elección en la forma siguiente: «Hasta capitán de navío o asimilado inclusive, por antigüedad, previa selección; a capitán de navío de primera clase o asimilado y luego en el generalato, por elección entre los que hayan cumplido dos años de empleo y tengan las condiciones que se determinen». Desapareciendo toda referencia a la fijación de plantillas de los Cuerpos de la Armada que antes formaban el artículo 4.º de la ley.

El resto del texto es bastante similar, aunque en general más extenso, con las ideas más desarrolladas. Finalmente, si el montante del dinero presupuestado es idéntico no así su distribución. En el arsenal de Ferrol desaparece la cantidad asignada a la central eléctrica y el dique que se va a construir es para buques de 16.000 toneladas (con igual costo que el de 15.000) y desaparece la central eléctrica. Se construirán ocho barcazas en lugar de seis.

Mientras que lo previsto para el arsenal de Cartagena sigue igual, en el de La Carraca hay variaciones, ya que es aquí donde se va a instalar la central eléctrica.

A las defensas fijas y móviles se le dedica la misma cantidad pero sólo para los puertos de Ferrol, Cádiz, Cartagena y Mahón. Cambia la denominación del sumergible quedando así: «Para un torpedero sumergible y otro dirigible, buques experimentales para instrucción del personal y para torpedos automóviles último modelo».

Completan el proyecto tres artículos transitorios, nuevos respecto a lo anterior, interesantes y que evidencian el ánimo acelerado con que se desean acometer las reformas. El artículo 1.º establece que los institutos y organismos enumerados en la ley se constituirán provisionalmente en cuanto ésta sea aprobada, para ello se utilizarán los reales decretos necesarios. El artículo 2.º es un deseo: se aprovecharán «todos los elementos y recursos» de que se disponga para lograr el mejor adiestramiento del personal.

Mientras no se fije todo lo expuesto anteriormente en el presupuesto de 1905 y en la Ley de Fuerzas Navales constará lo necesario respecto a plantillas del personal. Tan pronto como se apruebe el programa de armamentos navales y sus desarrollos y los Cuerpos de la Armada, se fijarán por ley las plantillas; en esta ley se determinarán los derechos del personal que resulte excedente. Las plantillas se irán acoplando a los sucesivos planes de fuerzas navales.

## Se inicia la discusión parlamentaria

La discusión en el Congreso sobre el proyecto presentado se inició varios meses después, el 3 de noviembre, con la intervención del diputado Marqués de Pilares que agotó el primer turno en contra durante los días 4 y 5. Esta diferencia de fechas ha hecho creer a muchos autores, entre ellos al capitán de corbeta Pascual Díaz de Rivera en su conocida y excepcional obra «Orgánica Naval», que no se efectuó discusión en Cortes.

El 12 de noviembre la comisión modificó de nuevo, y ya por segunda vez, el proyecto de ley en términos que se tratarán posteriormente. El segundo turno corrió a cargo de Vega de Seoane los días 17 y 18 de noviembre; finalmente el tercer turno en contra fue defendido por el diputado de la propia mayoría parlamentaria Bores y Romero a partir del 21. Tras varias enmiendas particulares, la discusión del articulado se produjo desde el 26 de noviembre y el 1 de diciembre todavía se estaba en ello. Como es sabido el 16 de diciembre cayó el Gobierno por el nombramiento del ministro de la Guerra. Maura deseaba que fuese el general Loño y el monarca el general García de Polavieja; como Maura no estaba dispuesto a este refrendo optó por dimitir, entrando el Gobierno puente presidido por el general Azcárraga. Otra crisis «oriental» que poco a poco iban minando el régimen monárquico. Maura no gobernó de nuevo hasta enero de 1907 con Ferrándiz en Marina, perdiéndose unos años importantes en la reconstrucción del poder naval, además de otros muchos aspectos regeneracionistas, baste decir que durante este tiempo, dos años, se sucedieron en el Ministerio de Marina: Azcárraga, Cobian, Villanueva, Weyler, Concas, Alvarado, Alba y Jácome Pareja, lo que no está nada mal.

Los ataques recibidos por el Gobierno por esta propuesta de Ferrándiz fueron furibundos y protagonizados por los llamados diputados marinos: los ya citados Pilares, Vega de Seoane, secundados por Mille, el Barón del Sacro Lirio y Marengo por la minoría republicana. Aparecerán tanto todas las glorias de la Armada como todas las miserias, repetidas hasta la saciedad y contadas por quienes conocían la Marina por dentro profundamente. Por alusiones intervendrán, asimismo, importantes políticos como Moret en un discurso largo y enjundioso, García Alix y también Gómez Núñez, jefe del Cuerpo de Artillería; Marqués de Torre Vélez, antiguo jefe de Infantería de Marina, y Carranza, marino notorio.

Y es que la cuestión de la Marina estaba presente en la opinión pública, aunque de forma subconsciente y en la de los diputados concedores de sus responsabilidades por el desastre y, aunque a algunos les pesase, de la importancia del poder naval como instrumento de la política exterior de un estado.

## Segundo proyecto de la comisión

La comisión modificó su propio dictamen el 12 de noviembre, introduciendo variaciones en los Apartados E, F, G, I del artículo 2.º y en el artículo 5.º.

En el Apartado E se añade la existencia de asesor jurídico del Ministerio, que se hace también cargo del personal jurídico. Se crea una jefatura de Servicios Sanitarios en el apartado F.

Al frente de cada arsenal se sitúa a un capitán de navío de primera, el cual dependerá directamente del jefe del Estado Mayor Central para la movilización de las fuerzas navales (Apartado G).

Se introduce un largo párrafo que podríamos llamar proteccionista, ya que ordena que todo lo posible se adquiera en la industria nacional «que pueda suministrar con oportunidad y entera satisfacción», si no es así, se comprará en el extranjero pero procurando que se desarrollen en España las industrias auxiliares sin demora.

Finalmente se rectifica el número del articulado ya que en la redacción del 31 de mayo no existía el artículo 4.º, al pasar del 3.º al 5.º directamente, en la nueva redacción el 4.º es el artículo 5.º, etc. Vuelve a aparecer la central eléctrica del arsenal de Ferrol por un valor de 200.000 pesetas, baja en 100.000 pesetas en cada una de las centrales eléctricas de los arsenales de Cartagena y Carraca. El apartado dedicado a defensas fijas y móviles es el que supone mayores variaciones, aumentan hasta un millón las cantidades asignadas a los planos para la «consecución de un tipo nacional de torpedo fijo de observación y otro independiente, y experimentación de otro dirigible». Se dedican 80.000 pesetas a aumentar el material de torpedos automóviles. Se prevé adquirir un torpedero sumergible por 1.450.000 pesetas y se aumenta a 16.500.000 pesetas la cantidad dedicada para lograr 15 torpederos.

Como novedad se añaden 536.000 pesetas para instalar telegrafía sin hilos en los cuatro puertos militares y en diez buques. Los tres barcos dedicados a la instrucción de guardias marinas (uno mixto y dos de vela por cinco millones) se quedan en cuatro de vela por 500.000 pesetas. El costo total del programa a pesar de estas variaciones queda igual.

### **Continúa la discusión parlamentaria**

Por todos los opositores, el Proyecto de Ley fue atacado prácticamente con los mismos argumentos, por ello, en vez de seguir un orden cronológico de las intervenciones conozcamos una síntesis de ellos. El proyecto fue criticado desde dos puntos claramente diferenciados, por una parte sus antecedentes y por otra por el texto en sí mismo; los antecedentes son los previsibles: la política del partido conservador, las palabras y promesas de sus prohombres: Silvela, Villaverde, Maura, las actuaciones de los ministros de Marina: Sánchez de Toca, Cobian y Ferrándiz y las actitudes o pronunciamientos de todos ellos privadamente o en la Junta de Escuadra creada por el ministro Veragua, o en la Liga Marítima.

Y el texto de la ley por lo que decía o creaba, y por lo que olvidaba, como veremos; muchas palabras de los diputados son como éstas, globalizadoras y descalificadoras de Pilares «hay párrafos que ni Dios los entiende, ni quizá el

mismo Sánchez de Toca y acaso sacrificios obligados en holocausto a la política económica del señor Villaverde».

Se acusa a Maura de haber combatido a Silvela por la cuestión de la Marina y haber provocado la retirada de éste, entre otros motivos, harto de tanta incompreensión. Se le recuerdan sus numerosos discursos hablando de la Armada, sosteniendo que había que modificarla totalmente, cerrar los arsenales, e incluso eliminarlos si no se les daban los medios necesarios en presupuesto y en buques; y ahora en el proyecto presentado se efectuaban unas reformas que no correspondían a sus altos empeños. Y se le recuerdan sus discursos antiguos y también su promesa, en este sentido, al tomar posesión del Gobierno el día 5 de enero, de traer un proyecto completo sobre Marina después de navidades. Se le hace oír repetidas veces que era partidario de construir acorazados y no torpederos que quería formar el Consejo del Almirantazgo, todo ello expuesto en el Parlamento, en la Junta de Escuadra y en la Liga Naval, para, llegado el momento de la responsabilidad total, dejarlo todo en promesas.

Al partido conservador se le hace presente su permanente discusión entre querer construir una escuadra y no encontrar los medios para ello. El ministro de Marina va diciendo lo que hay que hacer y el ministro de Hacienda, del mismo Gobierno, afirma que lo primero es pagar la deuda y que no se puede gastar en Marina, amén de que un ministro (Sánchez de Toca) cree el Estado Mayor, el ministro siguiente (Cobian) a los pocos meses lo anula, y ahora el último (Ferrándiz) lo vuelve a crear. Todo con el mismo partido conservador y en poco más de un año.

Al ministro Ferrándiz se le flagela en lo eminentemente técnico: formando parte de la Junta de Escuadra propuso la construcción de diez acorazados, para rebajar su número a cuatro y ahora en el proyecto a cero; sólo pide dinero para 15 torpederos. Lo mismo se hace con los buques-escuela de guardias marinas en su proyecto de ley, solicita cinco millones para un buque mixto, en la comisión acepta por la misma cantidad el mismo barco y dos auxiliares de vela para, finalmente, por 500.000 pesetas, pedir un buque de vela y tres menores también de vela, además, el propio Ferrándiz, durante la discusión, dice que ha cambiado de opinión y que no hace falta ninguno, dados los pocos guardias marinas que ingresarán al haber excedentes de alféreces de navío. Todo un síntoma de falta de estudio.

Un razonamiento muy utilizado a lo largo de los debates consiste en que no se cumple todo lo propuesto por la Junta de Escuadra, ni en organización ni en buques.

Sobre todo porque la Junta propuso un programa coherente y que se podía desarrollar en conjunto y por fases: cómo debía ser la escuadra, cómo debían habilitarse las bases navales y las reformas orgánicas, sin embargo, el proyecto elimina la escuadra y deja la Ley Constitutiva de la Armada para más adelante. Este punto concitó las iras de todos los intervinientes, tanto opositores a la totalidad como enmendantes parciales: no era admisible que por medio de la autorización al Gobierno dada en el artículo 3.º se pudiese

hurtar al Congreso la discusión correspondiente. Hay que recordar que según el Proyecto de ley el ministro de Marina presentará a las Cortes la Ley Constitutiva «la cual entrará en vigor cuando después de presentada a las Cortes hayan pasado por tres mesas abiertas». Aquí veían los parlamentarios el grave peligro de que el presidente de las Cortes no pusiera a discusión la ley presentada durante tres meses y así quedase aprobada automáticamente.

Es evidente la idea (poco democrática) del Gobierno y de Ferrándiz detrás, de que el personal de la Armada no pudiese influir en los parlamentarios en defensa de sus ideas o de sus intereses, y es que Ferrándiz esperaba gran oposición a su doctrina sobre cuerpos, escalas, plantillas, destinos, edades de retiro, etc. Baste recordar sus deseos que en el Cuerpo General pudiesen ingresar pilotos o contramaestres adecuados, idea adelantada a su tiempo, pero que debió hacer temblar las profundas convicciones elitistas de muchos jefes y oficiales. Según el diputado Marengo este apartado fue retirado por presiones del Cuerpo General y, por ello, considerado inaceptable como parlamentario.

Otros asuntos puntuales muy criticados eran que no existiese el Consejo del Almirantazgo, que en un principio se trataba sobre una intervención similar a la del Estado y, sin embargo, aparecía una Intendencia General. Se propuso un sistema de ascensos y se escribió otro.

Ferrándiz recibe duros ataques personales. En la sesión del 18 de noviembre, el marqués de Torre Vélez dice: «La Marina, señor ministro, tiene, no sé si con razón, pero los tiene, grandes agravios de S. S.». «S. S., me da pena decirlo, pero es verdad, es un general que vive aislado en la marina... en una tan tremenda y terrible situación en la cual no gana ni siquiera la disciplina». «La Marina no olvida que cuando el señor Maura se levantaba desde sus barcos y dirigía toda clase de agravios a la institución naval, S. S. tenía grandes conexiones con el señor Maura » «...el Sr. Ferrándiz, en fin, que tiene esta historia tan lamentable es el que firma este proyecto, que más parece obedecer a la sumisión, al compromiso político...».

«...piense S. S. que la marina no puede más con el sufrimiento que tiene encima; que si no fuera porque esta desgraciada marina vive, no solamente en el divorcio entre unos y otros cuerpos que sientan mutuo e invencible y funestísimo antagonismo, si no fuera porque dentro de alguno existe también la división y la discusión más lamentable, y no se entiende nadie... Pero ya que en tan triste situación está la marina, y ya que a tan triste situación ha venido en manos de S. S. ...» «...crea s.s. que cuando un Gobierno patea de este modo a una institución militar, hiere el sentido nacional...».

Marengo también es duro en la sesión del día 22 de noviembre, acusa a Ferrándiz de traer su proyecto sin que lo haya informado la Junta Consultiva de la Armada y, claro, cuando la Comisión oyó a los almirantes y oficiales que quisieron dar su opinión se encontró que éstas eran contrarias al proyecto. «...con semejante falta de autoridad viene el proyecto». Otro ataque, esta vez del Marqués de Pilares el día 29 de noviembre. «...en tiempo del actual ministro se confeccionó (un proyecto de Ley Constitutiva), yo no sé si completo o

incompleto, acerca del cual ha informado, creo que desfavorablemente, la comisión de oficiales subalternos que, por no consultar a la Junta consultiva de generales reunió el señor Ferrándiz, trayéndolos de los Departamentos con tal sigilo, que todos nos enteramos... Todavía no tiene vida oficial y creemos legal; pero hay en la actualidad un gabinete negro, donde se están confeccionando ya las leyes y reglamentos que han de desarrollar este proyecto...». Era cierto que Ferrándiz había traído para consultar a prestigiosos jefes de la Armada como Cardona, Carvía, Andújar y Grañño, autores de numerosos trabajos profesionales; considérese el enfado de los altos cargos del Cuerpo General por su arrinconamiento. El día 25 acusará al ministro de manipular el escalafón «¿Olvida S. S. que, a pesar de tener derecho perfecto en la plantilla y en el puesto, no quiso ascender al inteligente e ilustre general Concas...? ¿Por qué cuando pasó por edad a la reserva el general Navarro, no cubrió S. S. el puesto que dejaba vacante con el general Fernández de Celis a quien le correspondía?». Recuerda Marengo que hubo que ascender a Fernández de Celis por auto del Consejo de Estado. «De modo que el motivo del divorcio absoluto que existe entre la corporación y S. S. está justamente, debidamente, ganado por S. S.

«Por este camino no se va a la creación de escuadra; se va a una organización de mal vivir para los elementos que constituyen el Ministerio de Marina; se va a la negación completa del mismo pensamiento de S. S. que como general de la Armada ha sostenido bajo su firma en documentos públicos». Estas fueron palabras de García-Alix el 9 de noviembre.

Respecto al articulado, la mayoría de los diputados manifestaron su repulsa al artículo 1.º (1), entre ellos el Marqués de Pílares («es una interrogación»), Carranza («vago, declaración de intenciones»), Bores y Romero («jeroglífico») y, por supuesto, Marengo («no lo entiende nadie») y también por el Barón de Sacro Lirio. Vega de Seoane llegó a proponer su supresión en una enmienda por considerarlo inútil, ya que debía, en todo caso, ir en el preámbulo, como era costumbre.

A la creación de la Junta de Defensa del Reino se opuso el Marqués de Pílares, razonando que no era una ley del Ministerio de Marina el lugar adecuado para organizarla ya que debería venir en una propuesta del presidente del Consejo de Ministros. Además calificó a la Junta de «Legos» (El presidente y los ministros) por no tener conocimientos militares y los que los tenían (los dos jefes de Estado Mayor) estaban en minoría.

A todos se les presentó el espinoso problema de quien tiene que mandar y manejar las baterías de costa que defienden las bases navales, si la Marina o el Ejército y... no se quiere entrar en ello en profundidad; para no molestar inútilmente. Hay en los discursos citas eruditas a Moltke, Lockroy, etcétera.

(1) Artículo 1.º La reforma de los institutos, organismos y servicios de la Marina y la creación dentro de los recursos disponibles de nuevos elementos de fuerza, que son las materias de la presente ley, tienen como fin y como límite la defensa de la autonomía y la integridad territorial de la Nación, en forma que asegure nuestra posesión continua y la eficacia militar de las principales bases de operaciones estratégicas, así como su influencia sobre los campos de acción próximos a ellas.

La Dirección de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas fue atacada desde todos los puntos de vista, considerándola una imposición de la Liga Marítima y que sería complicada con multitud de organismos (algún diputado le recuerda la palabra «Madrepórica» pronunciada por Maura años antes), con 350 dependencias e inoperante, y también un primer paso para separarla de la Marina de guerra que es, en el fondo, el deseo de Maura ya expresado por él alguna vez.

La mayores críticas del proyecto de ley se apoyan en la falta de escuadra, considerándose irrisoria la construcción de 15 torpederos después de tantas promesas y palabras pronunciadas al respecto por Maura durante los últimos quince años. De ello se pasa a la inutilidad de las reformas, pues éstas deben venir condicionadas por lo que se vaya a construir en un solo proyecto coherente, el tipo de acorazados condiciona la infraestructura, las plantillas y aún todas las escuelas. Hay profunda indignación porque las grandes palabras se hayan quedado en barcasas, aljibes y torpederos.

Las reformas propuestas en arsenales tampoco parecieron suficientes y adecuadas. Se dice y repite que en los arsenales se tira el dinero, que son locales de beneficencia, etc. García Alix pidió mantener uno para carenas y reparaciones y otro para construcciones pero ni uno más, aunque como es natural el diputado Carranza, marino, opina que todos deben saber reparar en mayor o menor medida y en algunos construir, especializándose según tamaño. Marengo culpó la lentitud de construcciones en los arsenales a problemas burocráticos y económicos, ya que los créditos se habían librado anualmente y por doceavas partes, lo que no permitía planificar, hacer acopio de materiales, herramientas, etc. Asimismo, afirmó que no había que mover tanto a los ingenieros de destino, ya que así no había responsabilidades.

Consideraba este pertinaz diputado que con la reorganización todo seguirá igual, ya que detrás de los organismos estaban los mismos hombres, cuerpos, procedimientos e idéntica falta de responsabilidades.

Vega de Seoane manifestó que no hacía falta ni el dique nuevo ni dragar Ferrol, ya que allí entra la *Victoria*, «el barco con más calado del mundo, con sus 28,5 pies» frente a los 26 del *Formidable*, de 15.000 toneladas, o los 27 de los novísimos *Majestic*. Fueron ejemplos contundentes, indicativos, quizá, de otras necesidades propiciadas por otros influyentes países.

La Infantería de Marina ocupa un lugar destacado entre las opiniones expresadas por los diputados, sobre todo por los marinos y en máximo grado por el Marqués de Torre-Vélez, antiguo miembro de dicho Cuerpo. En general se defiende al Cuerpo tanto por su historia y tradición como por sus servicios en arsenales, buques y en desembarcos, «es lazo de unión» entre la Flota y el Ejército en las maniobras combinadas, se pide su continuidad y que tenga más medios. Torre-Vélez pidió que en este Cuerpo se llegue al empleo de general, igual que en alabarderos, que no pegan ni un tiro en palacio —la guardia civil— que hace un servicio civil y que en carabineros, que hacen sólo servicio económico.

## Otras intervenciones parlamentarias importantes

Es necesario destacar algunas intervenciones de los diputados durante la discusión parlamentaria; como es obvio, las más importantes fueron las de aquellos que defendieron las enmiendas a la totalidad, pero otros, que hablan por alusiones personales, también se pueden calificar de importantes, entre ellas, las de los diputados Carranza y Moret. Carranza habla a la Cámara el 19 de noviembre, o sea, después del segundo turno en contra defendido por Vega de Seoane. Sus palabras son conciliadoras; respecto al supuesto aislamiento de Ferrándiz en la Armada se declara su amigo y alumno, puesto que éste le enseñó matemáticas a los diez años para ingresar en la Armada. «Tengo la convicción firme... de que al traer este proyecto no ha mirado a las personas y entidades que con él se perjudican, sólo ha tenido en cuenta el interés de la Patria...». Recuerda que no es lícito pedirle a los oficiales de Marina sacrificios en tiempos de paz cuando no se le piden a otros organismos de la nación. Carranza está de acuerdo con las misiones generales asignadas al Estado Mayor Central, pero con muy buen sentido orgánico piensa que puedan surgir problemas entre el general que manda la base naval y el capitán de navío de primera que en el arsenal manda la movilización de buques, dependiendo del Estado Mayor Central.

Sin embargo, lo más interesante del discurso son sus propuestas, es de los pocos que las hace claramente, no por negación; así, por ejemplo, propone pagar la deuda al 3 por 100 en vez de al 4 por 100, ya que con el dinero caro no se invierte, propone, para reunir dinero (para el Plan de Escuadra), el prorrogar las concesiones de ferrocarriles y la reforma del catastro. Sugiere que los torpederos deben hacerse en el mismo sitio por la misma empresa, que se estudie el funcionamiento de astilleros extranjeros; es partidario de la elección en todos los empleos, dando cada tres vacantes una a la elección y dos a la antigüedad.

El prestigioso Moret Prendergarst habla, durante varias horas, a la Cámara el día 28 de noviembre en la discusión del articulado, ésta se había iniciado el día 26 con varias enmiendas de los diputados Aznar, Pílares y Burrell. Abierta la discusión sobre el artículo 1.º, Moret desarrolló un discurso de gran altura política, sin entrar en detalles. Centró el problema de forma diáfana: o incrementamos gastos (para construir la escuadra) o seguimos nivelando el presupuesto, las dos cosas a la vez por más equilibrios o promesas que haga el Gobierno son inútiles. A continuación habla de política internacional, posición geoestratégica de España, acuerdos con Francia sobre Marruecos. Es contundente: «Si no queremos una escuadra en este país de costas... hay que pensar en dejar de ser nación de primera, ni de segundo orden y hay que descender a ser nación que como Bélgica... tenga garantizado su territorio por un pacto internacional». No pide una marina ofensiva ni defensiva sino la necesaria para que conste en una alianza y sea deseada por nuestros aliados. Moret no cree en el proyecto porque encuentra que el país no está preparado: ausencia de diputados, falta de eco en los medios de comu-

nicación y opinión pública no formada. Considera al proyecto una «caja de Pandora», complicado, con excesivas secciones, comisiones y juntas en las que la responsabilidad está diluida. Pide gastar más en la Armada y menos en el Ejército de Tierra. Quiere Marina y, finalmente, propone construir la escuadra con Obligaciones del Tesoro o también, en último lugar, convertir en deuda perpetua la deuda flotante («debemos 650 millones al banco... créditos que nos ahogan»).

Conozcamos ahora el talante parlamentario del ministro de Marina Ferrándiz; su discurso principal en defensa del proyecto se efectúa el día 23 de noviembre, o sea, después de haberse promovido las tres enmiendas a la totalidad reglamentarias que fueron contestadas por los miembros de la Comisión, siendo el más brillante de ellos el diputado de la Cierva. Ferrándiz había hecho comentarios breves, interposiciones puntuales a los discursos de los enmendantes, como se permitía entonces; a veces se producían pequeños diálogos —autorizados por la benevolencia o no injerencia del presidente de la Sesión— siempre en determinadas condiciones.

Se puede afirmar que Ferrándiz no da la talla parlamentaria, tiene momentos de ingenuidad y también se muestra inseguro y sus explicaciones son, las más de las veces, prolijas y lo que es peor, como técnico sus opiniones varían sustancialmente y aunque las más de las veces pueda explicar la evolución de su pensamiento, siempre queda un regusto final de «cambio de chaqueta» en expresión actual. Se debe recordar que durante una intervención afirmó que en la Junta de Escuadra defendió construir cruceros en vez de acorazados, lo cual es un cambio bastante sustancial. Inició su intervención situándose en inferioridad, ya que reconoció que los diputados le habían efectuado tantas objeciones que no había podido recogerlas todas y agruparlas por asuntos, lo cual es un error, evidentemente.

Divide su discurso en dos partes: la primera dedicada a la reorganización de los servicios, incluido el material, y la segunda a los posibles perjuicios que puede recibir el personal. Comienza haciendo historia, recuerda la creación de la Junta de Escuadra, sus componentes, método de trabajo y conclusiones; afirma claramente que las conclusiones fueron «con pequeñas alteraciones» las por él llevadas a Consejo de Ministros y que son las que se están discutiendo.

Se defiende Ferrándiz de no haber llevado el proyecto a la Junta Consultiva de la Armada diciendo que los miembros de la Consultiva ya estaban en la Junta de Escuadra. El Consejo de Ministros efectuó dos alteraciones importantes: la supresión del Consejo y Tribunal del Almirantazgo y el artículo en que se autorizaba el ingreso en el Cuerpo General de la Armada a Pilotos, Condestables y Contra maestres. Respecto al Tribunal del Almirantazgo razonó Ferrándiz que sobraba al existir el Supremo de Guerra y Marina, el de Estado y el propio EMC. El ingreso en el Cuerpo General citado, de elementos de los Cuerpos Subalternos lo basaba Ferrándiz en su creencia de que en una Corporación todos sus elementos deben poder aspirar a los más altos puestos, Ferrándiz sostiene que ello es democrático... pero fue retirado

porque «se levantó contra él la opinión de todo el Cuerpo General»; ya conocerá el lector los años que esta interesante reforma tardó en introducirse en la Armada. Es preciso profundizar en el por qué real, entre otros, de esta iniciativa del ministro: dado que no es posible que todos los alféreces de navío de la Escuela Naval puedan mandar al final de sus carreras, al ser pequeño el número de barcos disponibles, si se aumenta la base con contramaestres, etc. se mejora la situación futura de aquéllos, dadas las mayores edades de éstos.

Para aclarar el sentido del Artículo 1.º Ferrándiz pone un ejemplo confuso que aclara poco, relativo a un camino, una huerta y una casa inexpugnable, unos vecinos que asaltan, con la conclusión final de que unos hipotéticos aliados nos pedirían que tuviéramos los puertos preparados, con recursos para poder reparar y abastecer ya que los barcos ellos ya los tienen. Es mejor no insistir en el ejemplo, ya que sería extenso y con poco provecho.

Como se ha expresado anteriormente, Ferrándiz da muestras de ingenuidad al confesar que había leído en la prensa que todos los años había 60 millones de superávit, por lo que creía que se podían dedicar 30 ó 40 a la Marina, a la construcción de siete u ocho acorazados; pero al llegar al Gobierno se enteró que lo anterior no era cierto, y que había multitud de otras necesidades. «Cuando fui al Escorial, y un peritísimo ingeniero de montes me enseñó un monte y comparándole con otro poblado de árboles, me dijo que habría bastante para poblar una cordillera de árboles como aquéllos con lo que vale un acorazado; cuando me explicó que aquellos árboles eran riego, y que sin riego no podría haber agricultura, sin agricultura no podrá haber comercio, sin comercio no podrá haber marina mercante y sin marina mercante tampoco marina militar, entonces comprendí que pedir a la Nación más de 13 millones al año para el objeto de que se trata el proyecto era un disparate».

Como se deduce de sus palabras, Ferrándiz hace un ejercicio de ignorancia, con una especie de cuento de la lechera y el ingeniero del Escorial es un nuevo Dios que le derriba del caballo, cual nuevo San Pablo; el plan de Escuadra vuelve a las tinieblas; como si construir acorazados sólo fueran gastos y no también fuente de creación de riqueza y de comercio, Ferrándiz anduvo bastante elemental.

Por todo lo anterior, el ministro se propone gastar lo poco que le ponen a su disposición, reorganizando las bases principales y poniéndolos en situación de defensa, con defensas fijas (minas) y móviles (torpederos). Para razonar su petición de vías en los arsenales dijo «... hoy en el siglo XX, ... en el arsenal de La Carraca se hagan los arrastres por medio de parejas de bueyes, lo mismo que en los tiempos de Carlos IV. Hay 30 bueyes, lo cual produce un gasto mensual de dos mil y pico pesetas...».

A continuación Ferrándiz repasa minuciosamente los gastos presupuestados en las bases, razonando su necesidad y se explaya en el asunto del buque escuela, explicando que si no va a haber escuadra tampoco habrá guardias marinas, por lo que no hace falta, de momento, un buque escuela mixto. Al tratar el tema del mal funcionamiento de los arsenales recuerda una Real Orden del ministro Sánchez de Toca según la cual en el período 1893-94 a

1902, se habían devuelto a Hacienda, sin gastar, el presupuesto 7,6 millones de pesetas., lo cual demuestra mala organización y administración ya que en ese mismo período los cruceros siguen su construcción interminable. Es atacado por el diputado Marengo que le dice que todo lo anterior es de su responsabilidad como ministro, Ferrándiz se defiende diciendo que ha empezado a castigar: «... nunca se había relevado, como he hecho relevar yo, a un intendente y a un comisario en Cádiz y a un comandante general de un arsenal».

Defiende arduosamente la necesidad del EMC dado que con el actual sistema no hay manera de saber quien es el responsable de que un barco cumpla una comisión. «Yo creo que en las fuerzas navales debe haber una persona que sea la responsable de la eficacia de esas fuerzas y que se encargue de tenerlas en buen estado de conservación, de repararlas, de nombrar o proponer los comandantes, ... y de disponer sus movimientos...». Una vez más los ejemplos que expone Ferrándiz para aclarar sus ideas no son de los más correctos. «Hasta en una fonda ha de haber alguien que prevea si han de venir muchos o pocos huéspedes... si han de estar listas las habitaciones, listas para el verano o el invierno y es menester que haya otro encargado del material...». Estas frases serán ridiculizadas el día siguiente por el Marqués de Pilares poniendo en duda que alguien quiera ser jefe de E. M. «después de no haber encontrado S. S. mejor comparación que la de asimilar sus funciones con las de la pupilera de una casa de huéspedes...» y es que allí, como hoy, había unas lenguas bien afiladas siempre dispuestas a descalificar al adversario, a veces quedándose en lo superficial pero efectivo, sin llegar al fondo de las cuestiones.

Defiende, con bastante éxito, la Dirección de Pesca e Industrias Marítimas creada con un afán descentralizador, recuerda que su génesis se inició en un Congreso celebrado siendo ministro de Marina un liberal, el Duque de Veragua. Afirma que su costo no irá más allá de 50.000 pesetas.

Ferrándiz, al hablar de las Jurisdicciones quiere una sola radicada en Madrid y dedicada nada más a lo puramente militar y naval, que el resto de los asuntos y fallos pasen a la ordinaria. Desea también suprimir intermediarios en la burocracia, da un ejemplo en esta ocasión preclaro pero con un final que le hará enfrentarse a sus compañeros en el Cuerpo General: «Se le pregunta al capitán general por qué tardan tanto tiempo en ponerse los tubos del condensador del *Carlos V*... y dice la contestación del capitán general: Excmo. Sr.: El Comandante General del Arsenal... me dice... Excmo. Sr.: El Jefe de la Sección me dice... Excmo. Sr. El Jefe de trabajos me dice... Excmo. Sr.: El Jefe de la Segunda Sección de obras me dice». Esta parte provoca la risa de los diputados y Ferrándiz remata diciendo que lo que él busca es independencia en las decisiones para así poder buscar responsabilidades. Ante ello, el Marqués de Pilares interrumpe asegurando que el responsable es el capitán general, Ferrándiz contraataca poniendo el ejemplo, reciente, «de que no se han podido adquirir en Londres dos botes para el *Cataluña*; el expediente pasó... al capitán general... al arsenal... al negociado, y aquí como el jefe se puso enfermo y el escribiente no dijo nada, el expediente se olvidó, «y

resultará que pagará el escribiente. No pagan los capitanes generales; de todos estos Excmos. Sres. el último es el que paga».

Al tratar sobre el personal y su rechazo al proyecto de ley y al futuro de las leyes de plantillas, reserva, etc. recuerda Ferrándiz que lo peor que le puede suceder a dicho personal es que se le envíe a su casa cobrando los 4/5 del sueldo y conservando sus derechos de ascenso, retiro, etc.; lo cual no parece que sea gravísimo. No se puede engañar al país sosteniendo personas y organismos sólo para aparentar que se tienen. «¿Para qué queremos un general en la Comisión de faros, que va a ella cada seis meses, o un secretario de la Junta de la marina mercante que se reúne una vez cada dos años?»

Es evidente que las razones expuestas por Ferrándiz son claras y determinantes, pero que al ir en contra de las expectativas del personal serán mal recibidas por éste. Ferrándiz intentaba actuar con justicia e independencia, pero era muy difícil dadas las circunstancias. No podía ser la Armada la única ejemplificadora del Estado.

Finalmente, conozcamos la intervención del presidente del Consejo de Ministros, don Antonio Maura, el día 28 de noviembre tras el elocuente discurso del diputado Moret, ya reseñado anteriormente. Conociendo otras intervenciones de Maura en los temas de Marina a los que tantos esfuerzos dedicó, se puede decir que este discurso fue gris, flojo, sin los grandes recursos oratorios habituales, ni las parábolas efectistas ni provocando las risas de los diputados, únicamente arrancando algunos «bien» o «muy bien» de la Cámara. No debiera estar muy convencido el político mallorquín del proyecto presentado.

Sostiene Maura que desde sus primeros tiempos ha defendido la necesidad de un poder naval efectivo para España y que el proyecto que trae al gobierno es el primer paso para ello, ya que empieza por poner orden en lo que hay y sienta las bases del futuro. Defiende que en lo sustancial se ha mantenido lo propuesto por la Junta de Escuadra. No acepta, y así se lo explica al Marqués de Pílares, el razonamiento de que la Armada aceptaba las reformas orgánicas a cambio de la construcción de la escuadra. No ha habido criterio *do ut des*.

Maura muestra su firmeza en creer que España debe sacar partido de su situación geoestratégica creando sobre ella lo necesario para reforzarla, de ahí el artículo 1.º, representan un esfuerzo y un gasto colosal. Recuerda que en el proyecto se intenta, por primera vez, compenetrar a los Estados Mayores de Guerra y Marina en cuestiones comunes.

Maura cuenta la cuestión con meridiana claridad, no sólo es difícil saber que tipos de barcos. «El problema está en cómo y cuándo lo vamos a hacer y con qué lo vamos a pagar. Esa es la dificultad». Solicita que todos los grupos políticos se pongan de acuerdo en un proyecto para que así, un cambio de Gobierno no interrumpa o varíe el programa aprobado. Reconoce al Presidente que el proyecto presentado no tiene cuantos acorazados o cruceros se necesitan, ni sus características, pero tiene «el compromiso de hacerlo, después el órgano para proponerlo y luego las etapas para realizarlo».

Maura afirma que durante un período de dos o tres años el estado del crédito nacional no permitirá iniciar las construcciones; mientras tanto, hay que ir preparando los planes. En definitiva, se traen las bases al Congreso, sobre estas bases se encarga a los que tengan competencia que las desarrollen para después dar fuerza de ley al proyecto final resultante.

Para terminar, recordemos que sobre el proyecto de ley, aún el 1 de diciembre se recibieron enmiendas del Marqués de Pilares, del de Casa-Torre y del Barón del Sacro Lirio, esta última firmada también por los diputados Canalejas, Pilares, Marengo, Romanones, Nocedal y Azcárate, unas firmas de postín. En ella los diputados intentaban que el Gobierno se comprometiese, en el plazo de cuatro meses después de aprobada la ley, a traer a las Cortes el proyecto de ley de Escuadra, eso sí, propuesto por el Estado Mayor Central.

### Conclusiones

Por parte del Gobierno presidido por Maura existía el claro deseo de iniciar la reconstrucción del poder naval de España, basado en la convicción de que era necesario para sostener la soberanía nacional y ser un elemento de la política exterior; se contaba pues, con la intención y con el conocimiento de cuales eran los elementos necesarios tras los estudios de la Junta de Escuadra y la propia formación de tres hombres fundamentales: el mismo Maura, Sánchez de Toca y Ferrándiz; faltó el factor financiero; la situación de la economía española no permitía, o así se consideró, nuevos endeudamientos en unas inversiones tan poco productivas, a primera vista, como lo era la construcción de la escuadra. Aún así primó el deseo de hacer algo, evidentemente tales hombres no podían quedarse quietos y se presentó un proyecto de ley híbrido, un quiero y no puedo que fue atacado duramente por las oposiciones, e incluso desde dentro del propio partido conservador. Sin embargo, el proyecto de ley tenía importantes novedades como poner a trabajar juntos los Ministerios de Guerra y Marina en planes de defensa conjuntos, la gerencia común de las fábricas de artillería, y el anuncio de una ley Constitutiva de la Armada que por sí misma produciría grandes cambios, sin olvidar el submarino. El desgaste de Ferrándiz fue muy grande ya que no podía equilibrar los sacrificios que imponía al personal con la construcción de una escuadra potente que hubiese ilusionado incluso a los sectores más conservadores del Cuerpo General de la Armada.

Como ya se ha citado, el Gobierno no cayó por causa de los proyectos navales y es de suponer que las reformas hubiesen sido aprobadas, a pesar de que Maura hubiese preferido mayor consenso en ellas; pero sus ideas quedaron ya plasmadas y la discusión parlamentaria enriqueció el proyecto. Si no en esta ocasión directamente, sí en el que sería proyecto Maura-Ferrándiz de 1907 se iniciaría la regeneración naval española.