

JUAN VELARDE FUERTES

*Un siglo de relaciones entre la armada y la
economía española (1808-1908)*

22 DE FEBRERO DE 2011

JUAN VELARDE FUERTES

NACIÓ EN SALAS (ASTURIAS) EN EL AÑO 1927. LICENCIADO EN CIENCIAS ECONÓMICAS EN LA PRIMERA PROMOCIÓN DE ESTA CARRERA. SE DOCTORÓ EN ELLA CON PREMIO EXTRAORDINARIO EN 1956. CATEDRÁTICO, SUCESIVAMENTE, DE “ESTRUCTURA ECONÓMICA” EN LA UNIVERSIDAD DE BARCELONA Y DE “ECONOMÍA APLICADA” EN LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID, Y EN LA ACTUALIDAD PROFESOR EMÉRITO DE ESTE ÚLTIMO CENTRO Y DE LA UNIVERSIDAD SAN PABLO-CEU.

PRESIDENTE DE LA REAL SOCIEDAD GEOGRÁFICA.
VICEPRESIDENTE DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA MATRITENSE DE AMIGOS DEL PAÍS.

PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS Y SOCIALES “FRANCISCO DE VITORIA”.

DOCTOR “HONORIS CAUSA” POR LAS UNIVERSIDADES DE OVIEDO, SEVILLA, PONTIFICIA DE COMILLAS, ALICANTE, VALLADOLID, NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA Y FRANCISCO DE VITORIA.

MEDALLA DE HONOR DE LA UNIVERSIDAD INTERNACIONAL MENÉNDEZ PELAYO.

CONSEJERO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS.

PREMIOS:

- PRÍNCIPE DE ASTURIAS DE CIENCIAS SOCIALES (1992)
- REY JAIME I DE ECONOMÍA (1996)
- PREMIO DE ECONOMÍA DE CASTILLA Y LEÓN “INFANTA CRISTINA” (1997)
- PREMIO DE ECONOMÍA “REY JUAN CARLOS” (2002)
- PREMIO CAMPOMANES (2005)

ES COLEGIADO DE HONOR DEL COLEGIO DE ECONOMISTAS DE MADRID DESDE 2007

SE LE CONCEDE LA GRAN CRUZ DE SAN GREGORIO MAGNO (2007)

AUTOR DE NUMEROSOS ENSAYOS CIENTÍFICOS SEGÚN SUS PROPIAS PALABRAS LO VERDADERAMENTE IMPORTANTE PARA ÉL ES SER ECONOMISTA Y SOBRE TODO PROFESOR.



UN SIGLO DE RELACIONES ENTRE LA ARMADA Y LA ECONOMÍA ESPAÑOLA (1808-1908)

La economía española –me atrevo a decir que cualquier economía, por muy alejada que se encuentre del mar- está afectada por la enorme significación que tienen los transportes marítimos en la capacidad de exportar y de importar. Por supuesto, la economía de nuestra nación, incluso en las etapas más fuertes de la política de sustitución de importaciones, dependía en su coyuntura, de modo muy esencial, de nuestra capacidad de exportar, con lo que se podía, en la mayor parte de nuestra vida económica, financiar la adquisición de importaciones obligadas, porque sin ellas, literalmente, nuestra maquinaria productiva se detiene. La Armada ha tenido, por consiguiente, en España un papel esencial: hacer eso posible. Efectivamente, cabe exportar e importar por tierra, pero eso en España tiene una significación muy escasa. Una y otra vez explico a mis alumnos que, en cifras redondas, nuestras importaciones se efectúan en un 90% por vía marítima y un 70% por lo que respecta a las exportaciones.

Eso ha hecho que, tradicionalmente, la Marina haya dado mucha importancia a los debates planteados por los economistas en torno al comercio internacional. Por eso no me extrañó, y entonces tomé note de los libros de grandes economistas ingleses de la Escuela clásica con los que me topé en una biblioteca de la Armada, aquí, en Ferrol. Procedían de San Fernando, y al hojearlos comprobé que estaban subrayados, acotados, trabajados en suma, y eso en un momento en el que esta literatura, toda ella en inglés, concretamente en relación con las *Anti-corn laws*, no era seguida con detenimiento, por supuesto en el ámbito universitario, pero tampoco en el de los

políticos. Me atrevo a decir aquí que creo que publicar una nota sobre esta biblioteca, con alguna puntualización adicional, sería muy valioso en muchos sentidos, y desde luego, honroso para la Armada. Sería, creo, un pequeño complemento del artículo básico sobre estas cuestiones de Fairlie, “The nineteenth-century corn law reconsidered”, publicado en la *Economic History Review*, diciembre 1965, porque da la impresión de que existió entre los marinos españoles algún tipo —aunque fuese remoto— de enlace con la famosa *Anti-Corn Laws League*, de Richard Cobden y John Bright, la que había puesto en marcha para defender sus puntos de vista un órgano periódico, *The Economist*, y por supuesto, la que va a triunfar con el segundo Gobierno Peel.

Este enlace entre la Armada española y cuestiones muy relacionadas con la economía tenía una tradición bien conocida. El equilibrio económico español, en los siglos XVII y XVIII, se había conseguido gracias a una exportación española, que procedía de los virreinos americanos. Una Europa, y por cierto una China, ávidas de plata, saldaban, al recibir la española, unas cuentas que, de otro modo, hubieran llevado a la insolvencia, y a una crisis económica muy profunda. El papel de la Armada resultó esencial para el envío de mercurio hacia los virreinos americanos —un input, un insumo esencial para la producción de las minas de plata de los virreinos de México y Perú— y para recibir sin novedad el metal precioso plata —el oro significó mucho menos, contra lo que suele decirse— que así se convertía, fundamentalmente con las salidas de la lana por los puertos de Cantabria y el País Vasco, en el fundamento de nuestra estabilidad económica. En la obra de A. Rodríguez González, *Política Naval de la Restauración, 1875-1898* (San Martín, 1988) nos destaca la importancia que adquirió la Armada española en el siglo XVIII, movida por la política mercantilista, que era la que predominaba en esa centuria en la corte borbónica. La cumbre parece lograrse en el periodo 1785-1796. Fue entonces cuando sucesivamente se ponen en marcha los tres arsenales estatales de La Carraca, El Ferrol y Cartagena. Tras Inglaterra y Francia, el poder naval español era el tercero del mundo. Pero a partir de 1808, inicio de la Guerra de la Independencia, todo cambió. Esto es, la realidad anterior se vino abajo a partir de esa gran conmoción política, iniciada en 1808 y que no concluye hasta la muerte, en 1833, de Fernando VII, el periodo que liquida la presencia española en el continente americano, y que cambia radicalmente nuestras posibilidades exportadoras.

En medio de esa conmoción, sí se observan en España las consecuencias económicas que se podían derivar del dominio del mar. Fue palpable en el caso de Cádiz. La alianza en la Guerra de la Independencia de las marinas española e inglesa generó para la que tendría que ser una casi exhausta población de la cercada ciudad de Cádiz algo totalmente diferente. Estos párrafos que tomo de la obra de Emilio de Diego, *España, el infierno de*

Napoleón: 1808-1814. Una historia de la Guerra de la Independencia, recuerdan algo similar al ambiente que se vivió en Berlín Oeste, frente al Berlín Este, tras la ruptura aérea del cerco del Ejército soviético, al señalarse en ella que “la contribución británica a la defensa de Cádiz resultó fundamental. Difícil de asaltar desde tierra y protegida por el mar, sólo restaba asegurarse los abastecimientos, algo de lo que iba a encargarse en gran medida la Armada británica [y lo que restaba de la española]. No era una empresa menor, pues la ciudad contaba, incluyendo los fugitivos llegados a ella, con más de 100.000 habitantes. Sin embargo, se llevó a cabo con total éxito. En 1810 entraron en el puerto gaditano 3.890 barcos y salieron 3.874. Un movimiento parecido al de 1811... Los precios de la carne, del pan y del vino, que al principio incluso bajaron, experimentaron una ligera subida en los meses inmediatos al comienzo del asedio, pero no faltaron tales productos, ni tampoco las frutas, en ningún momento. Los testimonios de Toreno, Alcalá Galiano y otros nos aseguran de la buena situación de aquellos días. El primero escribía: “Arribaban a puerto mercaderías de ambos mundos, abastábanle víveres de todas las clases, hasta los más regalados, de suerte que ni la nieve faltaba, traída por mar de montañas distantes para hacer sorbetes y aguas heladas”. El segundo, por su parte, señalaba: “La abundancia de víveres había producido tal comodidad de precios que bien podía llamarse baratura”. Curiosamente, la situación de los sitiadores era mucho peor que la de los sitiados: “Los soldados franceses ni cobraban ni disponían del pan necesario. Algunos jefes intentaban comprar víveres a cualquier precio, lo que dio lugar a varios episodios de mercado negro, en el que unos pocos habitantes de Cádiz vendían, ocasionalmente, alimentos al enemigo”.

Cuando ya se vio convertida España en una potencia de segundo orden, tras la liquidación de la I Guerra Carlista con el Convenio de Vergara en 1839, se va a desplegar de nuevo nuestra economía en busca de un enlace con la Revolución Industrial, por lo que retorna de nuevo, en el reinado de Isabel II, a tener un papel destacado la Armada en relación con la economía española. Es el momento en que reina el escorzo del reciente alzamiento de unos colonos que se habían sentido molestos por las dificultades para disponer de baratos productos del exterior, porque, como consecuencia del Tratado de Amiens, las mercancías que llegaban a las costas españolas del continente americano tenían que ser enviadas desde una serie de puertos españoles. Aunque se había eliminado el monopolio de Cádiz, continuaba siendo inimaginable que el tráfico con Francia e Inglaterra que se podía efectuar desde Vigo, Cádiz o Barcelona, pudiese existir desde Buenos Aires, Veracruz o Cartagena de Indias con los de estos países. Flórez Estrada habló y explicó mucho en relación con eso en su ensayo *Examen imparcial de las disensiones de la América con España* (Londres, 1810 y Cádiz 1812), con, como dice Almenar, un enlace de “la discusión económica del libre comer-

cio y de la independencia sudamericana”, pero no fue escuchado. Tras el proceso de independencia quedaban bajo la Corona de España Cuba, Puerto Rico, Filipinas, una serie de archipiélagos en el Pacífico que se pueden agrupar con el nombre de la Micronesia y, tras una reivindicación ante el Gobierno de Londres, en África la isla de Fernando Póo. Fue Pío Pita Pizarro, ministro de Hacienda de 1837 a 1839, quien dio con la fórmula que va a explicar muchos procesos posteriores: “Hay que explotar la finca cubana”. Podría haber añadido: “y la puertorriqueña y la filipina”. ¿Qué es lo que se pone en marcha para conseguirlo? En primer lugar, la especialización de Cuba, y en bastante grado de Puerto Rico, en producciones muy competitivas con el comercio internacional. Un dato de esta especialización es que el primer ferrocarril que circuló en tierras españolas no lo hizo en la península, sino en Cuba. Fue el Habana-Güines, que funcionó por primera vez en 1837. El motivo era facilitar el transporte de azúcar de caña. Como muestra Moreno Fraguinals en su obra muy conocida, *El Ingenio*, la capitalización de las explotaciones de caña de azúcar era muy alta. El resultado con la mano de obra esclava a su servicio era la baratura de esa producción. Dígase lo mismo en relación con el tabaco. ¿Cómo desviar hacia la Península esas altas rentas derivadas de la exportación, en buena parte, hacia los vecinos Estados Unidos, que entonces experimentaban un proceso colosal de crecimiento que iba, momentáneamente, a frenar, pero ya en las postrimerías del reinado de Isabel II, la Guerra de Secesión, y que así tenía una fuerte demanda externa? Pues obligando a Cuba y Puerto Rico a aceptar el proteccionismo español que había puesto en marcha, a partir de 1844, Alejandro Mon. El pan con el que se alimentaba la mano de obra esclava no era el elaborado con las cosechas norteamericanas muy baratas, sino con el castellano, que salía hacia Cuba por el puerto de Santander. La ropa en Cuba no tenía como base la barata producción textil británica, sino la mucho más cara catalana. Por supuesto, el tráfico entre la Península y las Antillas españolas se consideraba de cabotaje, y por consiguiente, sólo podía ser atendido por la marina mercante nacional. Y por supuesto también que se creaban así sucursales, enlaces financieros entre la Península y esas islas americanas. Basta observar los nombres catalanes que se encuentran en multitud de productos típicos cubanos: *Bacardí, Partagás*... Así se lograba que parte de las altas rentas que tenían los productores de bienes cubanos se desviase hacia la Península.

¿Por qué, en un ambiente de todo el continente americano de independencia frente a las metrópolis, sólo existió éste de modo minoritario en Cuba durante el reinado de Isabel II? En Santo Domingo, en la etapa del dominio francés de esa isla, se había originado, a partir de 1804, un gobierno de antiguos esclavos negros en la República de Haití. La consecuencia había sido la ruina de las inversiones francesas. ¿Podía ocurrir algo así en Cuba?

La tranquilidad en ese sentido se derivaba de la seguridad proporcionada por las fuerzas militares españolas porque, también en el reinado de Isabel II, se transformó a Cuba como lugar clave para que se respetasen los derechos económicos de los ciudadanos españoles en el territorio continental. También pasó a existir otro punto de apoyo, en este caso exclusivamente para la Armada: el localizado en el Río de la Plata. Desde la Habana, el general Prim, aliado con la expedición francesa de apoyo al emperador Maximiliano, llegó a México con una escuadra hispano-británico-francesa, llegada a Veracruz en diciembre de 1861. Pero al observar que Juárez tenía el apoyo norteamericano, y que el futuro de Maximiliano parecía bastante oscuro, pactó con Juárez la retirada española a cambio del respeto a todos nuestros activos en México. Pero todo eso no hubiera sido posible sin la capacidad de movimientos que proporcionaba la Armada. Y esto fue aún más evidente en la acción, esencialmente de la Marina de Guerra española, en la llamada guerra del Pacífico con Ecuador, Perú y Chile. El motivo era la impunidad del asesinato de un español dueño de una hacienda. Gracias a la escuadra de Méndez Núñez, no sólo se bombardeó Valparaíso y se triunfó en la batalla naval de El Callao, sino que la amenaza española sobre islas guaneras, que constituían en aquellos momentos de expansión de la población y avance económico de Europa una producción muy rentable al no existir aún abonos derivados de la industria química, hizo en adelante respetar los intereses económicos españoles en la región. Las garantías logradas en el Tratado de Paz de París, en 1879, tenían parte de su base en aquella presencia, que podía repetirse de la presencia bélica de la escuadra española del almirante Pinzón en el litoral de las Islas Chinchas, las mejores proveedoras de guano al comercio internacional.

El punto de apoyo asiático era la posesión de Filipinas. Es lo que está detrás de la participación española en la construcción del Canal de Suez, para crear un enlace económico mayor con ese archipiélago, porque independizado México, carecía de sentido la conexión económica conocida con el nombre de “La nao de Acapulco”. Debo señalar que, en la etapa virreinal española, la liquidación de los corsarios, fundamentalmente holandeses y británicos, por la Marina española, hacía posible que, financiada con la plata americana, se hiciese un tráfico muy importante con China, ávida, como se ha dicho, de ese metal precioso, que enlazaba con los mercados europeos por Veracruz.

Todo esto en el siglo XIX era pasado, y el tráfico mercantil con Filipinas se centró en Barcelona gracias a la apertura del Canal de Suez. De su dueño, la Compañía Universal del Canal de Suez, también era propietario el Estado Español. Mantener abierto ese tráfico, manteniendo liquidados a los piratas chinos y malayos, y frenados los intentos secesionistas de los llamados *moros*, parte notable correspondió a la Marina. Simultáneamente surgió una

presión por parte de muchos intelectuales para conseguir puntos de apoyo de ese largo viaje, bien en la costa de Etiopía-Somalia, bien en algún punto de la Península asiática. No fue posible.

La consolidación de este tráfico, en parte debida, como se acaba de recordar, a la presencia económica española en Filipinas, coincide con un cambio radical en Japón. Los cañonazos del almirante Perry, la caída del shogunado y el interés norteamericano iniciaron una nueva etapa en el Pacífico, sin olvidar el interés europeo por intervenir en China. Lo que latía, y era palpable en el caso de Japón, era la aparición de una situación económica nueva en la región. Dentro de la expansión colonial que planteaba Bismarck, surgió en 1885 la cuestión de las Carolinas. Un cañonero alemán hizo un desembarco en la isla de Yap de ese archipiélago. Con dificultad se logró la retirada alemana, pero pronto surgió la norteamericana a través de una misión metodista en Ponapé, también en el archipiélago carolino. El 1 de junio, con este mensaje básico norteamericano-metodista, se produjo un levantamiento, que incluso dio muerte al capital de fragata Isidro Posadillo, gobernador de Ponapé. Sólo gracias a una expedición amparada por la Armada en Filipinas se restableció el dominio español.

¿Por qué económicamente interesaba la presencia en los archipiélagos españoles del Pacífico? El auge económico de Japón pasaba a ser clarísimo. Un economista francés, Thery, tituló como *Le peril jaune* un ensayo, y este “peligro amarillo” del título quedó para siempre fijado en la opinión pública. Pero lo que existía en la región era una incontenible expansión del comercio marítimo, centrado no sólo entre la costa californiana norteamericana, que se completaba con otros lugares de tráfico hacia el Pacífico, como Vancouver en Canadá, sino muy pronto en los puertos nipones de Osaka, Nagoya y Yokohama. Simultáneamente se ampliaba en la costa china, sobre todo con Hong Kong, mientras se observaba un aumento importante en el desarrollo de Australia y Nueva Zelanda. A partir, pues, de 1885, la fecha del incidente en la isla de Yap, todo parecía cambiar en esta región de la Micronesia, a causa del auge de los mercados circundantes. Desde esa fecha de 1885 y hasta 1899, cuando se vendieron a Alemania los archipiélagos españoles de la Micronesia, el PIB de Estados Unidos había crecido un 73'2%; el de Japón, un 50'9%; el de Australia, un 20'9%; el de Nueva Zelanda, un 45'6%; mientras que, como referencia, el de España, en ese mismo periodo, sólo experimentaba un incremento del 12'8%. Mantenerse España en la Micronesia suponía, desde el punto de vista comercial, situarse en un lugar con una renta de situación en mejoría creciente. Efectivamente, esto tendría un coste, basado esencialmente, por las características insulares de la región, en la Marina de Guerra. Se decidió no tener en cuenta esa realidad. Joaquín Costa, en su ensayo *La cuestión de la Micronesia*, calificó así esa opción de nuestros políticos: “No tienen valor ni para soñar”. De la excelente tesis doctoral

de M^a Pilar Berdún Chéliz, *El fomento de la producción en el surgimiento del intervencionismo en España, 1875-1914* es el siguiente análisis del momento en el que se intentó superar la penosa herencia que la Restauración había recibido del Sexenio Revolucionario. En ese momento “ante el vertiginoso desarrollo que la industria naval experimentaba en las principales potencias, España, como en otros campos de desarrollo económico, no pudo engancharse al carro del progreso de la industria naval y sus relacionados”. Rodríguez González destaca que “la introducción de cascos metálicos en los buques dejó súbitamente obsoleta a la industria naval española, tanto militar como civil, entre otras cosas porque los astilleros españoles “no contaban con el apoyo de una industria siderúrgica potente y moderna”. Basta leer la obra de Francisco Sánchez Ramos, *La economía siderúrgica española* (C.S.I.C, 1945) para comprobar este aserto, y con ello que se calificase de “ominoso legado” el que la Restauración recibía en relación con la modernidad de la Armada.

Pero la política de contención del gasto produjo el panorama que describía el diputado Leigonier en el Congreso el 13 de enero de 1883: “Yacen unos buques desvencijados y rotos en los oscuros y desprovistos arsenales; otros transportan, con subido coste de entretenimiento, que más valiera contratar este servicio con las casas navieras; y otros, que componen el resto, son barcos construidos treinta años há, y cuya velocidad y aprestos de guerra los hacen inútiles para el combate”.

Derivado de todo esto fue el conjunto de proyectos sintetizados en un dictamen de Antequera, en cuyo debate he encontrado la raíz de los planteamientos futuros de Maura. Antequera señaló, en el Congreso de los Diputados el 23 de mayo de 1885, que “al cabo, este proyecto en muchos puntos pugna con convicciones antiguas y anticipadas..., lastima luego muchos intereses respetables... De modo que había dos causas diversas y poderosas para que el dictamen fuera recibido con hostilidad; y en efecto, con hostilidad se recibió desde el primer momento, y aún antes de venir a aquella tribuna porque no había sido leído el dictamen y ya circulaban noticias por ahí, sobre todo por la prensa, noticias estupendas de cosas que jamás se pasaron por la mente de la Comisión... con el resultado eficaz y positivo de prevenir el ánimo de las gentes que no se ocupan ordinariamente de estos asuntos, de una manera poco favorable para la solución que dábamos al caso”.

En esta etapa trata de ligarse con la industria nacional protegida la construcción de buques de guerra. Dice M^a Pilar Bardún Chéliz: “La preferencia o no por la industria autóctona en general, de los proyectos anuales presentados durante estos años, queda recogida, junto con otras características de los mismos, en el siguiente cuadro”. En lo que sigue se contempla, muy anterior al Arancel Salvador de 1906, cómo el partido liberalfusionista abandonaba en 1883 el mensaje librecambista del Sexenio Revolucionario, realidad polí-

tica de la que era uno de los herederos. El programa de Pavía, a la sazón ministro de Marina del gabinete liberal, se compromete abiertamente con la producción nacional, considerando explícitamente «que la Armada debe fomentar con sus pedidos la industria nacional» y, de igual suerte, los astilleros también nacionales, lo cual no le impedía ser consciente de que, “a esas alturas, solamente los arsenales del Estado se hallaban dotados para atender la demanda de grandes buques”. Es preciso decir que, como una especie de minúsculo brindis a Figuerola, Pavía admitiese como necesaria la compra en el exterior, de los acorazados.

M^a Pilar Berdún Chéliz inmediatamente agrega que, por su parte, el proyecto de Antequera tenía que admitir que, pese a las intenciones de éste, el ministro se había obligado a admitir “que las construcciones que se llevan y llevarán a cabo en nuestros arsenales se harán con producción de la industria nacional en cuanto posible fuere, porque ello ha de ser la sólida base de toda marina nacional, en la verdadera acepción de este calificativo”, pero Antequera “se mostraba condescendiente ante la necesidad inevitable, de acuerdo con el proyecto, de importar tanto materiales para las construcciones como buques”. Decía Antequera: “Especialmente durante los primeros años y con referencia a los tipos de mayor importancia”.

Es interesante en ese debate tener en cuenta la decisión de Maura de suprimir el arsenal de La Carraca, cediéndolo a empresas privadas dedicadas a la construcción naval, por lo que sería, decía Maura, “un gran germen para el desenvolvimiento de la marina mercante y para las construcciones de la marina mercante en territorio nacional... y, finalmente, una gran economía para el Estado”. Téngase en cuenta que en multitud de ocasiones la Armada se ha relacionado con la economía española aceptando cortes en sus gastos, para no desequilibrar el presupuesto.

Destaca también Pilar Berdún Chéliz cómo Bosch y Labrús, el célebre proteccionista, en ese debate “buscaba un compromiso claro de la comisión [parlamentaria que se ocupaba del proyecto] y en última instancia del gobierno, con el apoyo a la industria nacional”. Por eso “instaba a invertir en los arsenales las cantidades que fuesen necesarias a fin de no tener que importar ninguno de los buques proyectados”, y que “los contratos sobre obras o servicios para la marina” deberán verificarse “entre empresas españolas «en cuanto fuese posible»”.

En el debate final lo que se planteó fue si la ayuda a la industria nacional no perturbaría, al encarecer el precio, al Tesoro. Rodríguez Batista, con su enmienda, puso esto muy en claro: “Cuando se trata de dejar de reemplazo a multitud de jefes y oficiales de todos los cuerpos de la Armada; cuando se trata de hacer grandes y verdaderas economías en los servicios, parece que se debe obedecer a un gran principio de equidad y no deben resultar lastimados, postergados, ofendidos, los jefes y oficiales de nuestra Marina y, en cambio,

amparados hasta la exageración y protegidos los productores españoles... Yo entiendo que la ley debe proteger, que nosotros debemos proteger nuestra industria, pero no hasta el punto de entregar la cuarta parte del presupuesto de la Marina”.

Hubo, por supuesto, apoyo a la industria nacional como resultante de esto. Es curioso que a los conservadores –doctrinalmente proteccionistas–, accediesen a comprar en el extranjero el acorazado “Pelayo” y tres cruceros, mientras que los liberales –aparentemente más vinculados con el librecambismo– podían exhibir seis cruceros construidos bajo su mandato; las máquinas del “Ulloa”, del “Isabel II” y del “Infanta Isabel”, construidas por la empresa Portilla White, en Sevilla; las del “Cristóbal Colón” y “Conde Venadito” por la Maquinista Terrestre y Marítima, en Barcelona, aunque las del “Austria” eran de la británica Humphrys. Los cascos metálicos de todos procedían de la empresa asturiana Duro y Cia., de La Felguera. He destacado todo esto para que se observe cómo en este enlace entre la Armada y la economía española a veces primaba la estabilidad presupuestaria, y en otras, el avance hacia un sistema protector de la industria admitido inicialmente además por los partidos tunantes de la Restauración. Debo añadir que para comprender a fondo ese aparente intrínquilis de conservadores y liberales, de proteccionistas y librecambistas, es preciso consultar las obras del profesor Serrano Sanz, titulada la una *El viraje proteccionista en la Restauración. La política comercial española, 1875-1895* (Siglo XXI, 1987) y la otra *Los Presupuestos de la Restauración (1875-1895)* (Instituto de Estudios Fiscales, 1987).

La liquidación de todo procede, esencialmente, de un combate naval, el de Santiago de Cuba con la derrota de la Escuadra de Cervera. Pero esa derrota, precisamente al esfumarse la acción disuasoria de la Marina de Guerra ya sin sus apostaderos del Caribe y del Río de la Plata, supuso una repatriación de empresas y capitales de América –y no sólo de Cuba o Puerto Rico– sino de toda América, de considerable magnitud. Cuando, por ejemplo, Basagoiti abandona México y va a convertirse en pieza básica del entonces recién nacido Banco Hispano Americano, lo hace evidentemente porque es imposible pensar en que, de nuevo, una escuadra española arribase a Veracruz con tropas de Prim y seguridades para los empresarios españoles y sus activos existentes en el país.

También 1898 supuso la consagración del modelo económico que Cánovas del Castillo había comenzado a articular, liquidando el intento librecambista del Sexenio Revolucionario, dando a nuestra economía ese viraje que, desde entonces, y hasta 1959, no cesaba de crecer. La base se encontraba, también, un planteamiento militar: España, y lo acontecido en la guerra con Estados Unidos y en el conflicto con Alemania por la isla de Yap, mostraba no disponer de fuerza significativa para implicarse en un conflicto europeo.

Es el momento en que, de modo definitivo, hasta 1953, se impone en España una política autárquica creciente que, naturalmente, va a tener repercusiones en el desarrollo de la Marina de Guerra.

En primer lugar, esta autarquía tenía que relacionarse con la construcción naval, pero también con el combustible necesario para poder hacerlo. He ahí una cuestión doble que conviene tener presente, porque se entremezcla con una realidad política concreta: todos los partidos políticos españoles se habían vuelto proteccionistas. Por supuesto, desde Cánovas del Castillo y su ensayo famoso *Por qué yo he venido a ser doctrinalmente proteccionista*, lo era el partido liberalconservador. También, desde el Palacio de Loredán, Carlos VII se inclinaba hacia el proteccionismo. Evidentemente, también lo era el naciente catalanismo, tras las Bases de Manresa. Pero, quedaba el reducto de los herederos de la Revolución del 68, la que, con Figuerola al frente, había alzado la bandera del librecambismo. Pero he aquí que su heredero en la Restauración, el partido liberal fusionista, que tras la muerte de Sagasta acaullidaba en lo intelectual todavía Moret, en 1906, con el Arancel Salvador, se declara proteccionista clarísimo en el terreno industrial.

Esta tarea proteccionista iba a trasladarse a la Marina. Un punto de apoyo importante que recibió la postura proteccionista del carbón nacional por parte de Antequera fue el famoso informe de Luis de Adaro, *Los carbones nacionales y la marina de guerra*, publicado en 1911.

Román Perpiñá Grau en este sentido, explica en su “Memorandum sobre la política del carbón” (CEEV, 1935) cómo, en parte notable, la expansión de las explotaciones carboneras españolas se derivaba del “principio de independencia política”, agregando que, respecto a esto, la citada obra de Adaro, quien era Inspector general del Cuerpo de Minas, director del Instituto Geográfico de España y Presidente de la Comisión de Estudio de la Riqueza Hullera Nacional, “tiene material abundantísimo, puesto que toda ella está dirigida” en ese sentido. Precisamente Adaro aportaba en esa obra “el testimonio de autoridad del general Antequera, que, siendo Ministro de Marina, contestó a la Liga de Contribuyentes de Gijón: «El carbón es hoy el nervio de la Marina de Guerra y puede decirse que no tiene Armada nacional el país que no cuente con sus carbones propios»”. Perpiñá añade el testimonio del general Alzola: «Excusado es encarecer la ventaja inmensa de que se baste el país a sí propio en esta importante cuestión, y la mayor aún de evitar el conflicto que pudiera ocasionarse el día en que, por desgracia, se encontrara en guerra nuestro país no teniendo costumbre de consumir más combustible que los ingleses».

No se había producido esta toma de posición sin polémica en la propia Marina de Guerra. Adaro recoge en su famoso trabajo lo que César Luaces, Ingeniero Inspector de la Armada, en una Moción a la Comisión de Estudio de la Riqueza Hullera Nacional el 1 de mayo de 1910: “Nuestro país se halla,

pues, entre los que tienen necesidad de acudir al extranjero para el aprovisionamiento de carbón con destino a las escuadras. La Marina de Guerra se funda en razones de peso al no admitir las hullas nacionales para el alimento de las calderas de los buques. En efecto; los motivos principales que tiene para rechazarlas son:

» 1º. Que tienen menos poder vaporizador que el Cardiff, por lo cual los buques que los usan desarrollaban menos fuerza y menos velocidad.

» 2º. Que la excesiva longitud de su llama deteriora rápidamente las calderas.

» 3º. Que la gran cantidad de humo que producen, además de ensuciar y obstruir rápidamente los tubos de las calderas, hace a los buques muy visibles al enemigo».

Pero, a pesar de ello, Luaces se mostraba partidario de que «dentro de un país exista todo lo necesario para producir, reparar y aprovisionar una escuadra de combate», Perpiñá Grau destaca que “a pesar de tan graves razones de independencia militar, la Marina española se ha venido sosteniendo, durante largos años, de carbones de Cardiff y Newcastle, no sin reiteradas protestas, hasta que se ha legislado de nuevo la obligatoriedad de la Marina española a usar exclusivamente carbón nacional”.

Pero el gran cambio vino de la mano de Maura y de su Ley de la Flota. Es preciso tener en cuenta que Maura tenía deseos de que España fuese una potencia importante en el Mediterráneo, y consideraba que el vector para situar fuerza significativa en algún punto de este mar era la Marina. La aviación, cuando llega al poder en el comienzo de 1907 para su Gobierno Largo, era una simple curiosidad. Una salida de la decadencia internacional de España debería venir por ahí. Para eso era necesario poner una Armada técnicamente inmejorable y, al mismo tiempo, comulgaba con la línea proteccionista que Cánovas había señalado como la adecuada, y a la que se habían adherido prácticamente todos los grupos políticos españoles. ¿Cómo coonestar esto, cuando el retraso científico-tecnológico español era colosal? Y cómo esto se intentó coordinar con el planteamiento básico de Maura de crear un modelo que unía nacionalismo económico, corporativismo e intervencionismo?

Da la impresión de que buscó que todo ello tuviese que poseer una dirección productiva original que sirviese de detonante para que el conjunto de la economía y de la sociedad española se pusiese en marcha. Por ello, da toda la impresión de que Maura atribuyó un papel esencial a la construcción naval y a las comunicaciones marítimas. Es preciso añadir que, como se desprende de su propia historia política y, por supuesto de su optimismo ante el futuro de España, pensase en insistir en el asunto del transporte marítimo y de su defensa.

Me parece que esta influencia de Maura es también visible en el brindis de Alfonso XIII en el Sporting Club de Bilbao, en el verano de 1907, en el que planteó la necesidad de atender prioritariamente a la creación de una gran marina española. Este mensaje de Maura y el Rey fue captado con rapidez por el mundo capitalista y empresarial español, que lo convirtió en eje central de sus preocupaciones. Muy probablemente es lo que explica el saludo que, con banderas, hace la embarcación de Ramón de la Sota, el dirigente reformador del Partido Nacionalista vasco —no olvidemos que Sota era hombre clave de Euzkalduna y de la Naviera Sota y Aznar— al yate “Giralda” de Alfonso XIII al cruzarse en la ría bilbaína. Por una parte, un plan de este tipo, desde el punto de vista de las compras directas, afectaba a tres sectores: al productor de bienes siderúrgicos, al constructor de maquinaria para los buques, y al de los astilleros. Vizcaya y Barcelona contemplaron con entusiasmo el plan, pero también, como es bien sabido, satisfizo plenamente a los intereses carboneros asturianos, dentro de una de las pocas síntesis de intereses aparentemente encontrados que consiguió el nacionalismo económico español, porque la flota de guerra y mercante así construida con protección debía devolver parte de ésta con el consumo en exclusiva del carbón asturiano, y por otro lado, al transportar hacia la industria este carbón, en exclusiva, lo que garantizaba, en principio, la rentabilidad minera, y en cadena la de todos los sectores.

El papel de Maura en esta política sectorial es evidente. Como ha destacado José María Zumalacárregui en su valioso ensayo *Maura y las comunicaciones marítimas*, este político incluso redactó y después firmó, casi sin haberse secado la tinta del Tratado de París que liquidó el Desastre, el prólogo al *Manual de la Liga Marítima Española*, Manual que también, en su integridad, parece obra de Maura. Cree Zumalacárregui que este político ya está *a priori* tras el primer proyecto de Sánchez de Toca de 1902, aquél en el que la flota y el equilibrio presupuestario de Villaverde se enzarzan en una polémica de consecuencias políticas muy importantes. La meditación de todos estos puntos lleva a Maura a exponer el tema como un todo armónico de soluciones militares, económicas y políticas. Por eso no se apresura en la presentación de sus deseos. Pero cuando lo hace, es para que su obra tenga permanencia. Es lo que sucede con la Ley de 7 de enero de 1908 (*Gaceta de Madrid* del 8 de enero) y el Real Decreto de 16 de enero de 1908 (*Gaceta de Madrid* del 17 de enero) completados con el Real Decreto de 21 de abril de 1908 (*Gaceta de Madrid* del 23 de abril), que presenta las *Bases de un concurso para el proyecto y la ejecución por contrato en los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras navales, civiles e hidráulicas*, que es el mecanismo de enlace entre la aprobación de los gastos dedicados a la Armada y la economía nacional. Con esta Ley de la Escuadra, como popularmente se la denominó, se supera el famoso *Plan de Beránger* sobre la flota que debería tener España, y se inicia la construcción de tres acorazados -muy potentes para aquellos tiempos-, seis cruceros de ciertas características y dos más, una flotilla

de catorce destructores y otra grande de veinticuatro torpederos, más algunos submarinos. Todos los buques que se ponían en grada poseían unos altos grados de homogeneización entre sí, cosa inusitada hasta entonces en España. Es importante señalar que a la decisión firmísima de Maura se debe que esta flota, a más de la citada característica de la homogeneización, debería ser absolutamente construida en nuestra patria. De aquí que se provocasen, ante tan apetitosas carteras de pedidos, dos emigraciones de capitales y tecnología naval militar centradas en la empresa británica Armstrong-Vickers y la italiana Ansaldo, “con apoyo y enlace en las construcciones (navales) francesas, entonces un poco dentro del grupo. España sólo contaba con... grupos capitalistas vizcaínos y asturianos”, resalta Zumalacárregui. La conjunción de todo eso tiene un nombre en el cuadro de la estructura económica española: la Sociedad Española de Construcción Naval, conocida popularmente como la Constructora Naval. A ella se cedieron los viejos astilleros y arsenales de El Ferrol, que fueron rehabilitados, y los de Cartagena y Cádiz, que se reorganizaron. Por su impulso, continúa Zumalacárregui, además de éstos, “nacieron otros astilleros en El Ferrol, y, en Bilbao, (surgieron) las posibilidades de construcciones navales comerciales: la Euskalduna, las del Nervión, y reorganización de la ría”, serie a la que debemos añadir Echevarrieta en Cádiz y Unión Naval de Levante en Valencia.

La Sociedad Española de Construcción Naval se constituyó el 18 de agosto de 1908, con un capital social de 20 millones de pesetas. El conjunto de los extranjeros no podía tener nunca más del 40 por 100 del capital. Fue suscrito este porcentaje por Vickers Sons Maxim, Ltd., John Brown & Co., y Sir W.G. Armstrong Whitworth & Co. Con un 60% colectivo suscrito entonces, en los primeros lugares españoles, están Altos Hornos de Vizcaya, Duro-Felguera, Española de Construcciones Metálicas, Basconia, Talleres de Deusto, Banco Español de Crédito, Banco de Castilla, Banco Hispano Colonial, Banco de Barcelona, Sociedad de Crédito Mercantil, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya, Banco de Comercio y Crédito de la Unión Minera, las casas de banca, Urquijo, Aldama y Arnús y la Compañía Transatlántica. Se llegó además a acuerdos para recibir la tecnología en diques y dársenas de Sir John Jackson Ltd.; para la construcción de los torpederos, de las casas John I. Thornycroft & Co., de Londres y Agustín Normand del Havre, y para turbinas, de Parsons Turbine Co., aparte de la nacional de la Maquinista Terrestre y Marítima, y de las fábricas de armas de Trubia, Plasencia de las Armas y del Arsenal de La Carraca. No deja de llamar la atención que la Constructora Naval quedaba obligada “a sostener entidades de Beneficencia y Previsión para los obreros o a fomentar las instituciones de tal carácter que el Estado funde o sostenga para el personal obrero relacionado con el Ministerio de Marina”.

Como hemos dicho, el tema naval se aborda conjuntamente por Maura. Para eso utilizó, además, el instrumento proporcionado por la Ley de 14 de junio

de 1909 para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas nacionales (*Gaceta de Madrid* del 17 de junio). En su envío a las Cortes, González Besada señalaba que "el otorgamiento por el Estado de la protección que demandan dichas industrias para su eficaz desarrollo es un problema cuyo aspecto económico, industrial y social lleva tan aparejado el político en todas las manifestaciones de la vida nacional e internacional, que difícilmente puede tratarse por los Gobiernos y las Cámaras.... cuestión más compleja e importante y que requiera mejor su preferente atención". Así, con esta Ley, se pretendía "desde la producción y las comunicaciones interiores a la exportación y las comunicaciones exteriores, trazando o ensanchando al mismo tiempo los cauces por donde ellas han de vigorizar la economía patria, e impulsándolas en forma progresiva". El desarrollo de esta ley se verifica dentro de los márgenes que fija la Comisión Protectora de la Producción Nacional. El Estado ayuda, en esta especial vertiente del nacionalismo económico, que además goza de gran tradición universal en este sentido a partir del *Acta de Navegación* británica tan elogiada en el capítulo II del libro IV de *La investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*, de Smith, con un amplio haz de apoyos: primas a la navegación; condiciones de los contratos de los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares, lo que significa, entre otras cosas, subvenciones para las mismas -en el cuadro B de esta Ley se señalan las líneas que van a recibir, en principio, estas ayudas: la del Norte de España a Cuba y Méjico; la del Mediterráneo a Argentina; la del Mediterráneo a Nueva York, Cuba y Méjico; la del Mediterráneo a Puerto Rico, Cuba y Colombia; la del Norte de España a Filipinas, y la de Fernando Póo-; primas al carbón nacional; reducción de impuestos y tasas; bonificaciones arancelarias para el fomento de la construcción naval; primas a la construcción naval, incluyéndose en ellas las reformas de los navíos que aumenten el tonelaje y, final y complementariamente, reserva de zonas de pesca y exenciones arancelarias para los buques dedicados a esta actividad, y primas para la pesca en el Banco Sahárico. También se tiene en cuenta la posibilidad de que algunos de estos buques pueden transformarse en cruceros auxiliares.

Todo va a cambiar a partir de Maura. Por un lado, la nueva Armada va a ser cada vez más dependiente del petróleo. Por otro, su papel en la economía nacional en caso de conflicto se observó en la Guerra Civil, cuando parte notable de la bonanza económica de la España nacional y, paralelamente, de la muy mala economía de la España republicana, se debió a que el tráfico marítimo mercante a los puertos de la primera resulta perfectamente amparado por la Armada, sin la pérdida, del 18 de julio de 1936 al 1 de abril de 1939 de un solo componente de la marina mercante; todo lo contrario, concretamente a partir del combate naval de Alborán y del hundimiento por el "Canarias" del "Kon-somol", sucedió en la España republicana. Vendrán los bloqueos, desde 1939, a nuestra Armada, por motivos presupuestarios, a causa de la dura crisis econó-

mica, que llega hasta comienzos de los años cincuenta. La ruptura de la neutralidad tradicional con el Pacto con Norteamérica en 1953, unida al Plan de Estabilización de 1959, abre una nueva realidad, que supone la prueba definitiva del que podríamos denominar modelo Suanzes de industrialización –aparición del INI con él, en su seno de industrias estatales relacionadas con la defensa, como sucede con la empresa Bazán, de la que es heredera Navantia–, que incluso exige con su liquidación, privatizaciones totales o parciales. No debe olvidarse el choque petrolífero al ingreso de España en la Unión Europea y en la OTAN, el papel de la seguridad del comercio internacional, básico para Europa y, desde luego, muy importante para España desde el Índico al Mediterráneo, sin olvidar las actuales exigencias que se desprenden de ser miembro de la Eurozona, y que repercuten en la Armada. Pero explicar todo esto corresponde a otra posible intervención en este ámbito, aunque de lo dicho aquí, y de otra posible reunión sobre las relaciones entre la Armada y la economía española, adelanto que se obtiene continuamente, y se deriva hacia lo colectivo, lo que el gran filósofo sefardí Spinoza expuso así en su *Ética demostrada según el orden geométrico* (trad. de A. Domínguez): “Cuanto más busca cada uno de los hombres lo que a él le es útil, tanto más útiles son los unos para los otros”. Esto es, la buena y la mala marcha de nuestra economía conviven, por fuerza, desde 1810 a 2011, y van ya dos siglos, con la buena y la mala realidad de nuestra Armada. No es posible que lo olvidemos.

Instantáneas del desarrollo del acto



Recortes de Prensa

CÁTEDRA JORGE JUAN Relación entre la economía y la armada

Dentro de la cátedra Jorge Juan, está prevista para mañana una conferencia bajo el título de «Evolución de las relaciones entre la economía española y la armada». Correrá a cargo de Juan Velarde Fuentes, doctor en Ciencias Económicas y premio Príncipe de Asturias de Ciencias Sociales. La conferencia tendrá lugar a las 19.30 horas en Herrerías. La entrada es libre.

El Premio Príncipe de Asturias Juan Velarde habla de economía española y Armada en Herrerías

REDACCIÓN FERROL

La Cátedra Jorge Juan recibe esta tarde a Juan Velarde Fuentes, profesor emérito en la Complutense y en la Universidad San Pablo-CEU. La intervención de Velarde se titula «Evolución de las relaciones entre la economía española y la Armada». Será abierta al público y comenzará a las 19.30 horas en el auditorio del Centro Cultural y Social de Herrerías.

El Premio Príncipe de Asturias Juan Velarde disertó en la Cátedra Jorge Juan sobre economía y la Armada

REDACCIÓN • FERROL

■ El Premio Príncipe de Asturias de Ciencias Sociales Juan Velarde Puertes protagonizó en la tarde de ayer la conferencia de la Cátedra Jorge Juan, organizada por la Armada y la Universidad da Coruña. Tras advertir de que su primera lección de economía había tenido lugar en el Arsenal ferrolano, justo cuando finalizaba su bachillerato, Velarde pronunció una charla con el revelador epígrafe "Evolución de las relaciones entre la economía española y la Armada". Este prestigioso economista trazó una historia que sintetizó en siete puntos, una vez que el reino

español pierde sus posesiones ultramarinas en 1820 y se interrumpe la llegada a la península de plata traída por las naves de la Armada. Así en los años de reinado de Isabel II, entre 1833 y 1868, época de construcción del estado liberal, Velarde citó las expediciones para preservar los intereses españoles en América (en el México de Juárez, en las islas Guaneras, etc). Y posteriormente la renovación de la política mediterránea que tuvo como consecuencia, tras la apertura del canal de Suez, el protagonismo de Barcelona en la explotación económica de las Filipinas. Velarde habló del carbón, de



El profesor Juan Velarde en un momento de su conferencia

LUIS POLO

proteccionismo económico y de las originales empresas que en tiempos de Maura estaban participadas por capitales de todo tipo.

El prestigioso economista llegó hasta la actualidad en su fino análisis de las relaciones entre la economía y la Armada.