

## Sánchez de Toca, el fracaso de un ministro de Marina

### Sánchez de Toca, the failure of a minister Marina

DAVID RUBIO MÁRQUEZ  
IES Las Lagunas  
mavg110858@gmail.com

**Resumen:** Joaquín Sánchez de Toca, político conservador, desde el ministerio de Marina planteó una reforma integral de la Armada. Tendría un presupuesto real, una nueva organización administrativa, unas infraestructuras modernas en sus astilleros y arsenales y, por último, una potente escuadra capaz de defender el litoral español. Fracasó. ¿Por qué? Por la oposición de los oficiales de la Armada, temerosos de perder sus privilegios; por la oposición de Fernández Villaverde, temeroso de ver anuladas sus aspiraciones a la sucesión de Silvela y de Alfonso XIII, temeroso del avance republicano en las elecciones, achacable a la inacción de Maura, ministro de Gobernación.

**Palabras clave:** Reforma Integral, Armada, Escuadra, fracaso, oposición.

**Abstract:** From the Ministry of the Marine, the conservative politician Joaquin Sánchez de Toca contemplated a comprehensive reform of the Navy. It would benefit from a real budget, a new administrative organization, a modern infrastructure for its arsenals and shipyards and, finally, a powerful fleet ready to defend the Spanish coast. However, he failed. Why? Because of the opposition he faced in different fronts: the Army officers, afraid of losing their privileges; Fernández Villaverde, fearful of destroying his aspiration to succeed Silvela, and Alfonso XIII, frightened of the Republican advance in the election due to the passivity on the part of Maura, the Minister of the Interior.

**Keywords:** Comprehensive reform, Navy, warship fleet, failure, opposition.



## 1. Los proyectos para reformar la Armada española de Sánchez de Toca

Joaquín Sánchez de Toca (1852-1942) fue, ante todo, un miembro característico de la élite política de la Restauración. Vinculado al partido conservador, ocupó puestos políticos relevantes: diputado desde 1884 y senador a partir de 1897; subsecretario de Gobernación en el gabinete de Cánovas del Castillo de julio de 1890; alcalde de Madrid en 1896 y 1907; fue ministro de Agricultura, Marina y Gracia y Justicia y, por último, presidente del Gobierno entre julio y diciembre de 1919<sup>1</sup>. De toda su amplia experiencia política, solo analizaremos su paso por el ministerio de Marina. Como acertadamente ha señalado José Cervera Pery, Sánchez de Toca, abogado madrileño “no es un marino, ni entre sus ascendientes hallaremos hombres del «botón de ancla»”<sup>2</sup>, a pesar de lo cual su preocupación por el resurgir de la Armada después de las derrotas navales de 1898, fue muy notable. Compartía este afán con otros dos compañeros de partido: Francisco Silvela y Antonio Maura. A los tres les unía su deseo de hacer posible el renacimiento del poder naval español en un momento de expansión imperialista en que la posesión de una flota de combate era un “poderoso agente diplomático, que favorece el éxito de los tratados comerciales”<sup>3</sup>. Les separaba la importante obra teórica de Sánchez de Toca sobre temas de reorganización naval, de la que carecen tanto Silvela como, especialmente, Maura<sup>4</sup>. Pero mientras este último coronó con éxito en 1908 sus proyectos navales, Sánchez de Toca fracasó en su proyecto de 1903<sup>5</sup>.

En el presente artículo examinaremos primero las pretensiones del político conservador para la reforma de la Armada española; después analizaremos la oposición que suscitaron entre

<sup>1</sup> Datos biográficos de Joaquín Sánchez de Toca en Rueda Laffond, José Carlos, “Conservadurismo político y nacionalización económica. Una aproximación al pensamiento político de Sánchez de Toca”, en Tusell, Javier et al. (eds.), *Estudios sobre la derecha española contemporánea*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1993, pp. 147-149; y Lacomba, Juan Antonio, “Regionalismo, regeneracionismo y organización regional del estado: los planteamientos de J. Sánchez de Toca”, en *Estudios Regionales*, 51 (1998), pp. 236-237.

<sup>2</sup> Cervera Pery, José, “Sánchez de Toca y el concepto del poder naval”, en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 57 (2008), p. 11.

<sup>3</sup> Gavaldá y Cabre, José María de, *Del poder naval y de su necesidad para España*, Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1909, p. 128.

<sup>4</sup> Sánchez de Toca es autor de una extensa obra, compuesta de muy diversos trabajos sobre variada temática: ensayos históricos, aspectos económicos y militares y cuestiones religiosas y políticas. Sobre el tema naval, escribió tres importantes ensayos. Sánchez de Toca, Joaquín, *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*, Madrid, Imprenta de los hijos de M.G. Hernández, 1898. Con carta prólogo de Francisco Silvela, defiende la imperiosa necesidad de mantener estrechas relaciones con Iberoamérica para conseguir un renacimiento del poder naval español. Como casi todas las obras de temática naval escritas a finales del siglo xix y principios del xx, es claramente tributaria de Mahan, Alfred Thayer, *La influencia del poder naval en la historia (1660-1783)*, El Ferrol, El Correo Gallego, 1901. Recopilación de artículos periodísticos aparecidos en el rotativo *El Español* de nuevas aportaciones era Sánchez de Toca, Joaquín, *Las reformas en Marina*, Madrid, El Correo, 1900. Por último, defendiendo su ambicioso y fracasado programa naval de 1903, Sánchez de Toca, Joaquín, *Nuestra defensa naval. Primer programa*, Madrid, M. Romero, 1903.

<sup>5</sup> Los planes navales españoles del primer tercio del siglo xx han sido objeto de varios estudios. Fernández Almagro, Melchor, “Política Naval de la España Moderna y Contemporánea”, en *Revista de Estudios Políticos*, 18 y 19 (1946), pp. 47-78 y 37-70; Bordejé y Morenos, Fernando de, *Vicisitudes de una política naval*, Madrid, Editorial San Martín, 1978; Rodríguez González, Agustín Ramón, *La reconstrucción de la escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*, Madrid, Galland Books, 2010; ídem, “Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y grado de cumplimiento”, en *Revista General de Marina*, 263, (2012), pp. 241-261. Todos ellos analizan el Plan de Escuadra de Sánchez de Toca.

los oficiales y, por último, señalaremos tanto las pugnas en el seno del partido conservador por la sucesión en su jefatura, la acción de la Reina Madre como las causas de la no realización del Plan de Escuadra.

Las batallas de Cavite y Santiago de Cuba habían significado una derrota sin paliativos de la Armada Española. A la destrucción de los barcos, se uniría la necesaria reorganización de las fuerzas navales cuyo cometido, después de la pérdida del imperio ultramarino, quedaba circunscrito a la defensa de las costas peninsulares, insulares y coloniales. Para adecuarse a los nuevos cometidos, se daban de baja un total de 91 unidades consideradas inservibles. Si en 1898 el *Estado General de la Armada* contabilizaba 165 unidades, dos años después eran reducidas a 65 y el correspondiente a 1901 registraba 49<sup>6</sup>.

¿Podía la Armada defender las costas de España? ¿Estaba amenaza España por los intereses de alguna potencia en los años inmediatamente posteriores a 1898? Con una flota de combate reducida al acorazado *Pelayo* y al crucero *Carlos V*, la respuesta al primero de los interrogantes ha de ser negativa, especialmente en un contexto internacional de rearme naval. El ministro de Marina alemán, almirante Alfred von Tirpitz, anunciaba la promulgación de la Ley Naval de 1898 que elevaría el número de sus acorazados a veintisiete<sup>7</sup>. Al finalizar el siglo XIX su flota la componen "17 acorazados, 10 cruceros grandes, 20 cruceros pequeños y 12 divisiones de torpederos"<sup>8</sup>. Su aliado internacional, el imperio Austro-Húngaro, inició la construcción de sus primeros acorazados del modelo *predreadnoughts* en 1899. El tercer miembro de la Triple Alianza, Italia, tampoco descuidaba su poder naval: "Tiene ahora en gradas cuatro acorazados de primera, tres cruceros acorazados, diez *destroyers*, tres cruceros pequeños y tres torpederos de primera clase, además de los dos acorazados de primera, conocidos bajo el nombre de «Programa naval del Almirante Bettolo»"<sup>9</sup>. Ante semejantes amenazas a su supremacía naval, la *Royal Navy*, para poder mantener a toda costa el *Two powers standard*, respondió con la puesta en gradas de una veintena de nuevos acorazados<sup>10</sup>.

En cuanto a la segunda pregunta habría que señalar algunos aspectos. Primero, la situación de total aislamiento internacional en la que se encontraba España el 25 de abril de 1898, fecha oficial del comienzo del conflicto con los Estados Unidos de América. Segundo, la interpretación que del discurso pronunciado por Lord Salisbury el 4 de mayo de 1898 se hacía

<sup>6</sup> *Estado General de la Armada*, 1900, pp. 342-353; *Estado General de la Armada*, 1901, pp. 332-341.

<sup>7</sup> Características y tipos de acorazados construidos en Alemania, en "Noticias varias", en *Revista General de Marina*, 44 (1899), pp. 404 y 405.

<sup>8</sup> "Los progresos navales en los diferentes países en el año 1900", en *Revista General de Marina*, 47 (1901), p. 454.

<sup>9</sup> *Ibidem*, pp. 454 y 455.

<sup>10</sup> Imperiale, Juan Antonio, "La evolución del acorazado. Parte III: *Predreadnoughts* y *Cuasidreadnoughts*", en *Boletín del Centro Naval*, 808 (2004), p. 258; *La Correspondencia Militar*, 6 de febrero de 1903. En su página tercera el rotativo militar reproducía la evolución de las marinas militares en los últimos diez años. Constatada la pérdida de peso de marina de guerra francesa e italiana y el aumento de las de Alemania, Japón y Estados Unidos. La superioridad de Inglaterra sigue siendo incuestionable: "Teniendo en cuenta los buques que se están construyendo, son 41 los acorazados de que dispone la Gran Bretaña, contra 28, construidos ó en construcción, de Francia y Rusia reunidas. Aumentando á la cifra primera los seis acorazados del Japón, aliado de Inglaterra, puede afirmarse que, en caso de conflicto, las dos últimas potencias podrían disponer de 47 acorazados de primera, contra 28 de Francia y Rusia y los 16 de Alemania, ó sea, en junto, contra 44".

del término “naciones moribundas”. Aunque el conferenciante no mencionaba sus nombres, la prensa londinense sí se atrevió a señalar con el dedo a los países que integraban dicha categoría: China, Turquía, Marruecos, Persia, Congo, España y Portugal, junto con algunos países iberoamericanos. Tercero, la situación de inseguridad que provocaba en España las reiteradas visitas de navíos británicos a las costas gallegas, a las costas de las islas Baleares y la posición hegemónica que ocupaba Gran Bretaña en las islas Canarias, en donde sus compañías navieras se habían multiplicado y las conectaban con las rutas de las singladuras coloniales entre Europa y otros continentes. Por si todo esto fuera poco, Gibraltar, especialmente después de anunciar España su intención de proceder al artillado de las costas en torno a la base naval inglesa, era otro punto de fricción hispano británico. La solución al contencioso llegaría el 15 de marzo de 1899. Francisco Silvela remite una nota en la cual renunciaba, alegando amistad, a construir cualquier fortificación o emplazamiento artillero que pudiera ser dirigido contra Gibraltar. Cuarto, la rivalidad existente entre el Reino Unido y Francia por el control de Sudán que, después del incidente de Fashoda, había comenzado a solucionarse con la firma del Convenio anglo-francés del 21 de marzo de 1899. Por último, reseñar la apertura de la cuestión Marroquí en donde colisionaban los intereses de las grandes potencias europeas. Las dificultades para firmar una alianza con el Reino Unido llevaron a España a una aproximación a sus rivales. En la primavera de 1899 se estaba intentando gestar una alianza entre Francia, Rusia y Alemania para contrarrestar el poder naval de los británicos<sup>11</sup>. Los intentos de Silvela de forjar una alianza continental frente a Gran Bretaña fracasaron, precisamente porque España no tenía nada que ofrecer. Desde comienzos de 1899 había en el ambiente una aproximación franco-española que fue allanada por la prensa nacional. Silvela deseaba regresar a lo que había sido la política tradicional de entendimiento con París: con el país vecino nos unían lazos políticos, financieros y económicos muy importantes que preparaban el camino hacia el entendimiento. España, a pesar de sus intereses en el Norte de África, no puso freno a la expansión gala en el sultanato desde Argelia como medio para llegar a una concertación con París. A cambio de defender la integridad territorial, España apoyaría a Francia con sus fuerzas militares. Pero Francia no estaba aún interesada en formalizar una entente con España que no le reportaría ventajas significativas y sí cargas defensivas<sup>12</sup>.

El 6 de diciembre de 1902 formaba Gobierno Francisco Silvela. Para ocupar la cartera de Hacienda convence a un remiso Fernández Villaverde que aceptaba después de la apelación a

<sup>11</sup> Archivo General de Palacio (en adelante, AGP), Sección Reinados, Fondo Alfonso XIII, caja 7014, leg. 178. Carta del embajador en Londres, 7 de noviembre de 1899, al ministro de Estado remitiendo artículo sobre la posible alianza.

<sup>12</sup> Mousset, Alberto, *La política exterior de España 1873-1918*, Madrid, Biblioteca Nueva, 1918, p. 131; Clemente Ortega, Ángel Luis y José Ignacio de Frutos de Blas, “Francisco Silvela y Marruecos: un proyecto de política exterior”, en *Isla de Arriarán*, 14 (1999), pp. 249 y 250. Condescendencia respecto a Francia, en Robles Muñoz, Cristóbal, “El 98 español desde Roma”, en *Anales de Historia Contemporánea*, 14 (1998), p. 110; y Pastor Garrigues, Francisco Manuel, “España y la apertura de la cuestión marroquí”, en *Anales de Historia Contemporánea*, 23 (2007), p. 157.

su vieja amistad y de su amenaza de no formar Gobierno<sup>13</sup>; para la Marina elige a Sánchez de Toca<sup>14</sup>; al frente del Ejército al general Arsenio Linares Pombo; Manuel Allendesalazar ministro de Instrucción Pública; Eduardo Dato en Gracia y Justicia y Antonio Maura como ministro de la Gobernación. Se trataba de un Gobierno apoyado por todas las facciones conservadoras al que se había incorporado, como figura descollante, Maura, el nuevo líder del *gamacismo* en la cartera de mayor significado político: Gobernación.

En el primer Consejo de Ministros, Silvela anunciaba que su propósito fundamental era reformar la administración local y, precisamente, "este ha sido el principal motivo y razón de mi unión con el señor Maura y sus amigos". También se proyectaban reformas en los ámbitos educativos; militares, con la introducción del servicio militar obligatorio sin redención a metálico, y fiscales, mediante el restablecimiento de los excedentes en el presupuesto "porque esos excedentes son la base del Ejército, la Marina y las obras públicas"<sup>15</sup>. Aunque nada se decía sobre las reformas necesarias en el ámbito de las Marinas, el nuevo gabinete explicita sus propósitos en el Mensaje de la Corona:

"Es notorio y urgente el interés nacional de someter a las Cortes el futuro régimen de la Armada y de las industrias marítimas, y el fomento de la Marina mercante, y en breve se llevarán a las Cámaras los proyectos de reformas administrativas que servirán de base el programa nacional de nuestras fuerzas navales"<sup>16</sup>.

¿Qué pretendía para la Armada española Sánchez de Toca? Un objetivo muy ambicioso: su reconstrucción sobre bases sólidas. Para lograrlo articularía su proyecto sobre tres pilares: dotar a la Marina de un presupuesto real para 1904; el Proyecto de Reorganización de los Servicios de la Administración Central del Ministerio de Marina y, por último, el primer auténtico plan naval del siglo xx.

Sánchez de Toca, como también haría Maura, formulaba el siguiente interrogante:

"¿Quiere o no Marina el país? Hay que optar resueltamente ante el dilema, o de sostener Marina en eficacia militar, y, por tanto, dotada con todo lo necesario para que rinda servicio útil, o bien suprimir todo rotulo vano de Marina"<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Problemas para que aceptase Villaverde, en *Nuestro Tiempo*, octubre de 1903, p. 427. Aluden a dichas dificultades González Hernández, María Jesús, *El Universo conservador de Antonio Maura. Biografía y proyecto de Estado*, Madrid, Biblioteca Nueva/ Fundación Antonio Maura, 1997, p. 47; y Martorell Linares, Miguel, *José Sánchez Guerra. Un hombre de honor*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2011, p. 105.

<sup>14</sup> La presencia de un civil al frente de Marina rompía la tradición secular de colocar a militares en el puesto. Sánchez de Toca había escrito un artículo, publicado junto con otros en forma de libro en 1900, con el elocuente título de: "Por qué conviene pueda haber ministro civil al frente del departamento de Marina" en el cual defendía esta posibilidad. Pero advertía que "no es ciertamente que un ministro civil obtendría hoy en los Parlamentos con mayores facilidades recursos en mejora de la Marina". Además, en una situación de desunión entre las distintas facciones de los partidos políticos "se haga tal designación al mero efecto de que este departamento tenga el patronato y defensa de un personaje político... al quite contra los ataques que dirijan". El propio interesado reconoce que su labor es muy amplia y nada sencilla.

<sup>15</sup> Soldevilla, Fernando, *El año político. 1902*, Madrid, Editorial Rojas, 1903, pp. 441 y 442.

<sup>16</sup> Diario de Sesiones del Congreso (en adelante, DSC), 18 de mayo de 1903, p. 3.

<sup>17</sup> Sánchez de Toca, Joaquín, *Nuestra Defensa... op. cit.*, p. X.

Si optásemos por la primera hipótesis deberíamos estudiar primero los problemas y resolverlos después. La mayor dificultad estribaba en la falta de sinceridad de los presupuestos del Ministerio de Marina. Como ejemplo el presupuesto de 1902, prorrogado para 1903. Se fabricó a imagen y semejanza de los anteriores con un gasto ordinario de 24056920 pesetas. En el mismo estaban infradotadas tanto la partida de personal como la de mantenimiento: “los barcos no tenían crédito suficiente ni aún para el consumo de carbón de sus máquinas auxiliares sin salir de puerto”<sup>18</sup>. En palabras de Sánchez de Toca: “Nada perjudica tanto a la estimación de la administración de los intereses públicos como los artificios de presupuesto y contabilidad, ocultando el verdadero coste de los servicios”<sup>19</sup>. Para arreglar el problema presupuestario, se atribuía para el mantenimiento de la Marina en 1904 la cifra de 50217088,44 pesetas. Era una cantidad muy elevada. Se justificaba tanto en la necesidad de abonar los atrasos contraídos en anteriores ejercicios no liquidados por falta de crédito como en la necesidad de realizar importantes inversiones en los puertos militares españoles. Para el primer cometido se consignaban 8585317 pesetas, reservando al segundo 5404777 para la adquisición de barcazas, remolcadores, aljibes, herramientas y la construcción o reparación de muelles, depósitos, polvorines y caños en Ferrol, Cartagena y La Carraca<sup>20</sup>. Estaba muy informado el ministro de Marina sobre el atraso tecnológico de las bases navales españolas. Frente a las 126 toneladas de agua y carbón que eran capaces de suministrar por hora a sus barcos las modernas bases militares, en los tres grandes puertos españoles solamente se podían proporcionar 9 toneladas de agua y carbón. Su falta de eficiencia no solo tiene repercusiones militares, también económicas al encarecer las aguadas y carboneos. Con el fin de anticiparse a una futura implicación española en Marruecos<sup>21</sup>, para lo cual era imprescindible el concurso de la Armada, Sánchez de Toca incita a la aprobación del presupuesto sin dilaciones para “tener a los buques de nuestra Armada en alistamiento de tercera situación y dispuestos a salir de puerto con rumbo costas marroquíes”<sup>22</sup>. Por último, el presupuesto de 1904 asignaba partidas inexplicablemente olvidadas o mal consignadas en los anteriores, tan imprescindibles como carbón para ejercicios de navegación, la pólvora, los proyectiles para ejercicios de tiro y los sueldos fijados del personal de todos los Cuerpos de la Armada<sup>23</sup>. El nuevo presupuesto incluye el sostenimiento de una escuadra que tendrá dos objetivos: la instrucción de las dotaciones y, en consonancia con los tiempos, la representación en el exterior de España.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. XV.

<sup>19</sup> Soldevilla, Fernando, *El año político. 1902...* *op. cit.*, p. 448.

<sup>20</sup> Un desglose detallado de las partidas presupuestarias y de las obras y adquisiciones programadas, en “Sección Oficial”, en *La Vida Marítima*, 60 (1903), p. 480; también en Sánchez de Toca, Joaquín, *Nuestra Defensa...* *op. cit.*, pp. 118-120.

<sup>21</sup> Pastor Garrigues, Francisco Manuel, “España y la...” *op. cit.*, p. 164.

<sup>22</sup> Sánchez de Toca, Joaquín, “Memoria explicativa del expediente de servicios incoado en el ministerio de Marina para cumplimiento de la Real Orden acordada en Consejo de Ministros en 22 de diciembre último”, en *Revista General de Marina*, 52 (1903), pp. 335-353.

<sup>23</sup> En el presupuesto de 1903 se habían presupuestado 10000000 de pesetas. Los sueldos abonados fueron de 11 millones. Solamente es este epígrafe existía un déficit de 1 millón de pesetas.

En cuanto a las medidas para reorganizar la Armada, que ya tenía meditadas, la primera fue la creación el 10 de diciembre de 1902, por real decreto, del Estado Mayor Central de la Armada. Lo había proyectado en su libro de 1900<sup>24</sup>. Después lo convertía en realidad justificado por no existir un órgano tan vital en nuestra constitución militar<sup>25</sup>. Se le asignaban cinco misiones fundamentales: estudio del empleo de nuestras fuerzas navales ante una agresión a nuestras costas, en el caso de una guerra entre dos grandes potencias. Proponer el número de buques, especificando el tipo y características que necesitábamos. Modo de preparar los mandos para las citadas unidades. Estudio de los puertos que pudieran servir como puntos de apoyo a nuestras fuerzas navales, así como los almacenes, talleres, obras civiles, etcétera, que sería necesario efectuar o montar y, finalmente, estudiar la cantidad y tipos de munición de artillería, acopios y pertrechos que habría que situar en los puertos anteriormente estudiados. Para dirigirlo se nombró al almirante Cervera. La primera misión que se le encomendó fue, por Real Orden de 24 de diciembre, la formulación de un programa de fuerzas navales para los ejercicios de 1903 y 1904<sup>26</sup>. El Estado Mayor Central no tuvo una larga existencia. El 19 de agosto de 1903 Eduardo Cobián lo suprimía como algo inútil en espera de poseer un verdadero poder naval<sup>27</sup>.

Tomando como referencia las bases del dictamen emitido por la Junta de Escuadra el 21 de enero de 1903, Sánchez de Toca elaboraba su proyecto de Reorganización de los servicios de la administración central del Ministerio de Marina. Era urgente ya que la opinión pública recelaba de la eficacia de la administración naval para preparar y mantener un poder naval acorde a la posición estratégica de España. El dictamen estaba compuesto por once bases más una transitoria. No hubo unanimidad en su aprobación, la demostraba la publicación de siete votos particulares<sup>28</sup>. El proyecto de real decreto, por su parte, quedaba redactado en veinticuatro artículos y cinco disposiciones transitorias que recogían la organización de la administración central del ministerio. Al frente de la misma se encontraba el ministro. Debajo un Consejo de Almirantazgo que "desempeñará las altas funciones consultivas en los asuntos del Ministerio". Además, se regulaba la existencia del Estado Mayor Central de la Armada "al cual corresponden las funciones y los estudios concernientes a la previsión de la guerra naval y el régimen, mando y dirección de todos los servicios genuinamente militares de la flota Armada y de los establecimientos dedicados a su abasto, conservación y apoyo". También se hacía lo propio con la Dirección de construcciones y servicios industriales de la Marina "encargada del estudio y propuesta, y en su caso de la dirección, ejecución o intervención, en su aspecto técnico, de los proyectos de construcciones navales y de todo el ramo industrial de artillería y armamentos"; la

<sup>24</sup> Sánchez de Toca, Joaquín, *Las reformas...* op. cit., pp. 127-129.

<sup>25</sup> *Colección Legislativa de la Armada*, tomo 89, p. 576.

<sup>26</sup> *Ibidem*, pp. 594-597.

<sup>27</sup> Soldevilla, Fernando, *El año político. 1903*, Madrid, Editorial Rojas, 1904, p. 311.

<sup>28</sup> Fundación Antonio Maura (en adelante, FAM), leg. 422, carpeta 1.

Dirección de navegación, industrias de mar y servicios civiles dependientes del Ministerio de Marina y la Secretaría permanente del ministerio de Marina<sup>29</sup>.

El colofón de la obra de Sánchez de Toca sería la creación de una moderna escuadra de combate. Rompiendo con las propuestas hasta entonces formuladas, no la integrarían pequeños acorazados guardacostas, “reputados como el arma defensiva por excelencia”<sup>30</sup>, la compondrían grandes acorazados. En los primeros días de junio, tomando como base el anteproyecto realizado por la Junta de Escuadra, Sánchez de Toca presentaba un Proyecto de Armamento Naval y de Reorganización de los Servicios<sup>31</sup>. La Junta de Escuadra había recomendado la construcción de doce acorazados, divididos en dos escuadras de cuatro para el Atlántico y el Mediterráneo más una de reserva. En el plan definitivamente aprobado la cifra se rebajaba, ante su enorme coste económico, a siete acorazados, pero se añadían tres cruceros acorazados. Era voluntad del gabinete que el Plan de Escuadra no “quebrante la política de severísima nivelación del presupuesto del Estado”<sup>32</sup>. El presupuesto total del proyecto ascendía a 585 millones de pesetas y su plazo de ejecución era de ocho años. En el artículo segundo del anteproyecto de ley se especificaban las siguientes construcciones:

“Siete acorazados de 14 á 15 000 toneladas y 19 millas de velocidad sostenida por espacio de ocho horas y 2 500 millas de radio de acción á la velocidad de 14 millas probadas en viaje completo entre los puertos que designe el Gobierno. Precio de la unidad 50 millones de pesetas.

Tres cruceros acorazados de 10 000 toneladas de desplazamiento y 22 millas de velocidad sostenida por espacio de 12 horas y 2500 millas de radio de acción a la velocidad de 18 millas probadas en viaje completo entre los dos puertos que designe el Gobierno. Precio de la unidad 33 millones de pesetas.

Torpederos, submarinos y sumergibles, demás buques especiales de torpedos y material de defensas submarinas, cuya cantidad se determinará ulteriormente: 100 millones de pesetas.

Buques escuelas de Guardia Marinas, cuyo tipo será objeto de especial determinación: 9 millones de pesetas.

Buques menores para el servicio de policía, de navegación y pesca: 1 millón de pesetas.

Diverso material naval necesario para la habilitación de servicios militares de escuadra en los puertos de Ferrol, Cádiz, Cartagena y otros militares: 25 millones de pesetas”<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> “Proyecto de Real Decreto”, en *Revista General de Marina*, 52 (1903), pp. 354-362.

<sup>30</sup> Rodríguez González, Agustín Ramón, *La reconstrucción... op. cit.*, p. 113. Los acorazados recomendados por los tratadistas navales españoles hasta ese momento estaban basados en el modelo austriaco Wien cuyo desplazamiento era de tan solo 5547 toneladas y una velocidad máxima de 17,5 nudos. Se trataba, en realidad, de un acorazado guardacostas cuyo atractivo residía en su baratura.

<sup>31</sup> *La Época*, 8 de junio de 1903.

<sup>32</sup> Sánchez de Toca, Joaquín, *Nuestra Defensa... op. cit.*, p. 22.

<sup>33</sup> FAM, leg. 483, carpeta 18. El proyecto también es reproducido en Sánchez de Toca, Joaquín, *Nuestra Defensa... op. cit.*, pp. 5-77.

Plenamente consciente Sánchez de Toca de lo ambicioso de su programa naval, su ejecución se dividía en dos partes. En una primera, considerada como imprescindible y dotada con un presupuesto de 385 millones de pesetas, se habilitarían las bases navales y se crearía un primer núcleo de fuerzas compuesto de cinco acorazados, los torpederos, sumergibles, defensas submarinas, buques escuela y buques menores proyectados. Finalizada esta primera parte, a los cuatro años de contar desde las órdenes de ejecución, "se consignarán en los presupuestos las cantidades necesarias para satisfacer durante otras 20 anualidades el importe de los dos acorazados y tres cruceros restantes que asciende a 200 millones de pesetas"<sup>34</sup>. Las obras quedarían abonadas en 1929. Mucho dinero y muchos años de gasto. ¿Cómo justificar semejante esfuerzo presupuestario? Como un revulsivo para la economía nacional. Según Sánchez de Toca, La construcción de la flota proyectada representaría para la economía española "el más poderoso factor de fecundación de riqueza... una nación marítima, y llevando en yacimientos tesoros de hierro y carbón, encuentra, al construir su Armada, el secreto de la acción más potente, rápida y provechosa para desamortizar esos dos factores esenciales"<sup>35</sup>. No tendrá España que seguir exportando sus recursos minerales y podrá construir una potente industria siderúrgica que suministrará los recursos necesarios a una industria naval nacional. Insiste en que de nada serviría tener una flota de potentes acorazados si la misma no se viera apoyada por la industria nacional que procure la fabricación de su artillería, sus blindajes, sus máquinas, sus cañones y sus repuestos. La industria de armamento, especialmente naval, actuará como propulsor principal de todas las demás ramas de la actividad económica nacional. Para la consecución de este fin es necesario el hermanamiento de "los más poderosos elementos financieros y la asociación más amplia de todas las industrias de construcción naval y de sus derivadas existentes en el país"<sup>36</sup>.

Para conseguir que el ambicioso proyecto de Sánchez de Toca se hiciera realidad era imprescindible la reforma de los obsoletos astilleros estatales. Establecía tres líneas maestras:

- Primera: separación de las secciones militar (arsenales propiamente dichos, puntos de apoyo y abastecimiento de la flota) y fabril (astilleros, establecimientos industriales para la construcción, carena, reparación y elaboración del material naval). Representaba una auténtica e importantísima innovación.
- Segunda: especialización de los astilleros, mediante el conveniente reparto de los trabajos entre ellos.
- Tercera: cesión de los mismos a una entidad constituida *ad hoc* que, combinando las obras para la marina de guerra y la mercante, asegure la continua ocupación de maestranzas y talleres, evitando con ello los temidos períodos de desempleo.

El Plan de Escuadra de Sánchez de Toca suscitó en su momento pocos apoyos y muchas críticas. A pesar, como veremos en este artículo, de la oposición que causa el ministro entre los

<sup>34</sup> FAM, leg. 483, carpeta 18.

<sup>35</sup> Sánchez de Toca, Joaquín, *Nuestra Defensa... op. cit.*, p. 23.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 34.

oficiales, el general de marina Antonio Vivar informaba de un único punto de aproximación “desean una escuadra de 12 acorazados, que quiere el ministro”. Eran conscientes tanto de su elevado coste económico, “72 millones de duros”, como de las dificultades que para la industria nacional implicaba su construcción, por lo cual demandaban que fuesen “adquiridos en el extranjero” ante la falta de preparación técnica<sup>37</sup>. El rotativo republicano *El País* se postulaba en contra del proyecto. Sostenía que la defensa de las costas españolas debería encomendarse a la artillería de tierra; la construcción de la proyectada escuadra solamente servirá para “que nos la embotellen como la de Santiago de Cuba”<sup>38</sup>. Desde las filas del regeneracionismo escribía Enrique Diego-Madrado y Azcona<sup>39</sup>. Tachaba al proyecto de absurdo. Construir acorazados suponía renunciar a lo verdaderamente importante: “la escuela, el levantamiento de nuestra cultura, de la que inmediatamente se había de derivar la riqueza material”<sup>40</sup>. Sin colonias España no necesitaba marina de guerra. La reconstrucción de la escuadra basada en acorazados de 14 000 toneladas con un coste aproximado de cincuenta y tantos millones de pesetas, en un país que “anda regateando 500 000 pesetas para matar la langosta, que arrasa provincias enteras, y unos míseros céntimos al maestro de escuela”; solamente “la había soñado el señor Sánchez Toca en algún momento de desvarío patriótico”<sup>41</sup>. No obstante, era consciente el doctor Madrado de las hipotéticas amenazas que de la posición geográfica española pudieran derivarse. Pero aún en el improbable caso de que España se viera involucrada en una contienda, las costas serían defendidas por un sistema de fortificaciones, los torpederos “y alguna escuadrilla de submarinos”<sup>42</sup>. El capitán de marina mercante y publicista naval José Ricart y Giralt proponía, en lugar de construir 12 acorazados de 14 000 toneladas, una alianza con Inglaterra como medio para garantizar la defensa de las costas peninsulares e insulares. ¿Cuál es el motivo? Económico: “no creo que España pueda en estos momentos admitir tan crecido presupuesto para la Marina”. El Reino Unido dispone de suficientes acorazados para no necesitar de la docena proyectada. El atractivo de España lo representaban los puertos de Cartagena, Mahón, Ferrol y Cádiz. Como el doctor Madrado, Ricart sostenía que era necesario invertir en fortificar los puertos y en crear tres escuadrillas de torpederos y submarinos o sumergibles para destinarlas a proteger las costas de Galicia, el estrecho de Gibraltar y las islas Baleares<sup>43</sup>.

<sup>37</sup> AGP, Sección Reinados, caja 15618, exp. 23.

<sup>38</sup> “La mayoría contra Villaverde”, *El País*, 9 de julio de 1903.

<sup>39</sup> Bruna, Ramiro de (Doctor Madrado), *La cuestión de La Escuadra, Santander*, Imprenta de Blanchard y Arce, 1903, p. 108. Enrique Diego-Madrado es médico. Había ampliado estudios, después de doctorarse en Madrid, en Francia y Alemania. Además de la medicina, desde posturas cercanas al progresismo, mostró interés por otros temas entre los que destacan los teatrales y los educativos.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 110.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p. 78.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 120.

<sup>43</sup> Ricart y Giralt, José, “La alianza con Inglaterra”, en *La Vida Marítima*, 51 (1903), pp. 286 y 287.

## 2. La oposición militar al plan de reformas de Sánchez de Toca

La labor de Sánchez de Toca se vio ensombrecida por los enfrentamientos con los oficiales de la Armada, quienes sintieron amenazados sus intereses corporativos. El ministro no era grato para estos desde la publicación de su libro *El Programa de Reformas*<sup>44</sup>. En el mismo opinaba que para conseguir una auténtica flota de combate había que acabar con los excesivamente desarrollados organismos terrestres de la marina, lo que perjudicaría a muchos oficiales, ya que tener "escalafones muy nutridos de personal; lejos de constituir poder naval, sólo conduce a peligrosa ostentación de poderío con impotencia real, irremisiblemente condenada a grandes catástrofes"<sup>45</sup>.

El primer encontronazo brotó como consecuencia de las reformas decretadas el 31 de diciembre de 1902 relativo a los fondos de practica<sup>46</sup>. Los capitanes de puerto recibían por la sexta parte que les correspondía de los derechos de practica cantidades muy diversas. En puertos de gran importancia militar pero de escaso movimiento mercantil, los derechos eran exiguos. Existían otros puertos en los cuales las cantidades recaudadas eran muy importantes. Dispuso Sánchez de Toca que los derechos de practica no los percibieran individualmente en adelante los capitanes de los puertos, sino que se constituiría con dicho estipendio una caja común de la que todos los capitanes percibirían la diferencia entre su sueldo y el del empleo superior inmediato. Con su reforma, Sánchez de Toca "ha querido equiparar los beneficios de todos los capitanes de puerto"<sup>47</sup>. El capitán del puerto de Málaga elevó una instancia al ministerio de Marina solicitando la anulación del real decreto. Su gesto fue imitado por otros siete capitanes de puerto pertenecientes al Departamento Marítimo de Ferrol. Como era preceptivo, tuvieron que remitirlas al capitán general. José Morgado, que desempeñaba interinamente el puesto, informó favorablemente las peticiones de sus compañeros sobre la conservación de los derechos de practica. El día 1 de marzo de 1903, Sánchez de Toca dispuso la sustitución de Morgado por el contralmirante Gabriel Pita da Veiga y Sollosso al frente de la Capitanía General de Ferrol, pero conservando el primero el cargo de jefe del arsenal. También "castigaba" con la excedencia a los capitanes firmantes y ordenaba que el Consejo Supremo de Guerra y Marina tomara cartas en

<sup>44</sup> 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), p. 73.

<sup>45</sup> Sánchez de Toca, Joaquín, *Las reformas...* op. cit., p. 123.

<sup>46</sup> *Colección Legislativa de la Armada*, tomo 89, pp. 612-626. El texto del real decreto decía lo siguiente: "Desde 1º de Enero dejan de abonarse en todos los servicios de la Marina los sobresueldo, asignaciones, gratificaciones, indemnizaciones, etc., de cualquier especie y que no resulten establecidos en disfrute del respectivo cargo, según Reglamento o tarifa de haberes, aprobado por ley o Real Decreto... También se suprimen, para los efectos de la ley de ascensos y disfrute de sueldos, asignaciones... toda asimilación de situación en tierra a situación de embarco no consignado en ley o Real Decreto".

<sup>47</sup> *El Imparcial y La correspondencia Militar*, 3 de marzo de 1903. En el primero de los diarios citados, se reproducen algunas de las diferencias en los emolumentos percibidos que varían desde las 45000 pesetas, puertos de Bilbao o Barcelona, a las 15000 de Cádiz.

el asunto<sup>48</sup>. Este organismo se pronunciaba poco después a favor de Morgado y de los oficiales demandantes. El primero se había limitado a cumplir con su deber al cursar las instancias. Los capitanes no habían cometido nada punible en su redacción. Morgado era ahora cesado de su cargo en el Arsenal. Esta decisión produjo un gran malestar en los Departamentos Marítimos<sup>49</sup>. “Los marinos están completamente unidos a sus jefes, se mantienen en la más completa disciplina y obediencia, pero afirman su protesta contra el señor Sánchez Toca”, informaba en una misiva remitida a palacio Antonio Vivar. Además, según este mismo informante, “están disgustadísimos con el general Cervera, a quién consideraban unido al ministro”<sup>50</sup>. La situación de tensión no era el mejor escenario para proyectar reformas. Sánchez de Toca lo reconoció: “Es visto que el mejor propósito y la voluntad más tenaz tropiezan en estos estados de ánimo con resistencia sistemáticas. Estamos comprobando que no hay manera de contar con ellos para adelantar grandes obras, pues apenas ven bosquejada alguna idea, la vituperan”. A los factores tradicionales que se oponían al resurgimiento de un auténtico poder naval español, la opinión pública contraria a los gastos necesarios y el Congreso poco o nada preocupado por el asunto pasada la efervescencia del 98, “ahora parece haber añadido una tercera la de los marinos”. Para luchar contra esta oposición Sánchez de Toca sugirió recurrir a la opinión pública. Ya había formulado esta misma pretensión en 1901 cuando apeló a ella para “eliminar inexorablemente lo inútil”<sup>51</sup>. Ahora se mostraba desilusionado con la misma al reconocer, unas líneas más abajo, que nada se podía hacer al respecto<sup>52</sup>. Para colmo de males tuvieron lugar ataques desde *El Imparcial* contra el ministro<sup>53</sup>. Algunos oficiales de la Armada visitaron a Alfonso XIII. El monarca, según recoge Soldevilla, “prometió desagrar a los marinos más adelante, de una u otra forma”<sup>54</sup>. El asunto quedó definitivamente zanjado cuando, el 8 de abril, Sánchez de Toca rectificó su actitud y llevó a la firma del rey un decreto en el cual repuso en sus puestos a todos los capitanes cesados, salvo el de Vigo y de Bilbao<sup>55</sup>. El pulso entre los oficiales y el ministro había sido ganado por los primeros. Fue un grave precedente para futuros enfrentamientos, con el monarca como árbitro, entre el poder militar y el poder civil. Poco después, el 8 de abril,

<sup>48</sup> *La Época*, 2 de marzo de 1903. En el mismo rotativo, al día siguiente, se podía leer: “Es tan escaso nuestro sentido cívico, que cuando aparece un ministro dispuesto á corregir abusos tan notorios como el de la distribución de los derechos de practica, ningún movimiento social contrarresta los clamores de los perjudicados. El Sr. Sánchez de Toca representa en este caso el anhelo reformista; los perjudicados alborotan, se mueven, gestionan el apoyo de los periódicos y de los hombres públicos”. El periódico conservador se convirtió en el gran defensor de la gestión gubernamental de Sánchez de Toca.

<sup>49</sup> “La reforma del Sr. Sánchez de Toca ha disgustado a gran parte de la Marina pero no ha complacido al país”. Procede de “Los asuntos de la Marina”, en *El Imparcial*, 3 de marzo de 1903.

<sup>50</sup> AGP, Sección Reinados, caja 15618, exp. 23.

<sup>51</sup> Sánchez Toca, Joaquín, *Las reformas... op. cit.*, p. 155.

<sup>52</sup> AGP, Sección Reinados, caja 15763, exp. 37. Carta de Sánchez de Toca al Marqués de Villamar de 30 de abril 1903.

<sup>53</sup> El rotativo madrileño había iniciado una campaña editorial en contra de Sánchez de Toca. Citaremos “Ante un fracaso”, *El Imparcial*, 24 de enero; “De la esperanza al peligro”, *El Imparcial*, 20 de enero; “De Marina”, *El Imparcial*, 21 de enero. Como justificación, el 3 de marzo de 1903, en su editorial se podía leer: “Nosotros ni hemos alentado, ni alentaremos nunca... a la indisciplina. Pero conviene no confundir la indisciplina con la injusticia”. “Los asuntos de la Marina”, *El Imparcial*, 3 de marzo de 1903.

<sup>54</sup> Soldevilla, Fernando, *El año político. 1903... op. cit.*, p. 93.

<sup>55</sup> *El Imparcial*, 9 de abril de 1903.

fue relevado del puesto de secretario del Consejo Supremo de Guerra y Marina el capitán de navío de primera Joaquín Lazaga para encargarse de la Comandancia de Marina de Valencia. Este gesto de Sánchez de Toca fue interpretado como un castigo por el informe que emitió el Consejo Supremo de Guerra y Marina sobre el asunto de los capitanes de puerto en el que tuvo un gran protagonismo el citado oficial<sup>56</sup>.

El segundo de los conflictos tuvo como protagonistas a Manuel Cámara y José Gómez Imaz y Simón. El 7 de enero de 1903 se ordenó al almirante Cámara que realizase una visita de inspección tanto a los astilleros estatales como a los Departamentos Marítimos. El objetivo era conseguir una información directa de su estado para plantear las reformas necesarias y elevar una "propuesta de remedios inmediatos sobre las deficiencias que resulten en la rapidez y eficacia de las operaciones de alistamiento de nuestros buques de guerra". Para facilitar su labor, se le remitieron siete puntos a tratar<sup>57</sup>. Cámara comenzó su inspección por Ferrol, a cuyo frente se encontraba el contraalmirante Gómez Imaz. El minucioso análisis de los defectos encontrados<sup>58</sup> provocó, el 17 de enero, su dimisión del cargo de capitán general del Departamento<sup>59</sup>. Por el mismo motivo, Alejandro Saralegui, intendente de marina, presentaba su solicitud de pase a la reserva "causando la noticia una gran sensación y produciendo un enorme disgusto en todo el departamento"<sup>60</sup>. A pesar de los rumores sobre dimisiones en señal de apoyo de los otros capitanes generales, como recordaba *La Época*, "fuera de éstas, no hay ninguna otra dimisión, ni mucho menos la del capitán general de La Carraca"<sup>61</sup>.

El último de los enfrentamientos tuvo lugar en el Congreso motivado por la interpretación de la ley para el pase de los generales de la Armada a la escala de reserva. Los protagonistas, el ministro de Marina y Marengo. Se quejaba el segundo del diferente trato dado al contraalmirante La Rocha, pasado a la reserva, y al general Manuel de la Cámara que, a pesar de haber cumplido la edad reglamentaria, "no pasaba igualmente a la reserva" aunque había presentado una solicitud para ello. Marengo acusó a Sánchez de Toca de "conculcación de una ley de la mayor importancia para los que sirven en Marina... los agravios son continuos, si es cierto que S.S. no sabe coger la pluma sin insultar a la Marina... Ha logrado indisponer a algunos oficiales de Marina". El 6 de julio de 1903, en sede parlamentaria, se pudo escuchar todo un resumen-

<sup>56</sup> La interpretación del cese como castigo es recogida por rotativos tan dispares como *El Imparcial*, 9 de abril de 1903, *Heraldo de Madrid*, 10 de abril de 1903 y *Siglo Futuro*, 11 de abril de 1903.

<sup>57</sup> Instrucciones a Manuel Cámara, en AGP, Sección Reinados, caja 15763, exp. 37.

<sup>58</sup> Informe de Manuel Cámara, en AGP, Sección Reinados, caja 15763, exp. 21.

<sup>59</sup> Enfrentamiento Cámara con Gómez Imaz, en Soldevilla, Fernando, *El año político. 1903... op. cit.*, p. 48; y Bordejé y Morencos, Fernando de, *Vicisitudes de... op. cit.*, p. 75. "La inspección de los Arsenales", *El País*, 21 de enero de 1903. Después de recordar la necesidad de reformas en los arsenales, el diario republicano censura al ministro por: "aumenta, lejos de disminuirla, la burocracia naval, porque crea un Estado Mayor de gran espectáculo, completamente ridículo, cuando carecemos de barcos y porque hemos visto mucho de farsa en la supresión de abusos, gratificaciones".

<sup>60</sup> Pase a la reserva de Saralegui, *El Globo*, 18 de enero de 1903.

<sup>61</sup> "Campaña contra un ministro", *La Época*, 19 de enero de 1903. Artículo de apoyo a Sánchez de Toca. El *Imparcial*, opuesto a la política de Sánchez de Toca, se interrogaba: "¿Cómo es posible que haya un capitán general que consienta en ser vigilado y sometido a inspección? Si no inspira confianza debe ser sustituido... ¡Buena manera de reorganizar la armada! ¡Vulnerando el prestigio de sus jefes!".

alegato de los enfrentamientos que habían jalonado la acción ministerial de Sánchez de Toca, a pesar de que Marengo se autocalificó de no representar colectivamente a sus compañeros<sup>62</sup>.

### 3. La oposición de Villaverde a los planes de Sánchez de Toca

A pesar de ser muy importante e interesada la hostilidad de los oficiales de la Armada hacia los proyectos reformistas de Sánchez de Toca, la causa fundamental del fracaso radicó en divisiones surgidas en el seno del Gobierno conservador. Desde enero se rumoreaba que existían tensiones. Las diferencias se agudizaron cuando Sánchez de Toca expuso su proyecto de reorganización de la escuadra que exigía una cantidad ingente de gasto. Fue apoyado por Maura, que demandaba también un aumento de presupuesto para llevar adelante su proyecto descentralizador<sup>63</sup>. Durante la discusión de los presupuestos de 1904, Fernández Villaverde tachó de descomunales las cantidades consignadas a Marina y Agricultura y puso reparos a las cifras de los Ministerios de Gobernación y Guerra. Ante el constante desacuerdo con sus compañeros de gabinete, Villaverde presentó su dimisión el 24 de marzo de 1903. Fue reemplazado por Faustino Rodríguez San Pedro.

Se convocaron elecciones provinciales y generales en marzo y abril. Antonio Maura, ministro de la Gobernación, intentó que fueran todo lo limpias que se pudiera conseguir. Los resultados electorales supusieron un avance importante de los republicanos, especialmente en Madrid, Valencia, Badajoz, Tarragona y Barcelona. Lerroux llegó a prometer a sus seguidores que para Nochebuena España sería republicana<sup>64</sup>. En Palacio cundieron las alarmas. Alfonso XIII, posiblemente inducido por su madre, presionó a Silvela para deshacerse de Maura<sup>65</sup>. Villaverde, enfrentado con el presidente de Gobierno por la jefatura del partido conservador y receloso del auge que rápidamente adquirió Maura<sup>66</sup>, aprovechó la ocasión para postularse en palacio como sucesor de Silvela. Este se negó a prescindir de su ministro de Gobernación y la corona buscó un pretexto para provocar una crisis.

La excusa la proporcionó Fernández Villaverde. Después de las elecciones fue elegido presidente del Congreso de los Diputados con medio centenar de votos por encima de los que

<sup>62</sup> DSC, 6 de julio de 1903, pp. 800-808.

<sup>63</sup> González Hernández, María Jesús, *El Universo... op. cit.*, p. 52.

<sup>64</sup> *Ibidem*, p. 54.

<sup>65</sup> Presiones de Palacio, en Maura Gamazo, Gabriel, y Melchor Fernández Almagro, *Por qué cayó Alfonso XIII*, Madrid, Aldebarán, 1999, p. 50; Álvarez Junco, José, *El emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Madrid, Alianza Editorial, 1990, p. 280; Tusell Gómez, Javier, *Antonio Maura. Una biografía política*, Madrid, Alianza Editorial, 1994, p. 66; González Hernández, María Jesús, *El Universo... op. cit.*, p. 55; Comellas García Llera, José Luis, *Del 98 a la semana trágica. Crisis de conciencia y renovación política*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2002, pp. 233-234; y Martorell Linares, Miguel, *José Sánchez Guerra... op. cit.*, p. 108.

<sup>66</sup> Fernández Almagro, Melchor, "Política naval..." *op. cit.*, p. 50.

tenía el partido conservador, lo cual le dio una independencia de la que pronto hizo gala. Su discurso de rúbrica lo convirtió en un acto de oposición al Gobierno: "entiendo yo que es misión preferente de este Congreso, misión difícil, pero interesantísima y fecunda, la de poner orden en esos afanes". Se refería a los afanes gubernamentales que, en su opinión, eran molestos para la nación. ¿Cuáles eran estos? El exceso de gasto o, en sus palabras: "la pasión excesiva por la obras públicas, la pasión de los gastos militares, la pasión impaciente del poder naval". El ataque a lo propuesto en el Consejo de Ministros por el titular de Marina era demasiado evidente. Soldevilla apunta premeditación en el mismo. Sánchez de Toca califica de "contra naturaleza" la acción<sup>67</sup>. Como señala el periódico *La Correspondencia de España*, entre lo anunciado por Sánchez de Toca y las declaraciones de Villaverde existía tanta distancia que no había posibilidad de acercamiento, ya que

"si el ministro de Marina lleva a las cámaras su plan de construcción de naves de guerra, el Señor Villaverde tendrá que ocupar el cargo que ayer ocupó o quedará desprovisto de sus prestigios de energía; y si el ministro de Marina se allana a prescindir de su obra quedará políticamente muerto"<sup>68</sup>.

La oposición del presidente del Congreso de los Diputados hizo aún más grave la división entre los componentes del gabinete. Antonio Maura y Sánchez de Toca eran partidarios de presentar a las Cortes el proyecto de escuadra. Silvela y el resto de los ministros mostraban la necesidad de realizar reformas de menos calado<sup>69</sup>. La crisis solo era una cuestión de tiempo: si el proyecto de escuadra no se leía en el Congreso, se iban Maura y Sánchez de Toca, y si se leía, dimitiría de su presidencia Villaverde.

El primer paso hacia el final del proyecto de Sánchez de Toca tuvo lugar en el Congreso. El diputado Santiago Alba, el 19 de junio, formuló tres preguntas al ministro de Marina. En las mismas incidió en la contradicción existente entre lo expuesto por este en el sentido de traer a la Cámara "un programa completo y radical de reconstrucción naval" y las referencias periodísticas sobre el abandono del proyecto. El interpelado reconoció que no se había estudiado aún en el Consejo de Ministros, "pero se verá y vendrá aquí pronto". Negó que su programa provocara tensiones en el Gobierno por ser responsabilidad de todo el gabinete<sup>70</sup>. Después de la intervención de otros parlamentarios tomó la palabra Silvela. Insistió en el

<sup>67</sup> Soldevilla, Fernando, *El año político. 1903... op. cit.*, pp. 208-209; Sánchez de Toca, Joaquín, *Nuestra Defensa... op. cit.*, p. 30.

<sup>68</sup> *La Correspondencia de España*, 20 de junio de 1903. *Blanco y Negro*, al informar de la visita del rey a Cartagena el 17 de junio de 1903, expone el enfrentamiento entre ambos políticos desde un punto de vista puramente económico: "[...] quedando patente la necesidad absoluta de nuevos y poderosos barcos de guerra. Pero si esta necesidad está demostrada, como sostiene el Sr. Sánchez Toca, no es menos evidente de la gastar poco para reponernos de los pasados desastres. Para comprar o hacer barcos hace falta dinero. Para tener dinero, hace falta crédito. Y para lograr crédito, es preciso pagar á tocateja. Y de este círculo de hierro no ve la manera de salir el Sr. Villaverde". En *Blanco y Negro*, 27 de junio de 1903, p. 5.

<sup>69</sup> Soldevilla, Fernando, *El año político. 1903... op. cit.*, p. 205.

<sup>70</sup> Mesa de la Peña, Rafael, *Antología de las Cortes de 1093 a 1907*, Madrid, Imprenta y encuadernación de Valentín Tordesillas, 1912, p. 266.

mensaje de unidad gubernamental comprometiéndose con el pensamiento naval del ministro de Marina: “no consideramos como cuestión de lujo el tener Escuadra; lo consideramos como cuestión de existencia nacional”<sup>71</sup>. Pero demandó tiempo para su ejecución. Anunció que el futuro Plan de Escuadra debía, antes de ser debatido en el Congreso, ser estudiado por la Junta de Escuadra, ser examinado en el Consejo de Ministros, ser aprobado con las modificaciones que el Consejo acordase y ser traído, en breve plazo, a la Cámara. Por último, afirmó categóricamente: “El proyecto vendrá aquí, y triunfará conmigo o caerá conmigo, porque fue un compromiso de Gobierno desde que el actual se constituyó”<sup>72</sup>. No lo consiguió. El 18 de julio cayó el segundo Gobierno de Francisco Silvela, incapaz de sacar adelante su programa de escuadra<sup>73</sup>. Habían triunfado Villaverde y la reina madre. El primero será el encargado de formar nuevo Gobierno.

¿Qué consecuencias tuvo la no aprobación del Plan de Escuadra presentado por Sánchez de Toca? El mantenimiento, en una época de rearme naval generalizado, de una Armada incapaz de otras misiones que no fuesen de paz, vigilancia del litoral o transporte. El ministro había apostado por los grandes acorazados para obtener el máximo poder ofensivo y defensivo. En su proyecto no se reflejaban de modo específico sus características técnicas, pues sería el Estado Mayor de la Armada el que las fijase definitivamente. Ante su escaso número, tanto su calidad individual como su potencia de fuego debían ser las mejores. La velocidad no sería un factor tan importante. Era una flota defensiva, destinada no al ataque del tráfico marítimo enemigo, labor fundamental de los cruceros en los que predominaban tanto la velocidad como el radio de acción, sino la defensa de las costas. España carecía de la tecnología naval necesaria para emprender tan ambicioso proyecto de construcciones navales. En 1902 la industria naval francesa habría sido el soporte técnico de los buques españoles en un momento en que se estaba quedando obsoleta frente a la británica o alemana, especialmente en lo que se refiere a los acorazados. El retraso, como señala el profesor Rodríguez González, fue beneficioso para la Armada. Considerando que la vida útil de un acorazado era de unos veinticinco años<sup>74</sup>, los que se hubiesen construido habrían quedado desfasados tecnológicamente al comienzo de su vida operativa. El 11 de noviembre de 1906 estaba listo para su incorporación al servicio activo en la *Royal Navy* el acorazado *Dreadnought*, cuyo diseño dejaba obsoletos todos los anteriores<sup>75</sup>.

<sup>71</sup> *Ibidem*, p. 271.

<sup>72</sup> *Ibidem*, p. 287.

<sup>73</sup> Reunión del Consejo de Ministros, en Soldevilla, Fernando, *El año político. 1903... op. cit.*, p. 216; texto de la dimisión, en *El Imparcial*, 19 de julio de 1903.

<sup>74</sup> Chocano Higuera, Guadalupe, *Evolución del pensamiento naval en don Antonio Maura*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, p. 315.

<sup>75</sup> La superioridad del nuevo barco sobre sus rivales estaba sustentada en tres características:

—Primera: aumento de la coraza, así por encima como por debajo de la línea de flotación.

—Segunda: su armamento principal estaba compuesto de 10 cañones de 305 milímetros que podían hacer fuego en todas direcciones. Sus disparos son efectivos a seis millas de distancia. No se montaron baterías secundarias, pues era poco probable su utilización. A grandes distancias únicamente cañones de gran calibre tienen precisión suficiente y acción eficaz sobre la coraza, resultando, por lo tanto, superfluos los calibres medianos y pequeños para el combate de barco contra barco. Otro punto importante del armamento de un buque moderno es el referente a la protección contra los ataques de torpedos y submarinos, por ello se conservaron las baterías

Precisamente este modelo inspiraría los tres acorazados proyectados en el Plan de Escuadra aprobado en 1908 durante el Gobierno de Antonio Maura.

#### 4. Conclusiones

Las derrotas militares, especialmente navales, de España frente a los Estados Unidos de América en 1898 significaron no solamente la pérdida del imperio ultramarino. También supusieron la desaparición de cualquier atisbo de poder naval español en un momento de auge de las teorías del almirante Alfred Thayer Mahan, sobre todo después de haber sido adoptadas por la *Kaiserliche Marine* bajo el patrocinio del káiser Guillermo II. El archipiélago de las Canarias, debido a su posición estratégica, se convertía en un apetecible bocado tanto para alemanes como para británicos. Urgía hacer algo para evitar la indefensión naval y las posibles pérdidas territoriales derivadas de ella. Los políticos españoles del partido conservador reaccionaron en pos de favorecer tanto el renacimiento de la Armada española como de la expansión en Marruecos, para lo cual era imprescindible el concurso de la primera. Francisco Silvela, Antonio Maura y Sánchez de Toca fueron los adalides de este resurgir. No estuvieron solos ya que gozaron del apoyo de la Liga Marítima Española. Sánchez de Toca planteó el primer proyecto para una reorganización completa de la Armada atendiendo tanto a los aspectos económicos, léase presupuestos realistas, como organizativos, separación de los arsenales y de los astilleros estatales, y de nuevas construcciones de barcos, apostando por los grandes acorazados en lugar de, como venía siendo en los estudios realizados por los oficiales navales, los pequeños acorazados guardacostas<sup>76</sup>. Su plan estaba perfectamente trabado pero no logró pasar de un proyecto que ni tan siquiera fue discutido en el Congreso. Las causas para explicar semejante contradicción se explican, fundamentalmente, en la conjunción de tres aspectos. Primero, como demostró el asunto de los fondos de practica, la oposición de los oficiales de la Armada a los planes innovadores de un ministro civil que necesariamente afectarían a sus privilegios. Segundo, el miedo de la Corona que actuó como un ariete en contra de Maura, muy unido en este momento a Sánchez de Toca en el Gobierno, por su inactividad al frente

---

terciarias contra los torpederos, en número de 27 cañones de 76 milímetros. Se debían separar todo lo posible los unos de otros, para que uno o dos grandes proyectiles afortunados no inutilizasen el conjunto.

—Tercera: su velocidad era de 21,5 nudos, tres más que la de los acorazados existentes, debido a la sustitución de las máquinas de triple expansión por turbinas de vapor, resolución verdaderamente atrevida si se tiene en cuenta la falta de experimentación de dichos mecanismos en grandes barcos. Las turbinas tenían ventajas sobre las máquinas alternativas: ocupaban menos espacio, permitían mayores velocidades ininterrumpidamente y eran más suaves limpias y silenciosas.

<sup>76</sup> Sobre este tema es recomendable la lectura de la obra de De la Vega Blasco, Antonio y Pilar Ruiz Fernández de Cañete, *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 1994.

del ministerio de Gobernación en pos de la limpieza electoral frente al avance de los partidos republicanos en las elecciones de 1903. Tercero, la división en el partido conservador entre los que postulaban como sucesores de Silvela a Villaverde o a Maura. Esta fragmentación fue responsable de la caída del gabinete de Silvela e hizo imposible la presentación en el Congreso de los Diputados del plan naval Sánchez de Toca. Hubo que seguir esperando hasta 1908. Su retraso, no obstante, fue favorable para la evolución técnica de la Armada. Los acorazados proyectados entonces siguieron el modelo del revolucionario *Dreadnought*.