

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

## XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



### **PLAN FERRÁNDIZ: Poder Naval y Poder Marítimo**

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO  
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL - N.º 57  
MADRID, 2008



INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**XXXVII JORNADAS  
DE HISTORIA MARÍTIMA**

**PLAN FERRÁNDIZ:  
Poder Naval y Poder Marítimo**



**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO  
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL - N.º 57  
MADRID, 2008**

CUBIERTA: José Ferrándiz y Niño, contralmirante.  
Luis Fernández Gordillo (1937)  
Óleo sobre lienzo, 119 x 90 cm.  
Museo Naval de Mdrid

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.  
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.  
28071 Madrid (España).  
Teléfono: 91 379 50 50.  
Fax: 91 379 59 45.  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

España y Portugal: 4 euros.  
Resto del mundo: 6 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.  
ISSN: 0212-467-X.  
NIPO: 076-09-092-8 (Edición de papel).  
NIPO: 076-09-093-3 (Edición en línea).  
*Impreso en España. - Printed in Spain.*

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

Tras los desastres navales de Cavite y Santiago de Cuba en el aciago año de 1898, la Marina española quedó en una situación crítica. Los desaciertos políticos, que no la incompetencia o falta de valor de los marineros, propiciaron este desafortunado desenlace.

Los intentos resurgidores fueron permiosos. Los esfuerzos de Sánchez de Toca y de Maura en los comienzos del nuevo siglo no darán un resultado positivo. Los presupuestos se discuten, y a la Marina se la mantiene en entredicho. Los proyectos de reforma naval planteados por sucesivos ministros —Cobián, Villanueva, Alvarado, y Alba— fracasan igualmente.

Pero en 1907, con Maura en el poder y el almirante Ferrándiz de ministro del ramo, el panorama va a ser diferente, y surge la llamada Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales. Aprobada definitivamente el 7 de enero de 1908, la ley encara una completa reorganización de los institutos y servicios de la Armada, introduciendo importantes reformas que afectaban tanto al material como al personal naval. Y así, se crea el Estado Mayor Central de la Armada, la Jefatura de Construcciones Navales, la Jefatura de Artillería, etc., pero sobre todo se programa un nuevo plan de flota, indispensable para sacar a la Marina de su estancamiento.

El instituto de Historia y Cultura Naval no ha querido pasar por alto el centenario de este resurgir naval, y a través de este ciclo de conferencias quiere llevar a un conocimiento más directo de la figura de su gran impulsor, el almirante don José Ferrándiz Niño, con el que la Armada tiene contraída una innegable deuda de gratitud.

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER  
Contralmirante director del  
Instituto de Historia y Cultura Naval



## SUMARIO

	Págs.
<i>Apertura</i> , por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, CA Gonzalo Rodríguez González-Aller .....	9
<i>Sánchez de Toca y el concepto de Poder Naval</i> , por José R. Cervera Pery .....	11
<i>El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz</i> , por Antonio de la Vega Blasco .....	19
<i>La Sociedad Española de Construcción Naval</i> , por Hermenegildo Franco Castañón .....	39
<i>Vida y obra de un marino regeneracionista el almirante Ferrándiz</i> , por Agustín Rodríguez González .....	51
<i>Implicaciones industriales del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz</i> , por Javier Álvarez Laita .....	65

## INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

**José Cervera Pery.** Licenciado por la Universidad de Madrid. Licenciado en Historia por la Universidad de Cádiz. Periodista de titulación oficial. Diplomado en Tecnología de la Información y Altos Estudios Internacionales. Diplomado en Derecho Internacional y Derecho Marítimo por las Fuerzas Armadas. General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar en situación de retiro.

Historiador naval con más de veinticinco libros publicados, articulista y conferenciante en numerosos foros españoles e hispanoamericanos. Profesionalmente ha dirigido el diario *Ébano* de Santa Isabel de Fernando Poo, y las revistas *Proa a la mar* de la Liga Naval Española y la *Revista de Historia Naval* del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Ha sido jefe de los gabinetes de prensa de la Subsecretaría de la Marina Mercante y del Ministerio de Marina. Consejero legal del Estado Mayor de la Armada y profesor de la Escuela de Guerra Naval. Su último destino jurídico fue el de Auditor de la Flota. Fue igualmente miembro de la Delegación española en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Caracas, Nueva York, Ginebra y Montego Bay [Jamaica]) y miembro del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (Londres) y Comité Jurídico de Derecho Internacional (Bruselas).

Tras su pase a la reserva desempeñó los destinos de Jefe del Servicio Histórico de la Armada; Jefe del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval y director de la *Revista de Historia Naval*. En la actualidad es el asesor de la dirección del citado organismo.

Es Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia y de otras instituciones culturales españolas e hispanoamericanas, así como numerario de la Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Artes y Letras de la ciudad de San Fernando.

Esta en posesión de la Gran Cruz del Mérito Naval y cruces del Mérito de los tres Ejércitos: Cruz Distinguida de la Orden de San Raimundo de Peñafort; cruz, encomienda y placa de la de San Hermenegildo y encomienda de las Órdenes de Isabel La Católica, Mérito Civil y África, entre otras condecoraciones.

Ha publicado también dos novelas históricas y cinco libros de poemas, habiendo obtenido importantes premios, el de más trascendencia el «Marqués de Santa Cruz de Marcenado, Príncipe de las Letras Militares» el más alto galardón del Ministerio de Defensa, cuya entrega la hace personalmente S.M. el Rey.

**Antonio de la Vega Blasco.** Nació en Barcelona el año 1943, ingresó en la Escuela Naval Militar en 1962. Estuvo destinado en buques de la Flota, Flotilla de helicópteros, Estado Mayor de la Armada y Ministerio de Defensa.

Diplomado en Heráldica, Genealogía y Derecho Nobiliario (C.S.I.C., 1989) y doctor en Historia contemporánea por la Universidad Complutense (2006).

Es autor de *La propulsión mecánica en la Armada* editado por la E.N. Bazán y premiado en los Virgen del Carmen el año 1987. *La familia Real y su real Armada* y *El linaje Cervera en la Armada contemporánea* editados ambos por el Colegio Heráldico de España y de las Indias, «El resurgir de la Armada», el «Certamen naval de Almería» premio Virgen del Carmen 1992.

Ha escrito artículos en el Boletín de la Escuela de Máquinas de la Armada y en la *Revista General de Marina* en seis ocasiones, premio «Antonio Oquendo» en 1978.

Ha publicado artículos en la *Revista Internacional de Sociología* del C.S.I.C. y en siete ocasiones en la *Revista de Historia Naval* y biografías de marinos locales como Malcampo, Megelina, Gómez Roubaud, González Hontoria, Páez de la Cadena, Delgado Zuleta, en la revista *Sanlúcar de Barrameda*.

En la revista del Colegio Heráldico ha publicado artículos tan variados como «Los descendientes en la Armada del brigadier don Fernando Bustillo de la Cueva», «Los títulos de nobleza en las FAS al comienzo de la II República. La Armada» y «Las ciencias heroicas y una porcelana de Meissen».

En las I Jornadas sobre la Guerra de la Independencia en la Universidad de Málaga y en el Congreso Internacional de Historia Militar «Ejército y Armada en 1898».



Fue redactor de la sección *Recensiones* de la *Revista de Historia Naval* durante diez años y es miembro del consejo de redacción de las revistas *Ibeoamericana de Heráldica y Trebizonda*. Asimismo fue jurado tres años de los premios Virgen del Carmen.

**Hermenegildo Franco Castañón.** Natural de Ferrol. Es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada.

Durante su carrera ha estado embarcado en los destructores *Oquendo*, *Gravina*, *Méndez Núñez*, *Almirante Ferrándiz* y *Lángara*; fragata *Júpiter* y buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Mandó los remolcadores de altura *Las Palmas* y *Mahón* y el patrullero *Chilreu*. Estuvo destinado como profesor en la Escuela Naval Militar, Estado Mayor de la Zona Marítima de Canarias, Arsenal de Ferrol, Jefatura de Apoyo Logístico y Arsenal de La Carraca.

Fue ayudante del comandante general de la Zona Marítima de Canarias y del almirante jefe de la del Cantábrico y comandante militar de Marina de la Provincia Marítima de Ferrol.

Obtuvo el premio «Elcano», de periodismo así como el «12 de Octubre» de los *Premios Virgen del Carmen* y el «Francisco Moreno», de la *Revista General de Marina* en los años 1991 y 2007.

Ha sido jefe del Departamento de Historia y director de la *Revista de Historia Naval* del Instituto de Historia y Cultura Naval. En la actualidad es consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval. Colaborador de la *Revista General de Marina*, así como de varios diarios nacionales.

Es autor de los siguientes libros: *Maniobra en el buque escuela Cuatemoc*, Marín, 1982; *La Marina española en Ultramar*, Ferrol, 1989; *Apostaderos y estaciones navales españolas en Ultramar*, Barcelona, 1998; *Sin perder el norte*, Valladolid, 2003; *Por el camino de la revolución*, Valladolid, 2004; *La razón de Trafalgar*, Valladolid, 2005. *La Real Armada y su Infantería de Marina en la Guerra de la Independencia*, Valladolid, 2008.

**Agustín Ramón Rodríguez González.** Madrid, 1955. Doctor en historia por la Universidad Complutense y profesor de universidad en la San Pablo-CEU.

Ha publicado hasta la fecha veinticinco libros, entre los que destacan: *Política naval de la Restauración, 1875-1890*, 1980; *Isaac Peral, historia de una frustración*, 1993 y 2007; *Operaciones de la guerra del 98, una visión histórica*, 1998; *La campaña del Pacífico, 1862-1871*, 1999; *La memoria del submarino Peral*, 2003; *Lepanto, la batalla que salvó a Europa*, 2004; *Trafalgar y el conflicto naval anglo español del siglo XVIII*, 2005; *Victorias por mar de los españoles*, 2006; *Cosme García, un genio olvidado*, 1996 y 2007; *Galeras españolas: del Egeo al Mar de la China*, 2007, en la «Colección Bazán»; teniendo actualmente en prensa *La guerra de Mililla de 1893*.

En colaboración con don Juan Luís Coello ha publicado *Buques de la Armada Española a través de la fotografía, 1849-1900*, 2001 y *La fragata en la Armada española, 500 años de historia*, 2003, en la «Colección Bazán». Junto con el anterior, don Camil Busquest y don Albert Campanera, ha publicado *Los submarinos españoles*, 2006.

Ha participado en numerosas obras colectivas, como en la monumental *Historia de España de Menéndez Pidal*, con el capítulo dedicado a la guerra del 98, en la edición de las obras completas de don Antonio Cánovas del Castillo, y en otras. Igualmente ha publicado cerca de un centenar de artículos en diversas revistas, especialmente en la *Revista General de Marina* y algunos en la *Revista de Historia Naval*.

Por sus trabajos ha merecido hasta la fecha la concesión en cuatro ocasiones del premio «Virgen del Carmen», el «Almirante Moreno» de la *Revista General de Marina*, el «Ángel Herrera» a la mejor labor de investigación en Humanidades de la Fundación San Pablo-CEU, el «Ancla de Plata» de la Real Liga Naval Española, las medallas de Belgrano y de Brown de la República Argentina. Miembro distinguido del Instituto «Almirante Brown» y, muy especialmente, la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco (sencilla) por su aportación a la Historia Naval Española, 2001.

**Francisco Javier Álvarez Laita.** Madrid, 1953. Doctor ingeniero industrial por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la universidad Politécnica de Madrid.

Ha centrado su labor profesional en empresas de consultoría, con más de veinte años de experiencia trabajando especialmente con la Administración Pública, desarrollando y dirigiendo proyectos para diversos ayuntamientos, diputaciones, gobiernos autónomos y administración central en España. También ha realizado y gestionado proyectos en Argentina, Perú y Marruecos.

Colaborador de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid y de la Escuela de Organización Industrial. En la actualidad es colaborador habitual de *Infodefensa*, *Revista Española de Defensa y Marina Civil*. Ha colaborado en *Revista General de Marina*, *Memorial de Artillería*, *Ingeniería Naval*, *Defensa*, *Revista Española de Historia Militar*, *Fuerza Naval*, *Warhead*, *Infomarine*, etc. Ha publicado más de un centenar de artículos sobre temas navales, de artillería de costa, históricos y de actualidad. Autor del informe «Necesidades de control del espacio marítimo español: Hacia un servicio de guardacostas». En estos momentos tiene en prensa un informe denominado: *Buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla. Producción en España*. Tiene en preparación un libro sobre la utilización de lanchas cañoneras y embarcaciones sutiles por la Armada española y especialmente en la zona de Cádiz en el período 1810-1812, en colaboración con Enrique García Torralba.

# APERTURA

Gonzalo RODRÍGUEZ GONZÁLEZ-ALLER  
Contralmirante director del  
Instituto de Historia y Cultura Naval

Al hacerme cargo de la dirección del Instituto de Historia y Cultura Naval, y corresponderme por tanto la presentación de estas Jornadas de Historia Marítima, deseo expresar a todos mi saludo más cordial y mi firme voluntad de servicio, siguiendo la brillante trayectoria marcada por mi antecesor, el almirante Teodoro de Leste, al que desde aquí envío mi reconocimiento y mi recuerdo.

El paso del tiempo va completando etapas que, como largas singladuras, conforman una trayectoria plena de experiencias que en su momento fortalecieron la capacidad profesional de sus protagonistas, que en continua sucesión fueron dejando la impronta de su talento y su saber. De aquí que otorguemos el reconocimiento que merece la dilatada, y me atrevo a decir fecunda, proyección cultural de estas jornadas que han alcanzado justa relevancia desde sus exigentes actividades, y que acreditan la solidez y solvencia de una tarea recompensada con la aceptación y estímulo de quienes la comparten.

El proceso de reconstitución de la Marina española, tras el llamado «desastre del 98», fue largo, costoso y controvertido. No es preciso hacer historia. La pérdida de Cuba y Filipinas, tras el holocausto de las escuadras de Cervera y Montojo, supuso la rotura del espejo de una nación. El pueblo español mal informado por una prensa triunfalista e irresponsable, y mal dirigido por una clase de política más en defensa de sus propios intereses que de los intereses patrios, pasó de la sorpresa a la estupefacción y de la estupefacción al clamor indignado de la rabia. Y se buscaron los chivos expiatorios de una derrota anunciada que no se había querido ver. El Parlamento, los intelectuales y el hombre de la calle están unidos por un sentimiento común de injusto rechazo hacia quienes habían puesto en juego todo su patriotismo, su honor y su dignidad en defensa del honor patrio, tan injustamente puesto en entredicho.

Frente a esa campaña de acusaciones malintencionadas, la Armada ejerció su autodefensa de forma solidaria y unida, velando sobre todo por la salvaguarda de sus valores, pero si en el orden moral eran factores de integración muy estimables, el aspecto material estaba totalmente huérfano de estímulos o acicates. Baste recordar los propósitos de Fernández Villaverde, ministro de Hacienda de un gobierno conservador, de sanear la economía a base de reducir drásticamente los presupuestos de Marina. ¡Como pueden venir a la mente aquellas tremendas frases de «Marina poca y mal pagada»! Después, un buen presidente, Silvela, propiciará el acceso de Sánchez de Toca, un buen ministro de Marina, y aunque despliega entusiasmo en su gestión está otra vez Fernán-

dez Villaverde de gendarme en Hacienda, con sus fobias antimarineras. La Marina, por tanto, seguirá sufriendo las consecuencias de las intrigas personales y la lucha entre los partidos. La creación de la Liga Marítima en 1900, que congrega a un grupo de notables personalidades y a cuya vanguardia militan Silvela, Sánchez de Toca y Maura, ya entraña una justa defensa del papel de la Armada en el marco de los intereses nacionales, y una esperanza consciente del resurgir naval. Y el certamen naval de Almería en 1902, patrocinado por la naciente Liga, será la premisa más valorada para el punto de partida de la reconstrucción que años más tarde será palpable realidad con las leyes de Maura y en el programa naval que al amparo de aquellas prepara y expone al ministro el almirante Ferrándiz.

Entiendo por tanto muy bien programadas las ponencias de estas Jornadas que siguen un hilo conductor de muy cuidada confección. Así, el general Cervera Pery os hablará de don Joaquín Sánchez de Toca y su concepto del poder naval, en la ajustada réplica al norteamericano Mahan, y sus teorías y enseñanzas que no eran pro-españolas precisamente. El capitán de navío De la Vega analizará los planteamientos del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz, pilares básicos para la pretendida reconstrucción naval; el capitán de navío Hermegildo Franco se centrará en la estructura y funciones de la Sociedad Española de Construcción Naval, artífice del desarrollo de esta herramienta naval y durante mucho tiempo estamento señero de la construcción de buques; el profesor de historia Agustín Ramón González, nos descubrirá la personalidad de Ferrándiz, marino de brillante hoja de servicios y, como final del ciclo, el ingeniero industrial e investigador Javier Álvarez Laita nos revelará las implicaciones industriales del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz. Todo un conjunto de saberes aplicado a un objetivo común: historiar la Marina en sus logros y sus frustraciones, sin condicionamientos impuestos o conceptos encorsetados.

El entonces teniente de navío don Javier de Salas, uno de los más ilustres tratadistas del pensamiento naval, escribió proféticamente: «Siempre fueron las lecciones del pasado base segura para los aciertos del presente y para los cálculos del porvenir...» Aquel presente que concitó la celebración del certamen naval de Almería y la creación y apoyo de la Liga Marítima Española pudo franquear el futuro de las leyes de Maura, que suponen no ya el simple despertar de una Marina adormilada por la fuerza de las circunstancias, sino una firmeza insoslayable en el proceso de reconstrucción naval. Una Marina que volvió a estar presente en el contexto de los intereses vitales de la patria, y en la que no podían caber las concesiones para el abandono o el olvido, porque olvidarse de la Marina era como olvidarse de la Historia de España misma.

Como reza el párrafo final del programa de estas Jornadas, el Instituto de Historia y Cultura Naval no ha querido pasar por alto el centenario de este primer resurgimiento naval tras los desastres del 98 y sus secuelas, y pretende, a través de este ciclo de conferencias, llegar a un conocimiento más directo de la figura de su impulsor, el almirante don José Ferrándiz y Niño, con el que junto a preclaros nombres como los de Sánchez de Toca y Maura, la Armada tiene contraída una innegable deuda de gratitud.

# SÁNCHEZ DE TOCA Y EL CONCEPTO DEL PODER NAVAL

José CERVERA PERY  
General Auditor  
Licenciado en Historia

Este ciclo de conferencias, programado con indudable acierto, tiene como objetivo esencial resaltar la figura del almirante Ferrándiz, un marino casi olvidado, cuando acaba de cumplirse el primer centenario de aquella ley de escuadra surgida de su clara percepción estratégica. Ferrándiz, por tanto, con el insoslayable apoyo político de Maura, fue artífice del proceso de reconstrucción de la Marina española tras los desastres del 98; pero para llegar al conocimiento de cuanto supone la interrelación intereses marítimos-poder naval hay que partir de los planteamientos y deducciones que don Joaquín Sánchez de Toca formulara en *Del poder naval en España*, libro terminado en enero de 1898 pero al que se añadieron unas interesantísimas consideraciones finales después de consumada la derrota en Cuba y Filipinas. La obra es, ante todo, la adecuada respuesta a las teorías del capitán de navío norteamericano Alfred T. Mahan, las cuales, además de influir decisivamente en los altos poderes de Estados Unidos para su expansión mundial, destilan un tufillo claramente antiespañol, tergiversando determinadas facetas de la historia de España y arrojando el ascua a la sardina inglesa. Libro, por tanto, reparador de un desagravio, pero libro también profético, esclarecedor del estrecho vínculo entre grandeza nacional y poder naval y que fue punto de partida para el logro de mayores empresas.

Don Joaquín Sánchez de Toca no es marino, ni entre sus ascendientes hallaremos hombres del «botón de ancla». Es un abogado madrileño y político afiliado al partido conservador, diputado a Cortes por primera vez en 1884 y reelegido en todas las legislaturas hasta 1899, en que fue nombrado senador vitalicio. Antes (1896) había sido alcalde de Madrid, cargo que volvió a desempeñar en 1907. De su amplio currículum destacaremos que en 1902 Silvela lo nombró ministro de Marina, departamento donde desempeñó una importante labor, y que también fue titular de otras carteras (Agricultura, Fomento, Gracia y Justicia). En 1919 fue nombrado presidente del Senado, y el rey llegó a encargarle formar gobierno. Estudioso de los temas navales, económicos y de política nacional, dejó una fecunda obra que comprende ensayos como *Nuestra defensa nacional*, *Primer programa de Escuadra*, *Las reformas de la Marina*, etc. También son muy estimables sus obras sobre economía, entre las que pueden destacarse *Los bancos de emisión* y *La política económica de la guerra moderna*; pero su *opera magna* es sin duda *Del Poder Naval en España y su política económica para la nacionalidad iberoamericana*. En *Sánchez de Toca*, obra perteneciente a la colección *Los presidentes del Conse-*

jo de la Monarquía española, Nicolás González Ruiz escribe: «Es un dolor que la carrera pública de Sánchez de Toca, hombre excelentemente dotado para regir un país en paz, culminase en un momento en los que un gobernante de su tipo no podía hacer otra cosa que estrellarse contra una muralla que no cabía sortear ni escalar, sino que había que volar apartándola violentamente del camino». Su empeño, en efecto, se malogró por la enrarecida atmósfera española del momento, caracterizada por la agudización de problemas de toda índole, fracaso que no resta un ápice de valor a su fecunda y extraordinaria obra intelectual y política.

Sánchez de Toca aborda, concienzuda y pacientemente, con datos y experiencias personales, e hilvanándolos en un bien articulado discurso, la manera y requisitos para que el poder naval español se asiente sobre unos cimientos sólidos, para que no sea la fuerza naval el improvisado alarde de un esfuerzo histórico que en un momento de exaltación pudiera aparecer. Renunciar a tener Armada es renunciar a la independencia nacional y a ocupar un lugar preferente en el concierto de las naciones. Para Sánchez de Toca, lo esencial de ese poder lo constituyen aquellas fuerzas naturales cuyas raíces penetran hasta lo más hondo de la economía patria.

No es fácil trazar la genealogía de las ideas de Mahan sobre el poder marítimo. Antes de acuñar las tesis que luego se harían clásicas, el estadounidense había mostrado poco interés sobre el particular. Pero el azar quiso que fuese invitado a impartir un cursillo en un casino de una Marina que se encontraba en un estado notoriamente malo. Posteriormente, en sus horas de lectura durante las travesías descubrió la *Historia de Roma* de Mommsen. Y sería el relato del historiador alemán sobre la invasión de Aníbal de la península itálica, cuyo preámbulo fue una titánica expedición que arrancó de España, lo que hizo que en su vivaz mente comenzara a madurar la idea de la importancia del dominio del mar. Esta fue la idea matriz, y ulteriores lecturas le suministraron claves sobre cómo llevarla a cabo: primero, la *Historia de la Marina francesa* de La Perouse; segundo, la *Historia de Francia* de Henry Martin, que abarca los siglos XVII y XVIII —el mismo ámbito cronológico que enmarcaría *La influencia del poder naval en la Historia*—, y tercero, las obras de Jomini. Mahan vive también ese período de la efervescencia mercantilista, de beligerancia económica entre potencias por el control de los mercados, de numantino proteccionismo y lucha entre imperios por la hegemonía a través de bloqueos, para los que eran precisas poderosas flotas de combate. De todo esto le surgen dos héroes: por un lado, la Royal Navy, cuyos éxitos (aunque tampoco se halló exenta de fracasos) probaron lo apropiada que era su política intuitiva; por el otro, el objetivo final de la política del siglo XX de llegar a un potencial nacional predominante mediante el dominio del mar.

¿Y España? España no parece interesarle como no sea para clavarle el agudo filo de su crítica. Financiada con las riadas de oro y plata que afluían de América, España amenazaba con dominar toda Europa, y esta amenaza propició la forja de una coalición que dio por tierra con aquella posibilidad. El intento de dominar a Inglaterra terminó con la derrota de la Gran Armada a



manos de la escuadra inglesa, técnicamente superior. Su intento de doblegar a los holandeses, lejos de alcanzar el éxito, los obligó a hacerse a la mar, con lo que la pequeña nación se convirtió durante un tiempo en la potencia marítima dominante. Pero el dominio holandés de los mares fue breve: terminó con las guerras anglo-holandesas de fines del siglo XVII. Los británicos, luego de haber liquidado efectivamente la amenaza española y la holandesa, se encontraron enfrentados a otra más formidable aún: la de Francia, competidora en la India y América y situada a unas pocas millas de distancia, en la otra margen del canal de la Mancha. Para entonces, España ya no cuenta, periclitado su poder naval en la monarquía de los Austrias fue la consecuencia de una desviación fundamental en el derrotero de la nacionalidad española, poniéndonos en contradicción con Europa entera, nos convirtió en blanco principal de las iras de todos los pueblos, obligándonos a gastar en ejércitos los recursos que habrían sido necesarios para el desarrollo del poder naval. Tiene por tanto razón el almirante Eliseo Álvarez-Arenas cuando dice que, «quiérase o no, las Casas de Austria y Borgoña vinculan a España a la supremacía continental de Europa y, por tanto, al imperio militar».

En su cuidadosa réplica, Sánchez de Toca señala que el discurso de Mahan en relación con España se sustenta en unas premisas falsas, habida cuenta el singular desconocimiento de nuestras instituciones marítimas y de la mayor parte de las causas históricas de nuestro apogeo y decadencia de que adolece el capitán estadounidense. Éste caracteriza al gobierno español como despótico, bárbaro, indolente, carente de una estrategia estable en la dirección del Estado y, por ello, incapaz de movilizar la energía nacional. Sánchez de Toca le rebate y ensalza a la monarquía española como mucho más avanzada que la inglesa de entonces y que la de cualquier otra nación cristiana, con un gobierno controlado por instituciones representativas de raigambre, en buena medida popular, no sólo aristocrática, y una admirable organización administrativa articulada en Consejos.

Para Sánchez de Toca, entre las realidades creadas por nuestra historia la primera de ellas es la existencia de la nacionalidad hispanoamericana. Sin los ideales de esta nacionalidad, el desarrollo de nuestra nación tendría serias dificultades, y reconoce que daños sin cuento y catástrofes tremendas han afligido a España por haber carecido de unas fuerzas marítimas proporcionales a la magnitud de su imperio; la flaqueza del poder naval fue durante el Antiguo Régimen la causa principal en el desquiciamiento del soporte económico en la nacionalidad de la metrópoli y en sus virreinos americanos.

Entiende Sánchez de Toca que la protección del Estado a las industrias nacionales es una exigencia insoslayable y se impone como una necesidad vital para la proyección marítima. Y se refiere al caso de Inglaterra, que de nación agrícola y sedentaria, sin industrias ni navegación hasta el siglo XVI, devino a partir de entonces en miembro significado del concierto de las potencias marítimas. Hace cuatro siglos —añade— sus principales hombres de mar —Drake, Frobisher, Hawkins, Raleigh— no eran exploradores de vías comerciales, descubridores ni fundadores de colonias, sino filibusteros y pira-

tas, merodeadores de la navegación y de los puertos de la monarquía española. La sorprendente transformación operada en el país es en gran parte fruto del genio político de la reina Isabel, pero en aquel tiempo no era fácil entrever el alcance de tales pensamientos de ambición. Sólo la aguda perspicacia de Felipe II fue capaz de presentir el peligro en ciernes que para la hegemonía hispana entrañaba este formidable rival en estado embrionario.

Sánchez de Toca, para sentar las bases de ese poder naval que obligadamente tiene que diferir del concebido por Mahan, fija su atención en las industrias navales y el arancel, y entiende que el régimen proteccionista con que se ampara a las industrias de la construcción naval es estéril. No obstante, las peticiones de reformas en nombre de los constructores de barcos, demandando que se supriman los derechos arancelarios sobre materiales reconstrucción naval, sustituyéndolos con un aumento de primas a la construcción, deben armonizarse con la concesión de ventajas a la navegación nacional. No se trata sólo de edificar astilleros y otorgar primas a la construcción, sino, ante todo y sobre todo, de adecuar las industrias de navegación a los recursos disponibles para su sostenimiento. Esta protección naval ya figuraba desde el siglo XVI en las leyes hispanas —los «acostamientos»—, siendo así que la Corona de Castilla fue la primera en acariciar proyectos de construir una marina militar, es decir, de dotarse de barcos propiedad del Estado de uso exclusivamente bélico; pero estos visionarios planes de Alfonso X el Sabio no se tradujeron en hechos hasta el siglo XVIII.

Con respecto a las causas que han impedido el desarrollo del poder en España, Sánchez de Toca se muestra cáustico. Subraya que, en el fomento de las industrias navales, la protección primordial y más perentoria es la de la navegación, y la abundancia de fletes de salida es el principal factor económico en la génesis del poder naval de las naciones. Pone como ejemplo de su tesis la exportación de carbones como clave de la supremacía marítima de Inglaterra. En España, sin embargo, razones de Estado poco entendibles impidieron seguir la política de preferencia nacional de fletes, pese a haberse preconizado siglos antes del Acta de Navegación inglesa. También influirá la flaqueza del poder naval en la vertebración económica de España y sus dominios americanos, y aunque hubiéramos mantenido una cierta supremacía, España aparecería siempre refractaria al mercantilismo en el régimen colonial. El régimen diferencial de bandera, constituido a fines del siglo XIX, ha sido para España la única legislación de fomento naval comparable al Acta de Navegación inglesa.

Se refiere Sánchez de Toca a la política colonial para el desarrollo del poder marítimo para establecer que tanto en el orden mercantil como en el militar, la potencia naval se deriva de la proporcionalidad entre las fuerzas a flote y los arraigos en posiciones de dominación marítima. De aquí las necesidades de expansión de las naciones que, en lenguaje de hoy, pudiéramos llamar «desarrolladas» y su porfía en la búsqueda de emporios ultramarinos y coloniales. Si don Joaquín hubiese vivido los años de una precipitada descolonización, habría tenido que cambiar la propuesta por la apertura de



mercados. Pero en aquellas fechas, como resultante secular de nuestra proyección histórica, América era el campo principal para la expansión de nuestra nacionalidad.

En la confrontación directa Sánchez de Toca-Mahan debe tenerse en cuenta que los libros de Mahan sobre la influencia del poder naval en la historia, más que rigurosos estudios históricos, son un programa de política exterior para Estados Unidos. Sometidos a un juicio estrictamente historiográfico, la sentencia del juez más benévolo no podría sino ser durísima. Desde que Mahan comenzó la serie de sus estudios consiguió mentalizar e imponer a los Estados Unidos el fin político que perseguía, logrando calar en lo más íntimo de las apreciaciones y sentimientos de una gran parte del pueblo y sugerir a su gobierno la razón de Estado para el fomento del poder naval. El programa del *destino manifiesto* de los Estados Unidos se formuló desde principios del siglo XIX, siendo su primera y más gráfica expresión aquel singular mapa oficioso comprensivo de inmensos territorios pertenecientes a otras soberanías y en los que iba incluida la isla de Cuba. A partir de entonces, el desarrollo de poderosas fuerzas económicas, dentro del organigrama nacional, permitió dar sucesivos avances a los trazados de dicho mapa. Sin embargo, en lo referente a la expansión marítima pugnarón largo tiempo con influencia equilibrada dos tendencias, reclamante a una de la observancia de la tradición pacífica de los fundadores del país, y la otra del predominio y ampliación de los principios de Monroe; es decir, del anhelo de glorias y lauros para un gran poder político cuyo instrumento necesario son las armas. Y aquí es donde Mahan echa más leña al fuego. Porque ha sido indudablemente Mahan el apóstol y teorizador de tales programas que a la postre han penetrado en las convicciones y sentimientos, prendiendo en el del espíritu público hacia la expansión marítima y el engrandecimiento guerrero. Mahan es por tanto, junto con la importante colaboración de la llamada prensa amarilla, el impulsor de la imposición de los armamentos navales a gran escala, lo que obligó a los gobernantes de las últimas legislaturas a tomar la iniciativa de la política de expansión. Mientras tanto, el conformismo español se concreta en aquella Ley de Escuadra de 1887 de Rodríguez de Arias, abocada al fracaso, aquejada de una falta de previsión imperdonable. El que Sánchez de Toca lo advierta, no mejora la situación.

Las bases del programa de Mahan pueden sintetizarse en los siguientes postulados: «Las condiciones políticas, sociales y económicas de los Estados Unidos y su situación imponen una enérgica expansión de influencia exterior. Para que esta sea efectiva, el derecho abstracto es poca cosa y se necesita sobre todo el apoyo de las armas, pero las condiciones geográficas militares de los Estados Unidos no requieren un gran desarrollo de la fuerza militar terrestre, sino, por el contrario un poder naval vigorosamente constituido. La creación de ese poder naval —y aquí sí está en completo acuerdo Sánchez de Toca— lleva además consigo la ventaja de fomentar la riqueza industrial de la nación y por tanto es fácil de lograr; pero aun sin esto, no cabría prescindir de él, porque es indispensable para la seguridad y grandeza de la patria».

El poder naval, para ser eficaz en la esfera política y militar que interese a los Estados Unidos, debe apoyarse en las posiciones estratégicas que le afiancen en su radio de acción y como la nación no dispone de estas posiciones estratégicas en la zona de conflictos probables, en lo venidero deben poner su mayor solicitud en conseguirlas. La política internacional del Gobierno debe por tanto principal miramiento en tratar de aprovechar toda oportunidad para conseguir diplomática o militarmente las situaciones indispensables a su influencia política por medio del poder naval. Las escuadras y las posiciones estratégicas son hoy los dos elementos esenciales para el desarrollo de una política vigorosa expansiva, porque de la adecuada combinación de estos dos elementos deriva el pleno valer de la energía por las armas. Sin estaciones navales bien situadas, las armadas se inutilizan, y hasta pueden ser perjudiciales; así como a su vez ninguna posición ventajosa basta para compensar a la larga una gran inferioridad en escuadra.

Mahan enumera con prolijos razonamientos y profusión de mapas, las principales llaves estratégicas en el mar de las Antillas y en el Pacífico. Entre ellas señala sobre todo la isla de Cuba, con la que sólo puede rivalizar la isla de Irlanda en cuanto a importancia militar. Y como a Estados Unidos, que cuenta con todo los elementos —geográficos, económicos e industriales— para ser gran potencia marítima, le faltan posiciones estratégicas extraterritoriales, se encontrarían en gran inferioridad en caso de guerra con una gran potencia naval. Estados Unidos necesita, por consiguiente, procurarse cuanto antes semejantes posiciones. Y aquí Mahan, invocando una solidaridad de raza y de intereses comunes, aboga por una cordial inteligencia con Inglaterra, sin que ello suponga formalizar un tratado de alianza.

A estos demoleedores argumentos, Sánchez de Toca no puede oponer más que una utópica confianza. Urge sacudir la enervación —¿por qué no desgana?— del espíritu nacional y el apocamiento de la voluntad colectiva, a fin de buscar resueltamente los destinos de la «España mayor» mediante una política fecunda de estrecha concordia hispanoamericana. Pero el realismo se impone: «El año que ahora comienza —escribe— nos trae presagios de tristes destinos». «Todo hace temer que antes que acabe deje en nuestra historia una de esas marcas terribles que parece un anatema». Frase que es un fundamentado augurio de cuanto pueda acontecer. Quizá se llene de retórica cuando se refiere «al drama político que una nación —España— tiene que afrontar bordeando abismos y para el cual no se encuentra autoridad que sirva a responder del orden entre el público, ni aparece tampoco estadista con voluntad bastante enérgica, y perspicacia de intuición para trabar, encauzar y someter a unidad, los incidentes y personajes, ligándolos patrióticamente a las conveniencias del interés público o siquiera a su interés personal».

En el capítulo que clausura el libro, Sánchez de Toca se ratifica en sus pasajes más intensos y perspicaces: «Con los ideales de la nacionalidad hispanoamericana se despejarían pronto las tinieblas que nos cierran el horizonte». Estos ideales tienen por su mayor potencia efectiva más peso que todos nuestros demás elementos de política y armas. Por no emprender la política de la

«España mayor» han surgido las alteraciones de Cuba frente de nuestra soberanía de metrópoli. La cuestión de Cuba, empequeñecida de esta manera en la política interior y en la internacional, no puede tener para España sino un triste desenlace.

Y bien que lo tuvo. La guerra produjo las tremendas alteraciones en el *statu quo* que temía Sánchez de Toca al comenzar el año, cuando acababa de finalizar el libro. Desaparecieron con el Desastre muchos de los factores con los que el autor contaba unos meses atrás al plantear problemas y programas de política colonial y de concomitante desarrollo del poder naval. Tendríamos —dice don Joaquín— que modificar no poco los anteriores capítulos, pero más vale dejar lo dicho como está, pues si bien algunas de las indicaciones parecen ya fuera de lugar para su aplicación práctica, en cambio los mismos sucesos posteriores dan mayor relieve a las consideraciones del libro tomadas en su conjunto.

El lanzarse a una guerra internacional, sin hacer balance provisional de fuerzas y sin previa meditación sobre si ella merece lo que en ella se arriesga y sacrifica, es crimen de Estado. Sánchez de Toca lo veía así y no duda en pregonarlo con la autoridad que le da su conocimiento, no sólo de las doctrinas de Mahan, sino de la doliente realidad española.

Silvela, Sánchez de Toca, Maura y Ferrándiz reviven en el siglo xx actitudes y deseos de Brochero, Alberoni, Patiño y Ensenada, pero desgraciadamente los Costa —el de 1898, no el de 1883— toparán con los Fernández Villaverde en la eterna pugna de las rebajas de las demandas de la Armada y de otros personajes influyentes que consideran trasnochado todo lo ultramarino y, por ende, la escuadra y la misma Marina.

Don Francisco Silvela, presidente del Consejo de Ministros que puso en manos de Sánchez de Toca la cartera de Marina, escribió estas reveladoras palabras en el prólogo al libro de dicho autor: «Nuestras constantes guerras civiles han preparado al pueblo para el sufrimiento, el sacrificio de vidas y riquezas, y al ejército a la lucha irregular, oscura, de partidas, persecuciones, combates pequeños al azar de las confidencias; nos han habituado a buscar la superioridad en el número de fuerzas uniformadas y allegadizas con que ocupar territorios, patrullar en campañas y montes, defender poblados y caseríos y atentos por necesidad a esas exigencias del momento, hemos quedado atrás en el progreso de la gran guerra, del material verdaderamente militar, del sentido y condiciones del ejército moderno, y de esa general desatención a las grandes organizaciones de la fuerza armada, se ha resentido muy especialmente la Marina, pues lo que resulta con toda claridad del horrible ejemplo de la guerra pasada es que nuestra escuadra estaba organizada y vivía en el supuesto de que no había de tener mas adversarios que combatir que carlistas, tagalos o marroquíes. Cuando se ha encontrado con una marina moderna, pertrechada y municionada, ha sucumbido con demostraciones de heroísmo admirable y de resignación sublime para el martirio en tripulaciones y jefes, pero sin lograr eficacia militar alguna». Palabras que pueden engarzar perfectamente con las que propio Sánchez de Toca escribe en su introducción

«Jamás un estadista se bastó a hacer por si solo grande en poderío marítimo a una nación; y en España, que es hoy entre las naciones la mas necesitada de fuerza marítima, resulta a la vez que es donde la acción personal del estadista menos vale para crear por si sola poder naval».

¿Sirvió para algo el esfuerzo patriótico de Sánchez de Toca para inculcar en la opinión pública su concepto del poder naval? España debió sufrir una larga y difícil convalecencia antes de que cicatrizasen las heridas del 98. El 98 en la calle, el Parlamento, la prensa, hizo correr a raudales la tinta, en una nación presa de la indignación y el estupor. El «no me toque usted la Marina» será el triste latiguillo manejado con la inconsciencia que sigue al desconcierto. Maltratada, zaherida, injustamente infravalorada tras la forzada abdicación del absurdo triunfalismo de la preguerra, la Institución —hombres, que no barcos— va a soportar una larga cuarentena de amargas ingratitudes, de crueles admoniciones. En ella se compenden y resumen todos los desencantes de la época.

Termino. Si esta conferencia con la que arranca el ciclo se ha movido obligadamente entre parámetros de la decepción por exigencias de la coyuntura, los próximos conferenciantes os ofrecerán una perspectiva más prometedora; y es que el binomio Maura-Ferrándiz en sus famosas leyes centenarias, suponen no ya el simple despertar de una Marina adormilada y somnolienta, sino una firmeza y un avance en el proceso de la reconstrucción naval. Y la Marina volvió a estar presente en el contexto de los intereses vitales de la Patria. Y es que como dijo acertadamente nuestro Sánchez de Toca, «olvidarse de la Marina, era como olvidarse de la Historia de España misma».

# EL PLAN DE ESCUADRA MAURA-FERRÁNDIZ

Antonio de la VEGA BLASCO  
Capitán de Navío

Agradezco al Instituto de Historia y Cultura Naval dirigido hoy por el C. A. Rodríguez González-Aller la confianza que me otorga al poder exponer a ustedes estas palabras. Agradecimiento extensivo al anterior director C.A. de Leste Contreras que fue el que me encargó hace unos meses la tarea.

Les significo que el título —tema— de esta intervención es «El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz» y no el de la ley en que está encuadrado, que fue una ley de reorganización de los servicios de la Armada y armamentos navales. Su artículo primero es claro: «La reforma de los institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerza que son la materia de la presente ley, tienen como fin y como límite la defensa de la autonomía y la integridad territorial de la Nación, en forma que asegure nuestra posesión continua y la eficacia militar de las principales bases navales, así como su influencia sobre los mares próximos a ellas».

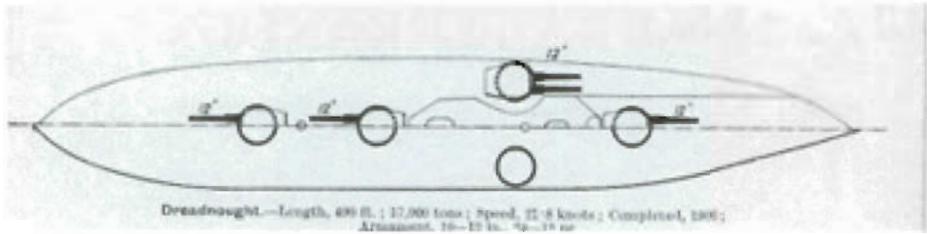
Se trata de una ley completa, que abarca a todos los organismos, Estado Mayor de la Armada, Jefaturas de Construcciones navales, civiles, hidráulicas, Artillería e Intendencia General, Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Bases Navales (Habilitaciones de arsenales), Centros docentes, Cuerpos (Escalas, ascensos, plantillas) y finalmente la construcción de buques: acorazados, torpederos y destroyers y submarinos o sumergibles. Ésta fue la ley de 7 de enero de 1908, de ella trataré según el título de la conferencia, sobre todo, de los buques.

Estructuro mis palabras en unos antecedentes (1898-1908) que incluyen la situación internacional y de la Armada, los planes de construcción nonatos, la propia ley en su discusión parlamentaria y el análisis de los buques propuestos y unas conclusiones.

## Antecedentes

La derrota en la guerra con los Estados Unidos podríamos decir que sumió al país en amargura, indiferencia, introspección y regeneración; no olvidemos que Cavite y Santiago de Cuba fueron derrotas navales. Por ello, todos los primates de los partidos convinieron en la necesidad de construir una escuadra y de reformar la institución, pero primero fue necesario dedicarse a la maltrecha hacienda pública. Cronológicamente las primeras llamadas de aten-





ción fueron el Certamen Naval de Almería (1900), Congreso Naval de Madrid (1901), la importante fundación de la Liga Marítima (1901) y el Congreso Marítimo organizado por ésta el mismo año.

El Certamen de Almería, organizado por la Sociedad Económica de Amigos del País local, pedía a los concursantes contestar a las preguntas: si España debía ser o no una potencia marítima y, en caso afirmativo, qué elementos de guerra eran necesarios y cómo financiarlos. Destaquemos únicamente que cinco concursantes eligieron como tipo el acorazado-guardacostas *Wien* austriaco con modificaciones, de más 6.000 tm, armado con cuatro cañones de 240 m/m, y cuatro acorazados de escuadra de mayor tonelaje (de 10 a 12.000 tm)

En el Congreso marítimo organizado por la Liga Naval encontramos a los marinos Concas, Ferrándiz, Montagut, Andújar, Espinosa y Cardona, entre otros, proponiendo como elementos imprescindibles, varios núcleos de acorazados y flotillas sutiles, con un objetivo principal: el estrecho de Gibraltar; los acorazados debían «atender preferentemente y sin exageración al poder ofensivo, defensivo, cualidades de marcha y marineras a expensas del radio de acción» lo que conducía sin duda a los acorazados guardacostas.

Después del «Desastre» encontramos nada menos que ocho propuestas de construcciones, ocho planes no natos, en algunos casos auténticas entelequias, unos no pasaron de la mesa del ministro o del Consejo y otros llegaron al Congreso de los Diputados. El propio Auñón, el ministro de Marina durante la guerra, soñaba con doce acorazados de 12.000 tm, amén de cruceros, torpederos etc., y 300 millones de pesetas. Gómez Imaz (1899) que le sucedió, otro de 250 millones, con 8 acorazados de 14.000 tm, siendo ministro y presidente del Gobierno Silvela, otro con 514 millones (1900). Sánchez de Toca en 1902 calculaba en 584 millones su plan con 7 acorazados de 14 a 15.000 tm, amén de cruceros, torpederos, etc.

El mismo año 1902, el ministro de Marina Cristóbal Colón, duque de Veragua, por R.D. de 22 de enero constituyó la llamada Junta de Escuadra con el fin de que en el plazo más breve que fuese posible propusiese al Gobierno el programa de unidades que debían formar la Escuadra nacional, tipos y coste aproximado. En la Junta estaban como vocales Ferrándiz, capitán de navío y el diputado Antonio Maura y el senador Sánchez de Toca; por la Marina Mercante el marqués de Comillas y Tomás Ibarra junto a otros ilustres marinos. El ministro Colón no llegó a presentar el Plan de construcciones, pero los estudios de la Junta le sirvieron posteriormente a Sánchez de Toca, ya citado.

El año 1903, siendo ministro de Marina Ferrándiz en el primer gobierno Maura, presentó en las Cortes el 25 de enero de 1904, o sea poco más de un mes después de su nombramiento, un proyecto de ley sobre reforma de la Armada y de un plan de construcciones, que se limitaba a pedir 1,5 millones de pesetas para la adquisición de «un torpedero sumergible de 100 a 110 tm y 13,5 millones para 12 torpederos de 150 tm», junto a otras unidades menores. O sea, mucha reorganización y poca escuadra. El plan y el ministro fueron flagelados solemnemente en la discusión parlamentaria y el Gobierno dimitió por otros motivos antes de terminar ésta. Es evidente que se daba prioridad a la reforma de la institución, objetivo largamente defendido por Maura desde muchos años antes en resonantes discursos.

El año 1905 contempló los planes de los ministros Cobián (396 millones, 8 acorazados de 14.000 tm) y Villanueva (400 millones, básicamente el proyecto Cobián).

El año 1906 el ministro Alvarado promulgó un plan de 8,1 millones para construir 3 cañoneros de 800 tm y un buque escuela, este plan tampoco vio la luz.

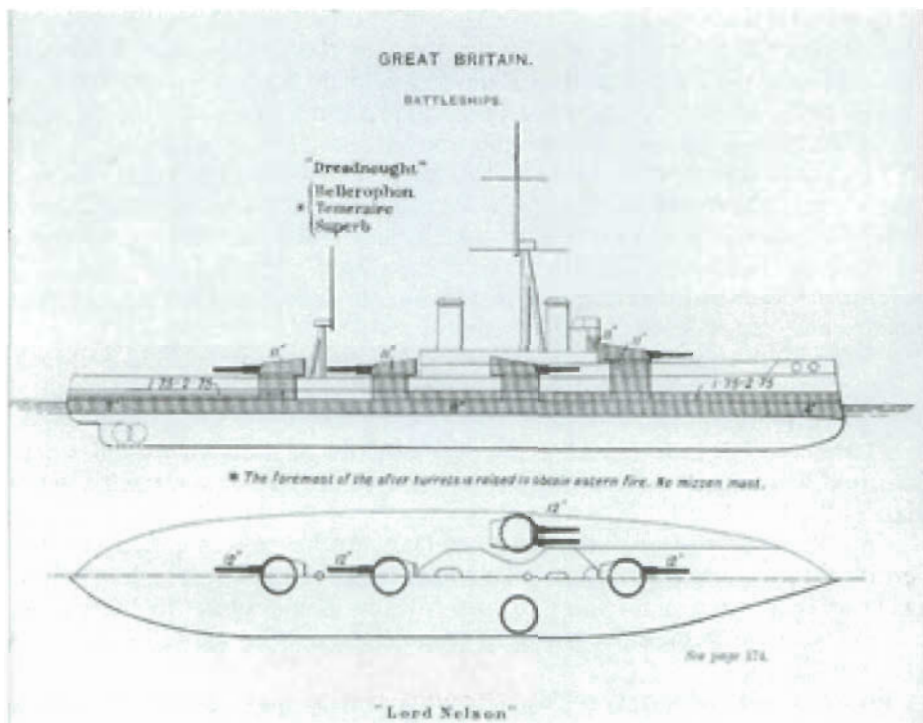
En el periodo considerado, desde el Desastre hasta la segunda vez que Ferrándiz fue ministro de Maura y sin contar los gobiernos-puente de Azcárraga, de días, existieron 14 ministros de Marina (sólo Cobián lo fue en dos ocasiones) —no gobiernos—, o sea, en no llega a ocho años, 14 personas fueron ministros.

En definitiva gobiernos relámpago y los grandes planes eran propuestas alegres o desmesuradas respecto a la situación económica del país, quimeras imposibles por falta de realismo. Tampoco la Marina tenía claro lo que necesitaba. No salieron adelante ni las pequeñas propuestas.

Tras tantas idas y venidas, comprenderán ustedes la gran importancia que tuvo, diez años después del «Desastre» la aprobación de un plan integral que reformaba la Armada y que construía acorazados.

Conozcamos muy brevemente la situación internacional. En 1902 Francia propuso a España un reparto del territorio de Marruecos que estuvo a punto de ser firmado por el Gobierno Sagasta. Poco después (diciembre) siendo presidente Silvela, a éste no le pareció oportuno firmar los acuerdos por hacerlo sin conocimiento de Inglaterra. Sin embargo, Francia firmó otros acuerdos con Inglaterra en abril de 1904, lo que obligó a Silvela a renegociar con Francia llegándose a acuerdos en octubre de 1904 siendo ya Maura presidente del Consejo de Ministros. Finalmente, la conferencia de Algeciras en 1906 fue motivada por la intervención de Alemania al no estar conforme, dados sus intereses en África. El acuerdo final, firmado por las grandes potencias europeas y por los Estados Unidos, reconocía el papel de España en la zona, aunque perdió su influencia en Tánger. Se debía permitir el comercio internacional, reconociendo la autoridad del Sultán y quedaba la puerta abierta a futuras intervenciones en caso de que éste no pudiese sostener dicha autoridad.

Los planteamientos de Alemania alertaron a Inglaterra que deseaba tener mayores seguridades en el estrecho de Gibraltar, por ello se iniciaron contac-



tos con España que se plasmaron finalmente en los acuerdos de Cartagena (reuniones del 8 al 10 de abril) firmados, no como tratados, sino como intercambio de notas entre los tres gobiernos, ya que se incluyó Francia a ellos. Maura era presidente del Consejo y Ferrándiz, ministro de Marina.

Por parte de España asistieron el Rey, Maura, Allendesalazar (Estado), Ferrándiz y Villaurrútia (embajador en Londres). Por parte inglesa, su Rey (Eduardo VII), Hardinge (Exteriores) y su sea lord of Admiralty, almirante John Fisher. No estuvo su presidente del Gobierno. La asistencia del almirante Fisher es significativa: su presencia no era necesaria si no se iban a tratar temas navales. Lo que pudiera indicar que sí se trataron, así lo consideró el diputado Villanueva en las Cortes el 26 de noviembre de 1907 y por ello preguntó al Gobierno, basándose en los distintos planteamientos respecto al proyecto de 1903 de los mismos protagonistas, Maura-Ferrándiz. Maura lo negó. Recordemos que las bases del concurso para adjudicar la construcción de la Escuadra aparecieron por R.D. de 21 de abril de 1908, justo un año después de los acuerdos de Cartagena.

El material a flote de la Armada el año que tratamos estaba bajo mínimos: acorazado *Pelayo* reliquia de 1887, el crucero acorazado *Carlos V* del año 1895, crucero *Lepanto* (1892) ya escuela; también otra reliquia, la fragata *Numancia* de 1863 y los cruceros *Cataluña* (botado en 1900, terminando su armamento), *Princesa de Asturias* (1896) ambos del Plan Arias de 1887 y el



no completado *Reina Regente* (botado en 1906). Añadamos los pequeños *Extremadura* (1900) y *Río de Plata* (1898) y otras unidades menores. En conclusión, no había escuadra, ni casi fuerza naval.

## El Plan Construcciones y Mejora de Bases de Operaciones

La ley aprobada, en su parte económica, dedicaba las siguientes cantidades a los distintos asuntos:

- 11,45 millones a la habilitación del Arsenal de Ferrol.
- 0,37 millones a la del Arsenal de Cartagena.
- 3,184 millones a la del Arsenal de la Carraca.
- 3,12 a la defensa de los tres arsenales.
- 135 millones a la construcción de tres acorazados de 15.000 tm.
- 6,3 millones a la de tres destroyers de más de 350 tm o tres submarinos o sumergibles de 250 a 300 tm.
- 28,08 millones a la de 24 torpederos de más de 180 tm y en otras atenciones:
  - 2 millones para terminar el crucero *Reina Regente*
  - 0,15 millones para pertrechos del *Cataluña*
  - 6 millones para construir 4 cañoneros de unas 800 tm.
  - 3 millones para previsión de las rectificaciones que requiriesen los valores aproximados de las obras expresadas

Y, finalmente:

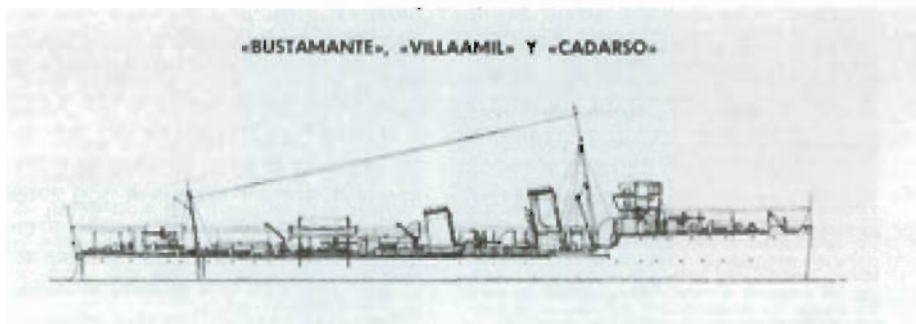
2,1 millones para 10 buques de vigilancia de las aguas jurisdiccionales que saldrían de ventas de material inservible para la Marina.

Total 198.654.000 pts. y para nuevas construcciones en el presupuesto 175,3 millones.

No voy a tratar sobre los otros aspectos de la Ley tales como organización, personal, cesión de astilleros, por las razones antedichas.

Conozcamos los resultados de la ley: se construyeron los tres acorazados (los *España*), los tres destroyers (los *Bustamante*), solo 22 de los 24 torpederos (no recibieron nombres sólo numerales), se terminó el *Reina Regente*, se dotó al *Cataluña*, se construyeron los 4 cañoneros (los *Recalde*) y sólo tres de los buques de vigilancia (los *Dorado*). No se construyeron submarinos.

Es el momento de conocer las razones que condujeron a la elección de tales tipos de buques, el ¿por qué? y sobre todo el ¿para qué?, para ello recurriremos a la discusión parlamentaria en la que declararon ampliamente el ministro Ferrándiz y el presidente Maura contestando las preguntas de los diputados.



esporádicas intervenciones del ministro de Marina y aún del presidente del Gobierno, y sólo un discurso de Ferrándiz en la enmienda presentada por el antiguo ministro de Marina Alvarado. También hubo diputados que participaron por alusiones y finalmente se discutieron numerosas enmiendas al articulado en las que intervinieron unos veinte diputados más.

Curiosamente los primeros espadas de los partidos minoritarios (Moret, Canalejas, Azcárate, Feliú, etc.), no intervinieron en las discusiones a la totalidad del proyecto; sino después del gran discurso de Maura el 27 de noviembre.

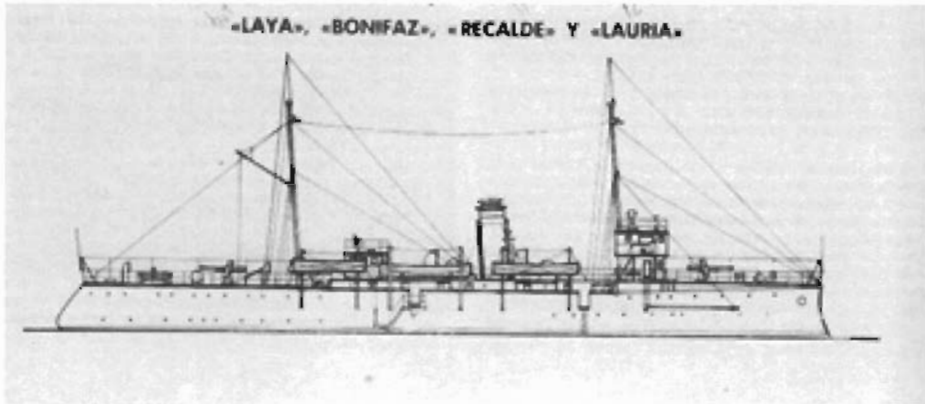
Conozcamos, intentando agruparlas, las seis intervenciones contra la totalidad del proyecto.

A) Los que, digamos, deseaban seguir igual por tener otras prioridades:

VENTOSA (diputado por la Liga): Se trataba de otro plan más, no se alcanzaba la Defensa nacional. Había que desarrollar la riqueza del país, potenciar la Marina mercante y después fortaleciendo las bases navales, obtener unos acuerdos con otras naciones; creía que con los torpederos era suficiente.

GÓMEZ ACEBO (liberal, hablaba autorizado por el presidente del partido —Moret—). Plan inaceptable. Discurso político, histórico. Había otras prioridades, pagar la deuda, ponía en peligro los presupuestos anuales. No se definían las características de los buques. Volvería a suceder lo del plan de 1887 (Palmer). No ofreció alternativas.

MIRÓ (Republicano) No se alcanzaba la Defensa Nacional (todo el mundo construía acorazados de 18/20.000 tm). «No soy enemigo de que se construya una escuadra, de que lleguemos a tener un poderoso ejército. No creo en el pacifismo; lo veo muy lejano, si es que es posible; opino que, desgraciadamente, hoy continúa siendo verdad el lema *just est, in armis*; que las armas son todavía la suprema razón, que la fuerza está todavía por encima del derecho, y que si queremos tener razón y queremos que se nos reconozca y que seamos respetados, hemos de procurar ser fuertes. No está sin embargo, en si debemos o no serlo, la discrepancia entre vosotros y nosotros; la discrepancia está en la manera, en el modo de llegar a ser fuertes».



Primero era necesario crear riqueza (incrementar el comercio, desarrollar la Marina Mercante), luego armarse. No era el momento. Había que ir a Alianzas, ofrecer las bases navales a otras potencias.

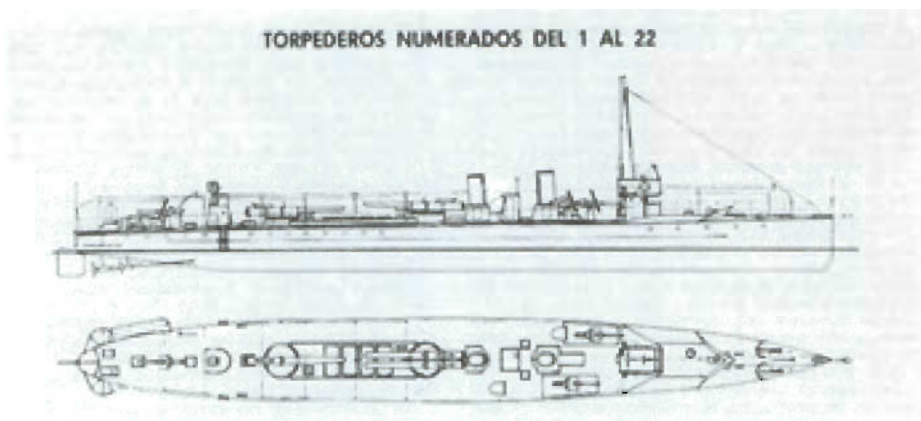
ALVARADO (Liberal). Combatió el proyecto sobre todo por economía y también en lo técnico. Lo primero era reducir la deuda. No se alcanzaba la defensa nacional. Se repetirá la historia del Plan de 1887 (Palmer). ¿Qué sociedad acudirá a la construcción de los buques? 15.000 tm eran pocas. Lo primero era reformar los servicios y construir por administración, sin trabas burocráticas. No propuso plan alternativo.

B) Los que querían más construcciones.

VEGA DE SEOANE (diputado liberal y capitán de fragata). No se pedía más escuadra, nadie construía buques de 15.000 tm, la tendencia era a construirlos mayores. Pidió submarinos para el Estrecho. Con un acorazado en cada base no se lograría la defensa de costas, ni atacar al comercio enemigo. Las tres bases actuales ya estaban defendidas. Si tuviéramos acorazados de 20.000 tm, sí tendríamos aliados. Nuestras necesidades: Marruecos y el Estrecho.

C) Los que proponían otro plan de construcciones.

MACIÁ (diputado por Solidaridad Catalana). Discurso absolutamente técnico, con extensos y actualizados conocimientos sobre artillería y material naval. «No debemos construir acorazados, porque eso es para las naciones que siguen una política imperialista, para las de política ofensiva, para las que tienen colonias que defender, para las naciones insulares; no para las naciones pobres, como la nuestra, que no tienen industria, que no necesitan esa política ofensiva, que sólo tienen necesidad de defender la integridad de su territorio, que se defiende únicamente con submarinos y torpederos».



Consideraba que el tonelaje de los torpederos era escaso, no era lo mismo operar en el Atlántico que en el Mediterráneo.

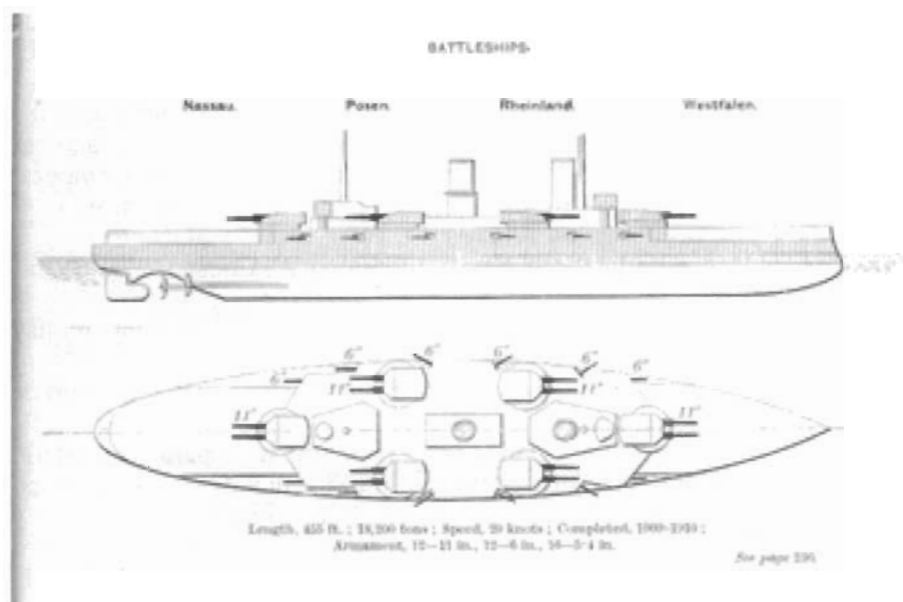
Ingeniero, conocía la fuerza de la artillería y proponía artillar los puertos con unidades tácticas formadas por 3 cañones de 240 mm, 3 de 150 mm y 8 obuses montados.

En su intervención el 21 de noviembre, Maciá pronunció las siguientes palabras proféticas: «Como se ve, toda la tendencia de Alemania es a introducirse en los mercados de Europa y africanos y a echar a los ingleses. Esta lucha económica traerá consigo un día u otros una lucha a muerte entre las dos naciones, no obstante las entrevistas de los soberanos de ambas». Sólo faltaban siete años para esta realidad.

El 29 de noviembre presentó, junto a otros seis diputados una enmienda al entonces artículo 6.º del proyecto presentado por la Comisión, gastos en bases y construcciones navales, para que éstas fueran las siguientes:

- 50 torpederos de 250 tm.
- 35 torpederos de 200 tm. } 100 torpederos
- 15 torpederos de 366 tm.
- 2 scouts de 1800 tm y 35 nudos.
- 4 cruceros, sin defensa, de 3000 tm.
- 8 torpederos sumergibles de 20 nudos en superficie y 15 a ras de agua.
- 12 submarinos ofensivos de 400 tm, con máquinas de explosión y 12 nudos.
- Total 166.400.000 pesetas.

Como se observa, características técnicas precisas y en definitiva propuestas avaladas por parte de las teorías de la «Jeune Ecole» y única propuesta alternativa al plan oficial, lo que reconoció el propio presidente del Gobierno. La propuesta no incluía gastos en infraestructura. Maciá también solicitó, para coordinarse, la creación del Ministerio de Defensa Nacional, lo que sólo se logrará en la Guerra Civil, en la República (17-05-37) y la zona *nacional* el 31-01-38.



Hasta aquí las enmiendas a la totalidad (seis en vez de las tres habituales). Todas ellas fueron contestadas, cada una de ellas por un diputado de la Comisión del Congreso, salvo la del ex-ministro de Marina Alvarado que también fue contestada por el ministro de Marina del momento, Ferrándiz, como se ha citado.

Como respeto a las minorías en la Cámara podemos citar que la formación del Congreso de los Diputados tras las elecciones de 21.04.1907 era la siguiente: 17 republicanos, 9 liberales disidentes, 69 liberales oficiales o sea propuestos por el partido, 11 carlistas, 41 regionalistas (en su mayoría de la Liga), 5 independientes y 252 conservadores. Sólo dos años antes en las elecciones de 10.09.05 los liberales eran 229.

Lo expuesto por los diputados de la Comisión (conservadores) fue, como es lógico, un *enrocamiento*, respecto al proyecto. De mayor interés será la intervención del ministro Ferrándiz.

Así defendieron el proyecto los diputados de la comisión:

La construcción de una escuadra debe ser siempre en función de la política internacional de un país (Argüelles).

Se trata de un incremento de los presupuestos anuales de la Marina en unos 25 millones, no es un presupuesto extraordinario (marqués de Mochales).

Hay diferencias entre lo necesario y lo posible, hay que construir lo que se pueda sostener. (Montes Jovellar)

Se solicitará a sociedades extranjeras que se domicilien en España, lo que nos colocará en condición de producir, industrializando nuestros arsenales (Contreras).

## Análisis de las construcciones

Los acorazados se construyeron en Ferrol. Las características finales del acorazado *España*, al que se puso la quilla el 05.12.1909 y fue botado el 06.02.1912 fueron: Desplazamiento 15.700 tm. Iba armado con 8 cañones *Vickers* de 12" (305 mm) y 50 calibres, 20 de 101,6 mm y otros. Su propulsión la aseguraban turbinas de vapor *Parsons*, con engranajes reductores de 15.500 caballos de potencia con tiro natural, con una velocidad de 19,5 nudos, 4 hélices y una autonomía de 5.000 millas a 10 nudos. El carbón era el combustible. Las calderas (12) eran *Yarrow* con presión de trabajo de 16,5 kg/cm<sup>2</sup>, construidas por la Maquinista de Barcelona, las de los demás acorazados por la propia SECN.

En pruebas de máquinas, de velocidad a toda fuerza, (14 junio del año 1913), con un desplazamiento de 15.700 tm, se alcanzaron los 20,55 nudos con una potencia de 21.290 caballos (tiro forzado). La descripción de las turbinas la encontramos en el libro publicado en Ferrol el año 1912 por el teniente de navío Cornejo y el maquinista mayor de 1.<sup>a</sup>, Victoriano Baliño Brage.

Las turbinas se construyeron en Ferrol, aunque las paletas se importaban desde *Parsons* y se ajustaban posteriormente. Es necesario destacar que las turbinas de vapor se habían instalado por primera vez en un buque de gran tonelaje: el acorazado *Dreadnought* de 17.900 tm, botado en 1906, armado con 10 cañones de 12" (305 mm); lo cual suponía un gran avance tecnológico en nuestra situación industrial.

Todos los cañones grandes de los acorazados fueron fabricados en Inglaterra (por mitades, *Vickers* y *Armstrong*), los de 101,6 lo fueron en Trubia y Placencia, no voy a desarrollar aspectos técnicos pero sí subrayar que la gran novedad, —al igual que las turbinas de vapor— fue la centralización de la puntería dirigida desde cinco puestos de dirección de tiro y cada uno podía ser independiente; enlazados por teléfonos y aparatos de transmisión de datos. Telémetros de coincidencia *Barr&Stroud* de 2,74 m de base, en las cofas, reloj de alcances que proporcionaba las sucesivas distancias, círculo de tiro para el cálculo de la velocidad y rumbo del enemigo y una mesa trazadora. Dirección de tiro centralizada, rudimentaria si queremos, pero la primera en nuestros buques. Necesaria además cuando las distancias de combate, gracias a las nuevas pólvoras y proyectiles, se evaluaba en 13.000 metros o más.

Los destructores tipo *Bustamante* cartageneros de 548 tm también fueron propulsados por turbinas de vapor *Parsons*, con tres hélices desarrollaban una potencia de 6.250 caballos y una velocidad de 28 nudos. Montaban cuatro calderas *Normand* de 16,5 Kg/cm<sup>2</sup> y su armamento principal eran 5 cañones *Vickers* de 57 mm/50 cal. y 4 tubos lanzatorpedos de 450 mm.

De los cuatro cañoneros tipo *Recalde* poco hay que tratar, de 787 tm, montaban dos máquinas de vapor alternativas y 2 calderas *Yarrow* con una potencia total de 1.220 caballos a tiro forzado, la maquinaria se construyó en



Cartagena y las calderas en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, con una velocidad de 13,8 nudos. Montaban 4 cañones Vickers de 76,2 mm/50 cal. fabricados en Placencia.

Los torpederos 1 a 22, también cartageneros, desplazaban 180 tm y alcanzaron (en las pruebas del T-1 el año 1911) la velocidad de 26,3 nudos y 3.750 caballos en tiro forzado en las calderas Normand, que trabajaban a 18 Kg/cm<sup>2</sup> y turbinas de vapor Parsons. El combustible eran 33 tm de carbón. Iban armados con 3 cañones Vickers de 47 mm/50 cal. fabricados en Placencia de las Armas y tres tubos de 450 mm fabricados por la propia SECN.

¿Cómo ha sido juzgado por la posterioridad este plan de construcciones? En aquellos años desde 1905 y hasta el comienzo de la I Guerra Mundial el aumento de las Escuadras de combate simbolizado por los acorazados fue espectacular. Como ejemplo, se construían en aquel momento y años después en:

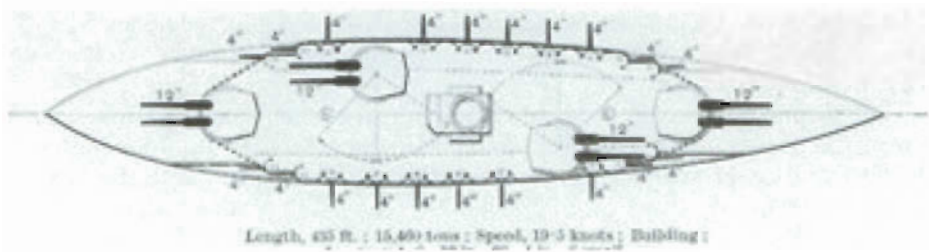
— Alemania: Se botaron el año 1908 (aproximadamente) 4 *Nassau*, de 18.900 tm y 12 cañones de 280 mm, y en el periodo 1909-1910, los 4 *Helgoland*, de 22.500 tm y 12 cañones de 305 mm.

— Inglaterra: Después del *Dreadnought*, 3 *Bellerophon*, de 18.600 tm y 10 cañones de 305 mm y ya en el periodo de 1908-1909, 3 *Collingwood*, de 19.950 tm, con 10 cañones de 305 mm. En el periodo 1910-1911 los 4 *Orión* ya de 22.500 tm, con 10 cañones de 343 mm.

Pero la premisa que debe dirigir nuestro análisis hoy es, en primer lugar, lo que se preveía en el proyecto, su coherencia y, en segundo lugar, si el proyecto era correcto respecto a otras soluciones. Se ha criticado el escaso tonelaje y potencia de fuego de los acorazados respecto a las escuadras de combate que se construían, lo cual es un error respecto a lo que se pretendía de dichas unidades, que como queda dicho, era simplemente crear embriones de defensa de las bases navales, por ello, ni su velocidad ni su radio de acción eran grandes. Jamás se pretendió crear una escuadra de combate. Desde luego fueron adelantados por otras construcciones de la época, pero lo nuestro, repito, era empezar a crear un embrión de la fuerza naval. Otras construcciones de 21.000 tm (3 ó 4 de ser posible) no hubiesen alterado nuestra posición internacional. Otras potencias se armaban por otros planteamientos, podríamos decir imperiales, nosotros no. Nuestra economía no lo permitía.

Acompañar a cada acorazado —aunque sea sólo en relación con operaciones cercanas a las bases— con un solo destructor (debían estar operativos ambos) era y es, desde luego, escaso. Tanto su número, como escaso tonelaje y velocidad relativa fueron patentes desde el primer momento. En Inglaterra ya se construían en aquel momento de más de 800 tm y en Alemania de más de 600 (con 33 y 30 nudos, respectivamente). También su armamento era escaso (los ingleses con 102 mm).

Al igual que el tonelaje y las capacidades de los destructores estaban en discusión, las de los torpederos por la definición de sus misiones. De forma general ¿Acompañar a la escuadra para proteger o para torpedear, como



elementos avanzados? ¿Torpederos sólo para la defensa de costas? ¿Defensa de las bases navales sólo? ¿Hasta dónde llegaba la mala mar?

Conforme al plan inicial, no se trataba de agrupar muchos torpederos para un ataque conjunto, logrando por ello preponderancia en determinadas zonas, sino simplemente para una defensa general de la costa, digamos de forma casi individual, no con ataques masivos. En todo caso fue patente su escaso tonelaje, su velocidad y lo que era peor, su armamento (cañones y torpedos modelo A/08).

Ninguna mejora técnica aportaron los cañoneros, su diseño estaba conforme al empleo previsto.

El no intentar construir submarinos hará que éstos no lleguen (adquiridos) a la Armada hasta febrero de 1917 (Peral) cuando su eficacia había quedado ya más que demostrada. También extrañó la no construcción de cruceros para operar contra el tráfico enemigo (autonomía y velocidad), lo que hubiese sido muy correcto respecto al plan de irradiar la defensa de costas desde las bases navales.

Respecto a la propuesta puramente defensiva, (Maciá) insisto, puramente defensiva, convengamos que era muy coherente y adecuada. Desde luego se alcanzaba una mejor defensa de costas y puertos. Lo que no se alcanzaba era mejorar la infraestructura de las bases navales ni en ponerse al día en los nuevos materiales y métodos de construcción. No sentaba las bases para crear una posible fuerza naval.

No tiene utilidad efectuar análisis contra factuales (construir grandes acorazados) pero desde luego, lo creado por el plan Maura-Ferrándiz al llegar la I Guerra Mundial, fue irrelevante, sólo prevaleció nuestra situación geoestratégica. Sólo en el Mediterráneo, recordemos que Austria había botado 4 acorazados tipo *Viribus Unitis*, de 20.000 tm y 12 cañones de 305 mm; Francia, aunque también operaba en el Atlántico, había botado 3 acorazados tipo *Bretagne*, de 23.177 tm y 10 cañones de 341 mm, y ya tenía en servicio los 4 tipo *Jean Bart*, de 23.100 tm y 12 cañones de 305 mm. La misma Italia, pieza fundamental en el tablero Mediterráneo y de dudosa participación, a pesar de sus tratados, había botado 3 acorazados tipo *Conte di Cavour*, de 22.340 tm y 13 cañones de 305 mm, y 2 tipo *Andrea Doria* de 23.000 tm, y 13 cañones de 305 mm, ambos tipos completando su armamento.

Desde el punto de vista de la Hacienda pública, considerando lo liquidado por el ministro de Marina en el periodo 1908-1916 (los de vigencia del plan), respecto a los totales de todos los ministerios, nos da el tanto por ciento medio anual del 7,21 por 100, lo que claramente indica, que el plan de construcción



nes no tuvo una incidencia extraordinaria en el total, dada la evolución de los presupuestos liquidado por el Estado, favorecidos por la I Guerra Mundial (presupuestos en aumento).

## Conclusiones

Es significativo que en la ley no se expusiera que se tratase de un Plan de Escuadra, sino humildemente de Construcciones navales y ello es lo que debemos retener.

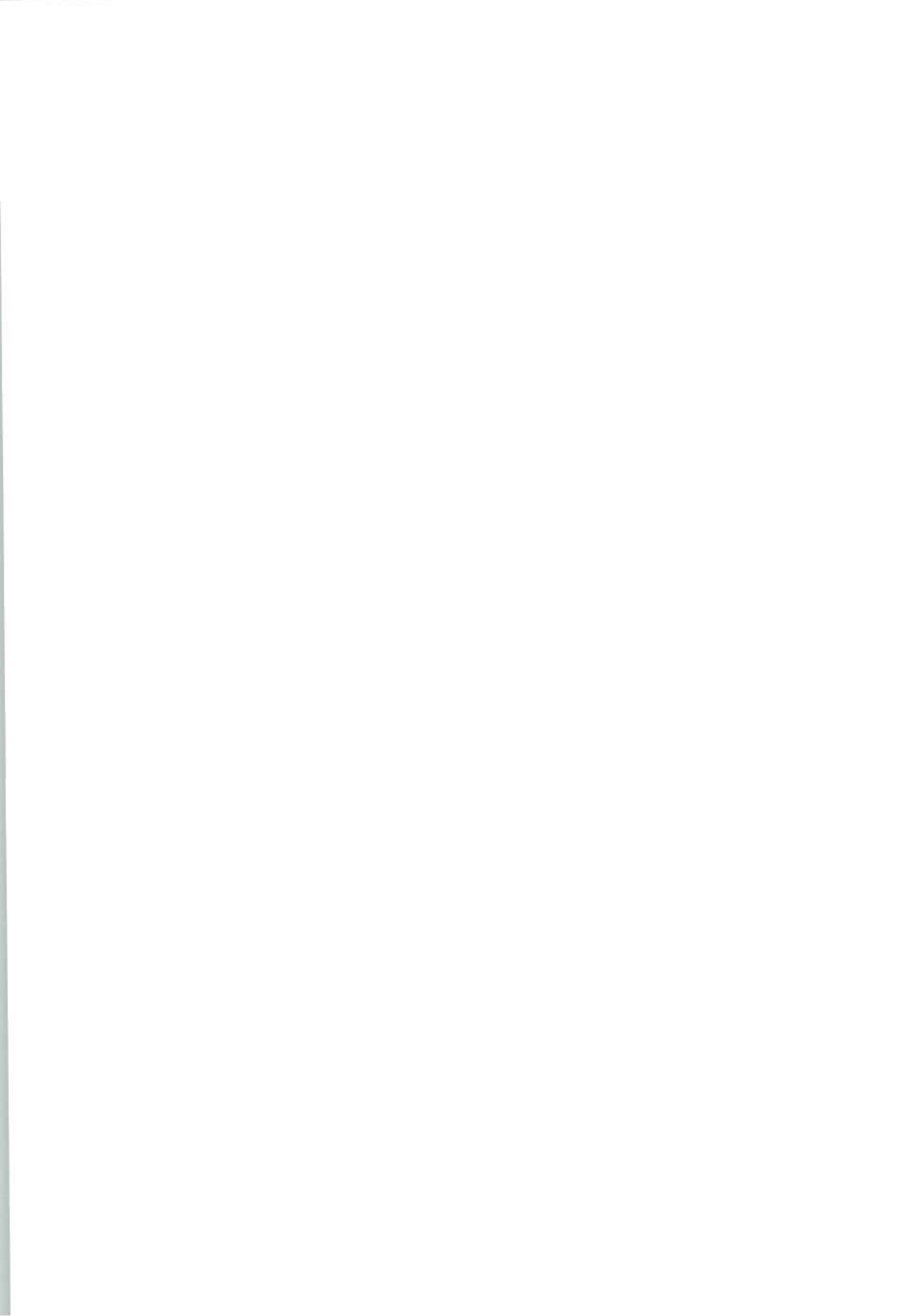
No se creaba una Escuadra digamos en el sentido mahariano (la batalla decisiva), se creaba un embrión de fuerza naval. Era un primer plan que debía ser seguido por otros. Recordemos que la I Guerra Mundial empezó siete años después. También había que contar con la Hacienda nacional. Se buscó equilibrio entre lo deseable y lo posible. Los barcos fueron útiles en Marruecos cuando operaron, cómo dijo Ferrándiz, al no tener la oposición de otras potencias.

Se ponía a las Bases de operaciones (las tres conocidas) en actitud de que pudieran ser empleadas por futuros aliados, con el apoyo de buques nacionales. Se reconocía que no se alcanzaba la defensa nacional.

En las Bases de operaciones se pretendía crear una infraestructura que sirviese para construir, reparar y mantener buques. Para ello el Estado cedía sus instalaciones, se construían barcos y se pretendía que con el concurso de empresas extranjeras se aprendiese, se formasen ingenieros y maestranzas y también que estimularan a participar a la industria nacional. Que a todos les permitiera desarrollarse en el futuro. Recordemos la llegada de la turbina de vapor y de las primeras direcciones de tiro. También en artillería se progresó ampliamente, cabe recordar que los cañones de 152 mm y los de 203 mm de los cruceros posteriores ya se fabricaban en España. Sobre las consecuencias industriales de ello estoy seguro que nos informará en una próxima conferencia el ingeniero Álvarez Laita. Otro posible tema algo posterior sería la supeditación de los intereses de la SECN a los intereses de la Vickers y menos los de las necesidades nacionales.

Otro aspecto fundamental fue el de la puesta al día en la formación profesional del numeroso personal de todos los Cuerpos de la Armada.

En definitiva, con sus luces y sombras como toda obra humana, fue el primer plan serio, en largos años, encaminado a reconstruir nuestras fuerzas navales y su infraestructura.



# LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Hermenegildo FRANCO CASTAÑON  
Capitán de navío (R)

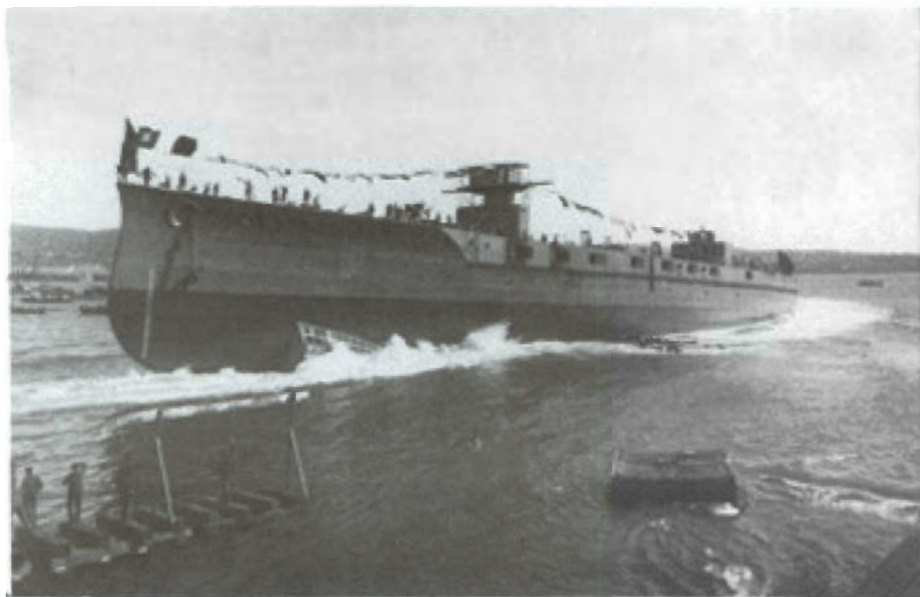
Hacer la historia de la Sociedad Española de Construcción Naval en poco más de cuarenta y cinco minutos es tarea harto difícil, por no decir imposible, si tenemos en cuenta que tal historia abarca más de treinta años, pavimentados de múltiples avatares y sucesos de gran importancia y trascendencia en la historia de la construcción naval militar española. Por ello, para quitar aridez a mi exposición y ayudar a hacerla más comprensible, me voy a servir de múltiples y variadas imágenes que por sí solas van a hacer la historia de un pasado reciente tan fuertemente vinculadas a la Armada. Espero y deseo que ellas sirvan para el objetivo que me he trazado. Esto no es una conferencia; esto es una exposición, en lo que no faltan mis aportaciones personales y sobre todo familiares.

Lo más difícil de cualquier trabajo historiográfico es elegir bien, pues no hay duda de que muchas deformaciones históricas se deben en gran medida a una elección inadecuada de los materiales documentales. El historiador también ha de precaverse de formular juicios parciales que adquieran carácter dogmático. Por tanto, yo hoy voy a prescindir de ellos, limitándome a contar lo que yo sé sobre esta importante empresa, tan fuertemente vinculada a la Marina de la mitad del pasado siglo xx.

La historia, o el cuento, la he organizado en referencia a la Marina, pues de este modo creo que será más amena; la aliñaré con algunas anécdotas y sucesos, principalmente relativos a Ferrol, que romperán la monotonía y hará que la intrahistoria de este relato sea más humana. De La Carraca y Cartagena, tengo menos chascarrillos, por ser La Constructora en sus arsenales de menor amplitud, pero no en importancia. Reinosa, Sestao, Matagorda y los astilleros del Nervión de Bilbao tendrán en la exposición su papel.

Hace poco más de sesenta años llegué a Ferrol procedente de Madrid; este cambio en mi vida fue determinante para mi futuro. Recuerdo mis «ruidos de la calle», como acertadamente los nombró don Victoriano Suanzes y Campos, viejo almirante de la Armada, a principios del siglo xx en el *Almanaque ferrolano*, seguían vivos. El «pito» de la Constructora y el cañonazo de la Punta del Martillo marcaban el horario de la ciudad. Ferrol quedaba sumido, cuando los niños de mi pueblo entrábamos en el colegio, en un silencio profundo, sólo roto por el aullido de las sirenas de los barcos cuando probaba algunos de aquellos viejos cruceros y destructores antes de salir a la mar, y el tableteo de la maquinaria de los talleres, que todavía recordaban en el argot popular a la Constructora Naval.

La salida del colegio coincidía con el «pito» de la Constructora, por ello anhelábamos que sonase, y los de «fuera de puertas», que tenían que coger la lancha o el autobús, calculaban certeramente la hora con poco más de cinco minutos su salida.



Botadura del acorazado *España*.

Pero vayamos al tema que nos ocupa. La Sociedad Española de Construcción Naval nace como consecuencia de la Ley de 8 de enero de 1908 que reorganizó los Servicios de la Marina.

### **Ley de 7 de enero de 1908. Reforma de los Servicios de la Marina**

En breve síntesis la ley citada dictaminaba lo siguiente:

La cláusula 2.<sup>a</sup> exponía claramente el futuro inmediato para la habilitación de los arsenales de Ferrol y, Cartagena y La Carraca.

Para Ferrol señalaba la construcción de un dique de grandes dimensiones, el dragado de la dársena del arsenal a ocho metros, la instalación de centrales eléctricas y, lo más importante, la construcción de dos gradas para grandes buques. En Cartagena se preveían obras menores, y en La Carraca, básicamente, infraestructuras para montar los talleres de artillería, proceder al dragado de los caños, etc.

En ella exponía la Ley lo siguiente: los servicios de la Marina serán reorganizados de acuerdo a las siguientes bases:

- A. Un Estado Mayor Central, organismo esencialmente militar, tendrá la previsión e inspección de la defensa naval y su organización.



Dique *Reina Victoria Eugenia*, modificado.

- Organizará su trabajo en dos Secciones: una para el estudio y la previsión de la defensa y la guerra naval, y otra para la organización y el régimen de todos los servicios militares tanto de material como de personal.
- B. Una Jefatura de Construcciones navales, civiles e hidráulicas, y otra de Artillería tendrán a su cargo los estudios, proyectos y presupuestos de sus obras y de las grandes carenas y reformas; su preparación, inspección y ejecución técnicas y la de los contratos.
  - C. Una Intendencia general de la Armada, a la que corresponderá todos los servicios económicos y de contabilidad.
  - D. Una Dirección general de Navegación y Pesca marítima, en donde se reunirán el conocimiento y la administración de la navegación mercantil y la pesca marítima, coordinando sus servicios.
  - E. Una Jurisdicción Central de la Armada, ejercida por un vicealmirante, que asumirá la militar de la Corte y de su radio, y la del litoral que no resulte atribuida por ésta Ley a otras autoridades.
  - F. Completarán los organismos de la Administración Central de Marina: la Asesoría jurídica del ministerio, la Jefatura de los servicios sanitarios y de servicios auxiliares.
  - G. Cada una de las bases navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena, formada por el arsenal militar, el puerto y los establecimientos afectos a ellos, y los buques y demás elementos de fuerza... se pondrán bajo el mando superior de un General de la Armada que se titulará: «Comandante General del Apostadero», y dependerá directamente del Estado Mayor Central. Los arsenales militares en los Apostaderos se pondrán bajo el mando y dirección de otro General de la Armada, y dependerá directamente en lo militar del Comandante General del Apostadero, y en todo

lo relativo a acopios y abastecimientos de los buques, del Estado Mayor Central, de quien recibirá ordenes directas. Los Comandantes militares de Marina de las provincias marítimas de Ferrol, Cádiz y Cartagena dependerán de los Comandantes Generales de los Apostaderos, y las de las demás provincias del Estado Mayor Central.

- H. Las escuadras, divisiones, estaciones navales y buques sueltos, que no se pongan bajo la Jurisdicción de los Comandantes Generales del Apostadero dependerán directamente del Estado Mayor Central.
- I. La obtención y reparación del material para la Armada se efectuará a tenor de las siguientes reglas:
  - 1.º Las materias y los efectos elaborados que corresponda proveer a la industria nacional, lo serán de acuerdo con lo dispuesto a la Ley de 14 de febrero de 1907.
  - 2.ª En los establecimientos de Ferrol y Cartagena, los trabajos por administración serán sustituidos tan pronto como sea posible por un régimen de contrato con entidad o entidades industriales domiciliadas en España. En ese régimen, se dedicará Ferrol a grandes construcciones y Cartagena a buques menores.
  - 3.º Los establecimientos de Cádiz se especializaran en obras nuevas de artillería.

### **Habilitación del arsenal de Ferrol**

Construcción de un dique para grandes buques  
Dragado de dársenas  
Instalación de central eléctrica  
Construcción de polvorines y embarcaderos  
Arreglo de vías y almacenes  
Construcción de una grada para grandes buques  
Construcción de un muelle para descarga de materiales  
Total: 11.150.000 pts.

### **Habilitación del arsenal de Cartagena**

Construcción de un aljibe  
Construcción de polvorines  
Arreglo almacenes.  
Total: 370.000 pts.

### **Habilitación del arsenal de La Carraca**

Construcción de la dársena de entrada al nuevo dique.  
Dragado de los caños

Construcción de un aljibe  
Preparación de talleres de construcción de cañones  
Adquisición de maquinaria para artillería  
Construcción de polvorines y material de movimiento y arrastre.  
Total: 3.184.000. Pts.

En otra partida se presupuestaba la Habilitación de las tres bases navales en cuanto a su defensa, tren naval  
Total: 3.120.000 pts.

### **Acorazados, torpederos y Destroyers o submarinos**

Tres acorazados de unas 15.000 toneladas, 135.000.000 pts.

Tres destroyers de unas 350 toneladas o tres submarinos, 6.300.000. Pts.

24 torpederos de unas 180 toneladas, 28.080.000. Pts.

Total 169.380.000 pts.



Crucero *Río de la Plata*, 1915.

### **Otras atenciones**

Finalizar *Reina Regente*. 2.000.000 pts.

Pertrechos *Cataluña* 150.000 pts.

Construcción de 4 cañoneros de 800 toneladas 6.000.000. Pts.

Construcción de 10 buques de vigilancia 2.100.000. Pts.

Por Real Decreto de 21 de abril de 1908 se fijan las condiciones del concurso para comenzar las obras en Ferrol y Cartagena.

El 21 de agosto de 1908 se abren los pliegos.

Grupo italiano Ansaldo (italiano)- Armstrong, Skoda Werks, Marell.

Grupo francés, Scheineder y Forgeers et Chantiers de la Gironde.

Grupo español, José Tartiers y el Conde de Torre Vélez, firmas inglesas Mac Alpíns, Palmers, y Beardmore.

Grupo mixto, Conde de Zubiria, el barón de Satrústegui, don Arístides Fernández, el marqués de Comillas y las firmas inglesas Vickers, Armstrong, Brown y Thornycroft y la francesa Normand.

La última se había constituido el 18 de agosto de 1908 como Sociedad Española de Construcciones Navales.



*Acorazado Alfonso XIII en armamento.*

## **Cronología**

14 abril 1909 — Se adjudica a la SECN, el concurso.

23 junio 1909, la Marina entregó a la SECN el astillero de Ferrol.— Construcción acorazados, cruceros, maquinas, calderas y turbinas.

14 de julio 1909, se entregó a la SECN la parte industrial del arsenal de Ferrol. Dique y construcción de minas de contacto.

25 agosto 1909, la SECN tomó posesión del astillero y arsenal de Cartagena.— Construcción contra torpederos, torpederos, torpederos, submarinos, máquinas y calderas. Torpedos.

27 marzo 1914, la SECN adquirió el astillero y factoría de Matagorda.— Construcción, buques mercantes, carenas y material ferroviario.

12 enero de 1915, la SECN adquirió los terrenos en Sestao.— Construcción mercantes, material ferroviario, carenas.

15 julio 1915, la SECN tomó posesión de los Talleres de artillería de La Carraca.— Fabricación de material de artillería para Marina y Ejército.

7 diciembre 1917, la SECN adquirió los terrenos para los Talleres de Reinosa.— Fabricación de artillería, aceros especiales y forja. proyectiles, anclas, ejes.

29 septiembre de 1923, la SECN tomó posesión de los terrenos para los Talleres de San Carlos.— Fabricación de tubos lanza-torpedos y maquinaria auxiliar.





Botadura del *Jaime I*.

5 enero de 1924, adquirió los astilleros del Nervión. Construcción buques mercantes, material ferroviario, carenas y reparaciones.

### Comentario

La Sociedad Española de Construcción Naval significó para las vidas locales de las capitales de los Departamentos un reto importante y de modernidad. Quizás fuese Ferrol la población que más notó el influjo británico por recibir, como consta en la Ley de Reorganización de la Armada, las mayores inversiones. Fueron indudablemente de importancia, tanto las obras civiles como las referentes a la construcción de los acorazados.

Como breve síntesis de lo acaecido, resaltaremos lo más significativo desde que comenzaron las obras. Entre julio de 1909 y la botadura del acorazado *España*, en febrero de 1912, se construyeron las dos gradas previstas, se inició el dragado de la dársena, y la construcción del dique *Reina Victoria Eugenia*. Al mismo tiempo, la construcción del muelle de descarga de materiales en el astillero, tuvo una prioridad muy alta para la realización de las nuevas construcciones.

De este modo aparecen los nombres ilustres de los principales ingenieros que las llevaron a cabo: Mr. Campbell, Mr. Spiers, Mr. Prechous y don Miguel Rechea son los más significados protagonistas de su ejecución.



Cañonero *Bonifaz*.

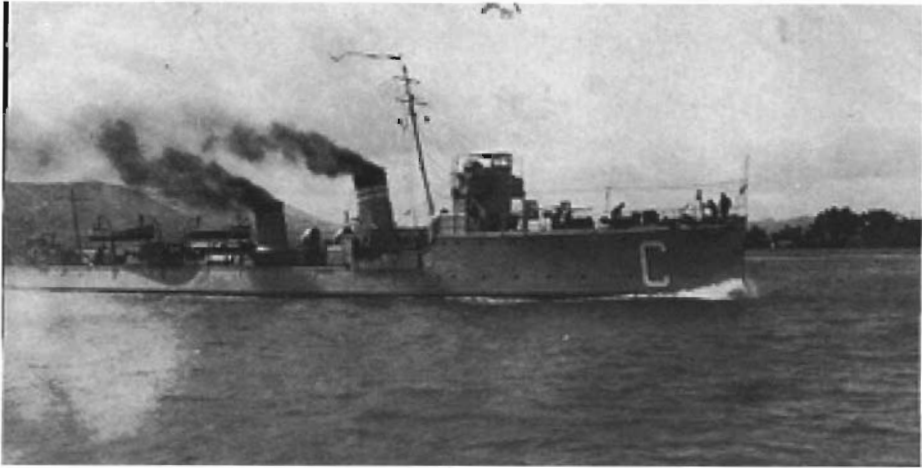
La singular fabrica de turbinas, sala de gálipos y taller de construcción de minas de orinque serán los siguientes pasos que complementaran los trabajos iniciales.

En la vida local de Ferrol, la presencia inglesa va a introducir expresiones y vocablos que son hoy reliquias de un pasado reciente y que han engrosado el patrimonio lingüístico ferrolano; así tenemos que «ir a todo fillispin», no es otra cosa que ir a toda velocidad (full speed); «ir al cagarron», encerrar en el calabozo( to cacht the room), o «chepa», que no es otra cosa que, que guardia, por los guardias jurados ingleses que introdujeron el picar la hora de entrada en la factoría, expresándolo con la frase de «check up». Muchos otros vocablos se introdujeron en el argot ferrolano, incluso en el gallego, como por ejemplo «esmagar», que viene de «to smash», aplastar.

Hecha esta disquisición, la construcción y obras emprendidas alcanzaron un buen nivel en los primeros años, y así los dos primeros acorazados estuvieron listos en los plazos previstos, no ocurrió lo mismo con el *Jaime I*, que se retrasó su construcción por causa del inicio de la primera guerra mundial, que retrasó la llegada de materiales desde Inglaterra.

En el ámbito social, conviene reseñar que el «Gordo» de la lotería de Navidad de 1915, cayese íntegramente en el acorazado *Alfonso XIII*, y otros premios menores en varios técnicos ingleses de la Constructora Naval.

Las costumbres y la influencia británica se hizo sentir en deportes como el futbol, y de ahí la creación en 1917 de la primera sociedad de la ciudad, el Racing Club de Ferrol, tras la fusión de los equipos «Alfonso XIII» y «Giralda».



Cañonero *Cadarso*.

La creación de la Escuela de Ingenieros navales, la primera de España, fue una consecuencia inmediata y de un valor incuestionable del Plan Ferrándiz, que elevó a gran altura la técnica y el desarrollo industrial de España y, en concreto de Ferrol.

Las dificultades para llevar a cabo el 2.º Plan de Escuadra del almirante Miranda, ralentizarán el desarrollo de la factoría, y traerá situaciones de absentismo laboral y de crispación social. No obstante tres cruceros ligeros, los *Reina Victoria Eugenia*, *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*, paliarán de algún modo el déficit de la carga de trabajo.

A partir de julio de 1915, La Sociedad Española de Construcción Naval, se hizo cargo de los Talleres de Artillería de La Carraca que comenzará la fabricación de los montajes para Ejército y Armada. Dos años después, en diciembre de 1917, la Constructora Naval adquirió los terrenos en Reinosa, para dedicarlos a Fábrica de artillería y forja de aceros especiales para fabricación de anclas, arbotantes, ejes, timones y munición de artillería.

En 1923, la Sociedad adquiere los terrenos de San Carlos en la ciudad de San Fernando, montando los Talleres de artillería para fabricación de munición, de tubos lanza torpedos, puertas estancas para submarinos y maquinaria auxiliar.

En este periodo de tiempo, la Constructora se hizo cargo de los astilleros de Matagorda en Cádiz y de los del Nervión y Sestao en Vizcaya, dedicados a la construcción y carenas de buques mercantes.

En la factoría de Cartagena se llevarán a cabo, con cierto retraso, las construcciones previstas; se modernizarán el astillero y zona industrial, y aunque en menor medida que en Ferrol, el salto cualitativo industrial y técnico será de una gran importancia. En la 2.ª fase se iniciará la construcción de submarinos y de destructores, con la fabricación de calderas y turbinas.



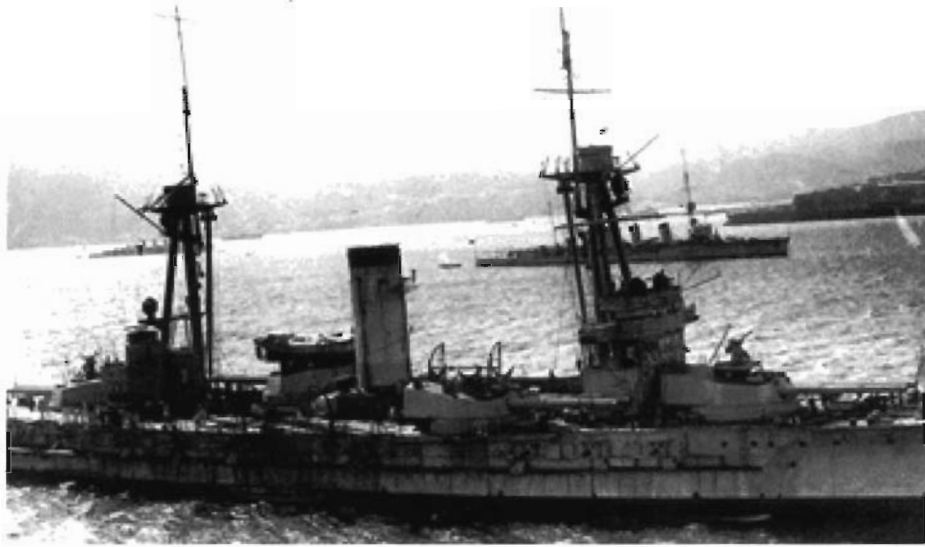
Torpederos.

En cuanto a las construcciones navales militares, la Constructora llevará a cabo las construcciones de los buques de guerra para la Armada proyectados en los ministerios del marqués de la Cortina y de la Dictadura del general Primo de Rivera. De ellos saldrán los cruceros clase *Príncipe Alfonso* y *Canarias* y todos los destructores clase *Churruca* Y submarinos clase C. Será en estos años cuando se inicie la exportación de buques a países extranjeros, primero los dos destructores *Cervantes* y *Juan de Garay* a la República Argentina y el submarino El construido en Matagorda para la Marina turca, y posteriormente en 1935 los cañoneros clase *Querétaro para la Armada de Méjico*.

En los años de la República, se llevaron a cabo gran parte de los trabajos y construcciones planeados durante la Dictadura. En los años de la guerra civil tanto los astilleros Ferrol como Cartagena, finalizaron las construcciones de la mayor parte de los buques puestos en grada.

Ferrol por su mayor capacidad efectuó proyectos de nuevas construcciones que no verán la luz por el inicio de la segunda guerra mundial. Resaltando la figura del contralmirante honorario e ingeniero naval don José María González-Llanos Caruncho, artífice del armamento de los cruceros *Canarias* y *Baleares*, en los inicios de la guerra civil, en unas condiciones muy adversas.

Creado el Instituto Nacional de Industria en 1939 por el antiguo oficial de cuerpo general e ingeniero naval don Juan Antonio Suances Fernández, la Sociedad Española de Construcción Naval y el Estado, rescindieron el



Acorazado *España*, tras él un crucero clase Méndez Núñez.

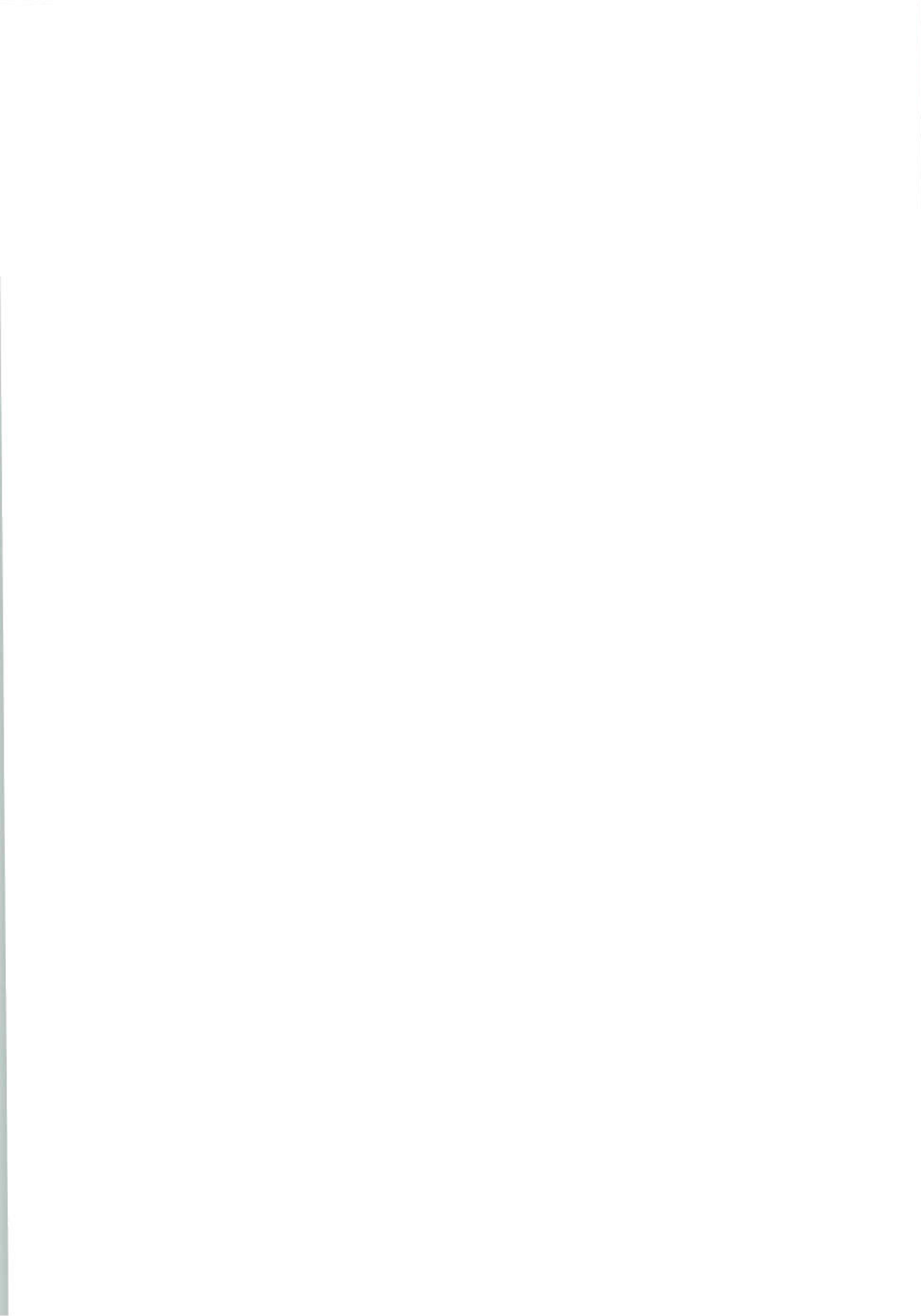
contrato de arriendo que mantenían, abandonando las instalaciones de Ferrol, Cartagena, La Carraca y San Carlos, que fueron entregadas a una nueva sociedad denominada Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares, en 1940.

En los más de treinta años que la Sociedad Española de Construcción Naval sirvió a la Armada, la tecnología y el avance técnico e industrial aportados por la Sociedad fueron importantísimos y claves en el desarrollo industrial nacional.

Se puede decir que el Plan Maura-Ferrándiz fue la palanca inicial que transformó la Marina de Guerra, modernizando los arsenales y colocándola en la octava posición entre las Armadas del mundo, puesto que ocupaba al iniciarse la guerra civil.

La influencia que tuvo la Constructora en la vida local de las capitales de los Departamentos, fue de un gran valor de prosperidad y trabajo. Todavía en Ferrol se canta en las Fiestas de las Pepitas, con música de contradanza, vulgo habanera, las siguientes estrofas referentes a La 2.<sup>a</sup> Ley de Escuadra, que preveía la construcción de una segunda serie de acorazados de mayor tonelaje que los de la clase *España*, y que desgraciadamente no se llevó a cabo su construcción.

*Ay Señor Ministro de Marina  
Os acorazados os facemos nos  
Que se difícil é facer un diputado  
Un acorazado fácese moito mellor*





# VIDA Y OBRA DE UN MARINO REGENERACIONISTA: EL ALMIRANTE FERRÁNDIZ

Agustín RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
Doctor en Historia

Cuando se han cumplido cien años de la que fue su mejor obra, el Plan de Escuadra que reconstruyó y reorientó decisivamente nuestro poder naval, y transcurridos noventa años de su muerte, no parece fuera de lugar volver sobre la vida y obra de uno de los marinos cuya actuación ha tenido mayor repercusión en la trayectoria de la Armada.

## **Nacimiento y antecedentes familiares**

El 12 de marzo de 1847 nació en Sevilla —hijo de don Juan Ferrándiz Zaragoza, natural de Villajoyosa, Alicante, y de doña Dolores Niño, oriunda de Sevilla— un niño al que se puso por nombre José y cuya trayectoria profesional vamos a seguir. Fue a nacer el mismo año en que, tras una secular y gloriosa andadura, se clausuraba el colegio San Telmo de la capital andaluza, que cerró sus puertas en el mes de julio. Un capítulo de la historia naval de España se cerraba y otro daba comienzo.

La cuestión tiene una importancia menos simbólica de lo que pueda parecer, pues el padre de nuestro biografiado era capitán de la Marina Mercante, y un capitán muy poco corriente. Tras sucesivos ascensos, había alcanzado el empleo de teniente de navío de la Armada, graduado por sus muchos servicios, entre otros al mando de faluchos del «Resguardo Marítimo», con los que apresó, tras no pocos combates, más de 24 embarcaciones contrabandistas, con carga y armamento poderoso, que le habían hecho merecedor, por otra parte, de la «Cruz de la Marina de Diadema Real», así como el heroico salvamento de varios buques, lo que le valió el «Real Agradecimiento» (1).

Un hermano de su padre, don Miguel Ferrándiz, capitán mercante igualmente y que llegó a teniente de alcalde de su Villajoyosa natal, también consiguió llegar a oficial graduado de la Armada, aunque en categoría inferior.

No cabe duda de que las profesiones marineras de padre y tío, sus honrados y hasta heroicos servicios y navegaciones, influyeron decisivamente en la vocación del niño. Según parece, su madre murió prematuramente y el padre se volvió a casar. No era una situación muy halagüeña para el niño, por lo que el padre terminó por embarcarlo con él como grumete, o al menos eso se dice.

---

(1) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, expedientes personales, Cuerpo General de la Armada, D. Juan Ferrándiz Zaragoza. Nos proponemos escribir un relato de su curiosa biografía en otro lugar y ocasión.

## De aspirante a oficial de la Armada

El 14 de enero de 1860, todavía en plena guerra de África, lo que reforzaría aún más los sueños e ilusiones de aquel jovencito de 13 años escasos, ingresaba como aspirante para ascender a guardiamarina el 29 de octubre de aquel año, y a guardiamarina de primera el mismo día, tres años después (2).

Resultan curiosas sus notas de ingreso como aspirante, que dan una idea de lo que ahora llamaríamos «currículum previo»:

En navegación se le considera «Bueno por Unanimidad», al igual que en cosmografía y artillería, no hubiese sido digno hijo de su padre de no haber destacado en esas disciplinas.

Más personales nos parecen los «Muy Bueno» en dibujo, física y en instrucción militar, muy revelador de su vocación.

En álgebra se le califica de «Bueno por Pluralidad», así como en geometría y trigonometría; mientras que en geografía, historia y religión, maniobra y construcción, se le menciona como simplemente «Bueno».

En idiomas aparece con «Bueno» en francés y con «Sobresaliente por Pluralidad» en inglés.

Por último, en ordenanzas no conseguía pasar de «Mediano»; había cosas que se le resistían a aquel jovencito.

Según sus severos profesores, el joven, ya como guardiamarina, presentaba «mediano talento», «buena aptitud» y «muy buena aplicación», lo que muestra que estaba más dotado de voluntad que adornado de dones, por más que hablara el inglés y el francés, cosa poco común en la época.

Como es bien sabido, por entonces, los guardiamarinas debían realizar sus estudios embarcados como oficiales jóvenes, simultaneando estudios y experiencias reales. De Ferrándiz consta que embarcó en urcas y en el vapor de ruedas *Colón*, navegando por aguas cubanas.

Pasó después a la fragata *Triunfo*, con la que hizo toda la primera parte de la Campaña del Pacífico, hasta el accidental incendio y pérdida del buque. Sus exámenes a bordo fueron brillantes. Pasó luego a la *Resolución*, brillando nuevamente, salvo en maniobra; por último, embarcó en la *Villa de Madrid*, y de allí fue destinado a la Península, llegando a Cádiz como pasajero de un buque mercante inglés el 5 de marzo de 1865, de manera que se perdió justo la parte propiamente bélica de aquella campaña, la más gloriosa e interesante (3).

El 27 de octubre de 1865 ascendía, por fin, a alférez de fragata, pasando a embarcar en el navío *Francisco de Asís*, y después, de nuevo en el vapor *Colón*, hasta 1867, con lo que retomó el hilo de la Campaña del Pacífico pues, como es bien sabido, tal buque estaba destacado en la estación naval del Río de la Plata y tomó parte en el epílogo de la campaña, tras la vuelta a España

---

(2) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, Expedientes personales, Cuerpo General, D. José Ferrándiz y Niño, leg. 411, fuente básica para nuestro trabajo y que no volveremos a citar.

(3) RODRÍGUEZ, Agustín: *La Campaña del Pacífico, 1862-1871. España contra Chile y Perú*. Aqualarga, Madrid, 1999.

por aquellas aguas de la división de Méndez Núñez que contorneó el continente americano, mientras la otra, con el resto de la escuadra y la *Numancia*, cruzó el Pacífico en su retorno a la Patria, permitiendo, así, la primera vuelta al mundo de un navío acorazado.

## Maduración profesional e intelectual

Los años siguientes fueron convulsos para España, con el sexenio democrático inaugurado por la Gloriosa, revolución en la que tomó parte la Marina con un papel protagonista y que destronó a Isabel II, seguido en rápida sucesión por la monarquía de Amadeo I, la I República y la Restauración, que con la subida al trono de Alfonso XII trajo la paz en el interior, tras la Cantonal y la tercera guerra carlista, y en el exterior, singularmente en Cuba.

Durante estos años continuó la carrera profesional de don José Ferrándiz, quien ascendió a teniente de navío el 25 de enero de 1870, y el 23 de enero de 1878, a teniente de navío de primera clase (hoy sería capitán de corbeta).

De abril a julio de 1872 fue segundo comandante del vapor *Churruca*; luego, comandante en Cuba de la goleta *Favorita*, de julio del 81 a noviembre del 82; segundo comandante del aviso *Jorge Juan*, de febrero a junio del 83 y, por fin, comandante del cañonero *Cuba Española*, de nuevo en Cuba, anotándose en su expediente algo que será muy normal en su vida profesional al entregar el mando de un buque: que se le felicite por «... el buen estado en que entregó el cañonero de su mando».

Desde el curso 1874-1875 fue profesor de física y astronomía en la Escuela Naval Flotante, así como había sido instructor de guardiamarinas en la fragata *Blanca*. En 1882 pasó al Observatorio Astronómico de Cádiz para realizar estudios sobre Venus.

Fruto de su labor intelectual en estos años fue su obra *Principios teóricos y experimentales de la construcción y manejo de los buques*. Declarándose libro de texto en 1881, en la Escuela Naval, sus *Principios teóricos y experimentales de las maniobras de buques*.

De sus conocimientos de astronomía da cuenta el hecho de que figurara como miembro del tribunal de oposiciones a la Cátedra de Astronomía en la Universidad de La Habana, en 1884.

Simultaneando unos y otros destinos, don José aún tuvo tiempo para casarse con doña Soledad Boado, fundando así otra estirpe de marinos que ha llegado hasta nuestros días en la Armada.

No cabe duda de que su obra en aquel decenio escaso fue grande, y numerosas las recompensas por uno u otro motivo: nada menos que tres Cruces del Mérito Naval de 1.ª clase entre 1876 y 1877, otra de 2.ª clase y distintivo blanco en mayo de 1881 por sus, hasta entonces, «tres años y once meses de Profesor en la Escuela Naval», y otra de igual clase el año anterior, lo que suma el poco común promedio de una por año entre las dos fechas.

Tales trabajos, y la dureza del clima cubano para los europeos, repercutieron gravemente en su salud, por lo que pidió y obtuvo licencia por enfermo durante dos meses, en julio de 1884, en el mundialmente conocido balneario francés de Vichy.

Y en Francia justamente, y poco después, su carrera iba a tomar un nuevo rumbo.

### **La Comisión de Marina en Francia y el acorazado *Pelayo***

Apenas recuperada la salud, Ferrándiz fue destinado a la Comisión de Marina en Francia, en ese mismo año de 1884.

Surgidas en 1861, estas comisiones nacieron de la necesidad de contar con una representación permanente de la Armada en los países que suministraban barcos, materiales, armas y componentes a España para la construcción de buques de guerra. A ellas correspondía la propuesta de adquisición de tales o cuales materiales o de buques y las funciones de inspección de dichos encargos.

Existieron comisiones en Londres, Francia (París, El Havre, Marsella y Tolón, etc.), Alemania, Estados Unidos, Austria-Hungría, Hong Kong y otros puntos. Según las necesidades o los contratos en curso podían crearse o desaparecer (las de menor importancia), o bien, como se ha señalado en el caso de Francia, cambiar de residencia por estar más cerca del astillero o factoría que interesara. Las más estables e importantes, por motivos obvios, fueron las de Londres, Francia y Alemania (4).

Aparte de esta función administrativa e inspectora, se esperaba que sus componentes informaran debidamente de las experiencias, nuevos materiales, maniobras y, en general, de todas las novedades referentes al estado de los buques, escuadras e industrias navales de los países en que residían. Con frecuencia cubrían también la agregaduría naval en la legación o embajada de España del país donde se hallaban.

Los destinos en estas comisiones eran muy codiciados, pues se trataba de un trabajo cómodo e interesante, en contacto con los últimos adelantos y con las firmas industriales más avanzadas. Las tres principales citadas estaban a cargo de capitanes de navío y, como puestos de confianza, solían ser un escalón para el ascenso y la llegada a las más altas responsabilidades, incluida la cúpula del ministerio.

Era una oportunidad magnífica para ponerse al tanto de los últimos adelantos en material naval de las principales potencias europeas, y Ferrándiz no la desaprovechó en absoluto.

Por entonces, la Armada estaba comprando en diversas firmas europeas especializadas unos buques nuevos y pequeños que prometían mucho: los

---

(4) Con un obvio reflejo en el Don Álvaro de Bazán, en una importantísima serie de legajos que aún esperan una investigación detallada. Para una visión de la Armada de la época, véase RODRÍGUEZ, Agustín: *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*. San Martín, Madrid, 1988.

torpederos; así, se encargaron ocho en total a las firmas británicas Thornicroft y Yarrow, dos a las alemanas Germania y Vulkan y uno a la francesa Normand.

Consta que Ferrándiz estudió con detenimiento estos revolucionarios buques, pues en 1886 se hace notar oficialmente el «agrado con que se ha visto su bien escrita memoria sobre dotaciones de torpedos», memoria que no hemos podido localizar (5).

Pero aún hubo más: como es bien sabido, por entonces se encargó a los astilleros franceses el que iba a ser el único acorazado pre-*dreadnought* de la Armada: el *Pelayo*.

No cabe la menor duda de que tal buque era toda una revolución para el material de la Armada, como cabe derivar del hecho de una comparación con la *Numancia*, del mismo origen y de apenas veinte años antes, que aún era por entonces, junto con la *Vitoria*, la principal unidad de nuestra escuadra.

El ritmo frenético (mayor aún que el actual) a que se sucedían los adelantos y cambios en aquella época queda de manifiesto cuando comparamos la fragata, todavía con aparejo completo, con el acorazado, con una potencia de máquinas más que duplicada, o la inmensa distancia entre el blindaje de hierro completo por toda la obra muerta de la una, con un espesor de 13 centímetros, contra la faja blindada del acorazado, de hasta 450 milímetros de espesor de acero *compound*, y ello por no hablar de la aún mayor existente entre las piezas de avancarga, ánima lisa y cureñas de estilo tradicional de la fragata, de 68 libras, y las enormes torres de 320 y 280 milímetros del acorazado, por no hablar de cosas tales como la iluminación eléctrica, el armamento de torpedos o un sinfín de nuevos mecanismos auxiliares.

En julio de 1885 se ponía la quilla del acorazado en Tolón, en La Seyne, y Ferrándiz, encargado de inspeccionar su construcción ya desde diciembre de 1884, fue nombrado segundo comandante del buque, cargo que ejerció desde julio del 88 a marzo del 89 —el primero, como es bien sabido, fue don Pascual Cervera y Topete—.

Pocos jefes de la Armada podían, a estas alturas, mostrar los conocimientos que adquirió Ferrándiz en su denodada labor de inspección de las obras del acorazado durante su construcción y primeras pruebas, período que duró más de cinco años en total. Y aquello tendría consecuencias ulteriores muy importantes, tanto para su carrera profesional como para la Armada.

## Ascensos y nuevos destinos

Poco después de su vuelta de Francia, el 30 de mayo de 1889, Ferrándiz ascendía a capitán de fragata, obteniendo el destino de segundo comandante en la fragata *Asturias*, que sería sede de la Escuela Naval hasta el otoño de 1890.

---

(5) En su expediente aparece una hoja remitiendo al del torpedero *Acevedo*, pero consultado éste, la memoria no apareció.

Para entonces se le destinó a Filipinas como comandante del veterano crucero colonial *Velasco*, cargo que ejerció de marzo de 1891 a julio del 93. Consta que viajó con su crucero a Shanghái —para «mostrar el pabellón» ante un celeste imperio cuyas intenciones se desconocían y se temían— y luego a Hong Kong para efectuar las necesarias reparaciones, dadas las carencias del arsenal de Cavite. El caso es que, como tenía por costumbre, Ferrándiz literalmente se «volcó» en su buque, con la consecuencia de que por real orden de 12 de septiembre de 1893 se aprobaba la revista de inspección de la nave con motivo del relevo de su mando, «con agrado el excelente estado de policía y disciplina en que se halla el buque». Aquello, unido a la reparación en Hong Kong, le valió otra Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco de 2.<sup>a</sup> clase. En 1894 recibiría la de San Hermenegildo.

Entregado el mando del crucero de forma tan destacada y vuelto a España, fue destinado a Santander como comandante de Marina, para luego, en 1895, pasar al Ministerio de Marina en Madrid como oficial primero y, poco después, como secretario del Centro Consultivo, lo que muestra a las claras la confianza puesta en él, en sus conocimientos, en su trabajo y en su trayectoria profesional. Por aquella época viajó a Gran Bretaña a inspeccionar las obras de los dos diques flotantes allí encargados para La Habana y Cavite.

El 19 de septiembre de 1895 ascendía a capitán de navío.

## De nuevo el *Pelayo* y la guerra del 98

No tardó en encenderse de nuevo la guerra en Cuba, y con ella, el peligro de una intervención de Estados Unidos, latente durante todo el siglo. En previsión de problemas, se envió el *Pelayo* a los astilleros franceses que lo habían construido para realizarle unas mejoras, pues el rápido desarrollo de las técnicas navales empezaba a dejar al buque obsoleto apenas unos años después de su entrada en servicio.

Las reformas incluían el cambio de calderas por unas acuatubulares, tipo Niclausse, de mucho menor consumo y más rápidas en levantar presión; un recorrido general de la maquinaria; el cambio de la artillería secundaria, que de una pieza de 16 centímetros Hontoria a proa y doce más de 12 centímetros del mismo sistema, y en las bandas pasó a estar integrada por nueve piezas Schneider-Canet de 14 centímetros de tiro rápido; la instalación de un blindaje de 70 milímetros para proteger la batería secundaria; la supresión de las cofas altas...

Entendiendo que el más capacitado para inspeccionar y aprobar esas obras de modernización tan complejas era el propio Ferrándiz, nuestro marino fue nombrado comandante de la unidad más potente de la Armada en enero de 1897. No sería culpa suya que los obreros de la maestranza francesa y sus huelgas provocaran retrasos tales que, cuando estalló finalmente la guerra con Estados Unidos, el 25 de abril de 1898, el *Pelayo* aún estuviera en obras y debiera volver precipitadamente a España (para evitar ser internado a consecuencia de la neutralidad francesa) con los trabajos de reparación a medio terminar. Del



mismo modo tuvieron que hacerlo el *Carlos V*, al que se le estaban instalando los mecanismos eléctricos de sus dos torres de artillería pesada; la *Vitoria*, apenas operativa, y la *Numancia*, también en obras de modernización y, que debió volver a remolque y «en rosca», completamente inoperativa.

Consumado el desastre de Cavite el 1 de mayo, y relevado al frente del Ministerio de Marina el almirante Bermejo por el capitán de navío de primera clase Auñón, el nuevo mando planeó un contragolpe con los buques disponibles para ayudar en Santiago a la escuadra de Cervera, ya bloqueada.

A estos buques disponibles se los agrupó en la llamada «escuadra de reserva», al mando del contralmirante don Manuel de la Cámara y Livermoore, fuerza que se organizó en tres divisiones. La primera, al mando directo del propio Cámara, con el *Carlos V* y cuatro cruceros auxiliares atacaría la costa este de Estados Unidos; la tercera, al mando del capitán de navío Barrasa, con otros tres auxiliares atacaría el tráfico marítimo estadounidense a la altura de las costas de Brasil, y la segunda, puesta al mando de Ferrándiz y que incluía al *Pelayo*, a la *Vitoria* con un artillado provisional y al segundo trío de *destroyers*, haría una finta por el Atlántico para engañar al enemigo, pero volvería sobre las costas españolas para protegerlas, dado que la limitada autonomía del *Pelayo* y de la *Vitoria*, por no hablar de la de los *destroyers*, desaconsejaba el cruce del Atlántico (6).

Por causas muy diversas en las que no entraremos aquí, tal plan fue abandonado en beneficio de otro que conducía a la escuadra de reserva —reducida ahora al *Pelayo*, el *Carlos V* y tres cruceros auxiliares, aparte de carboneros y transportes— a una expedición de socorro a las Filipinas. Cámara iba al frente, pero Ferrándiz conservaba el mando del nuevo buque insignia, el *Pelayo*.

Desgraciadamente, el acorazado no había sido diseñado para una misión semejante, pues su autonomía le obligaba a repetidas y muy problemáticas escalas para carbonear, limitadas, además, a puertos neutrales por la legislación internacional. Para colmo de males, el acorazado, con su coraza, máquinas y pesado armamento a cuestas, calaba mucho, por lo que tendría problemas para pasar el canal de Suez. Como se preveía una larga campaña, el buque llevaba bastante más munición que la de su cargo, así como lubricantes, provisiones y equipajes de todo tipo, etc. Ello obligó a limitar el carbón estibado para no incrementar el calado (7).

Entre que el personal de máquinas estaba poco entrenado y el buque en un defectuoso estado de alistamiento sucedió que el acorazado llegó a Port Said prácticamente sin carbón, al tiempo que las autoridades otomanas —bajo influencia británica—, que controlaban el canal por entonces, ponían todos los obstáculos posibles para su carboneo. Aquello derivó en un sinnúmero de problemas, reclamaciones, molestos carboneos en la mar fuera del puerto y de las aguas jurisdiccionales, y en la exasperación de Cámara, que llegó a proponer a

---

(6) RODRÍGUEZ, Agustín: «Un proyectado contraataque», en *Operaciones de la guerra de 1898. Una revisión crítica*. Madrid, 1998, pp. 75 y ss.

(7) *Ibidem*, pp. 185 y ss. «La Expedición del Almirante Cámara»

Auñón dejar atrás al *Pelayo* y seguir sólo con el *Carlos V* y los auxiliares. Con mucho trabajo se pudieron vencer todas las dificultades y, por fin, el 7 de julio la escuadra fondeaba en Suez, tras haber atravesado el canal.

Pero allí le alcanzó la noticia de la destrucción de la escuadra de Cervera el día 3 y la orden de inmediata vuelta a las costas españolas, pues se temía, y con razón, un ataque de las victoriosas escuadras norteamericanas contra las ciudades portuarias y tal vez contra las Canarias o Ceuta, por no hablar de la tensión con Gran Bretaña a causa del proyecto español de artillar el campo de Gibraltar y la bahía de Algeciras ante la previsible llegada de las escuadras enemigas.

Sin embargo, aquellas tormentas no llegaron a descargar, el armisticio se concretó en agosto de aquel infausto año, y pocas semanas después comenzaban las negociaciones de paz en París.

El 3 de enero de 1899, Ferrándiz entregó el mando del *Pelayo*, que debía volver a Francia a terminar sus obras interrumpidas por la guerra, siendo destinado a continuación a Gran Canaria como comandante de Marina

## Un nuevo rumbo

Tras dos años justos en ese destino, el 17 de febrero de 1901 Ferrándiz era agregado a la Comisión para la Traducción del Código Internacional de Señales, siendo destinado el 8 de mayo de ese mismo año, como auxiliar, al Centro Consultivo de la Armada. En mayo del año siguiente era nombrado jefe del 1.º Negociado de la Dirección de Material del Ministerio de Marina, y tras ejercer de presidente del tribunal para el examen de ingreso en la Escuela Naval en 1902, e intervenir en el pleito con la compañía Clydebank por el retraso de ésta en entregar el segundo trío de *destroyers*, el 11 de marzo de 1903, y a instancias del entonces ministro de Marina e insigne navalista don Joaquín Sánchez de Toca, fue nombrado director de material del citado ministerio, así como vocal de la Junta de Escuadra al día siguiente (8).

Aquello era la antesala del ministerio, y con la nueva crisis del gobierno, en una época caracterizada por la brevedad de los gabinetes, Ferrándiz, el 5 de diciembre de 1903, se vio nombrado ministro de Marina, puesto en que duraría poco más de un año —presentó su dimisión el 16 de diciembre de 1904—. El gabinete en el que se integró era de signo conservador y estaba presidido por don Antonio Maura y Montaner. Sánchez de Toca asumió en él la cartera de Gracia y Justicia.

En este fugaz paso por el ministerio hay que encuadrar el conocido como primer plan naval de Ferrándiz, que como tantos otros por aquellos difíciles años en que se llegó a poner en cuestión la misma existencia de la Armada, se discutió en las Cortes, aunque no alcanzara a aprobarse.

---

(8) Para la época, es un estudio clásico el de BORDEJÉ, FRANCISCO: *Vicisitudes de una Política Naval*. San Martín, Madrid, 1978.

Para muchos autores, tal plan naval era sólo un esbozo aún sin madurar; lo cierto es que hacía hincapié no tanto en las nuevas construcciones de buques, muy limitadas, pues se reducían a una docena de torpederos, un buque escuela y 10 cañoneros, estimándose como previas e insoslayables profundas reformas en la Armada y en las construcciones navales. De interés es que por primera vez se consignaba la necesidad de adquirir «un torpedero sumergible de 100 a 110 toneladas, buque experimental y para instrucción de personal», en que se entrevé el interés de Ferrándiz por las nuevas ideas. Pero otros autores han tratado ya de este fallido plan, por lo que nos limitamos a mencionarlo (9).

Ya antes de ser ministro había ascendido a capitán de navío de primera clase, el 26 de marzo de 1903; antes, en mayo de 1902, había recibido la distinción francesa de Gran Oficial de Nicham el Ahonar, y había ocupado un escaño de senador por Lérida en 1903.

Se imponía un período de reflexión tras la tentativa frustrada de plan naval, permaneciendo sin destino hasta que el ministro Villanueva le nombra director de la Marina Mercante el 6 de julio de 1905, en un gabinete presidido por Montero Ríos.

Tras sucesivos gobiernos de Moret y de López Domínguez, de nuevo de Moret y del marqués de la Vega de Armijo, que nada adelantaron en la cuestión de la reconstrucción de la flota, el 25 de enero de 1907 volvía a la presidencia don Antonio Maura y Montaner, y con él Ferrándiz, que se hace cargo de nuevo de la cartera de Marina.

Y ahora sí que se consiguió el objetivo tan trabajosamente alcanzado: el 7 de enero de 1908 se aprobaba por las Cortes el plan naval que llevaría su nombre, el cual puede conceptuarse como el primer y decisivo intento de reconstruir el poder naval español tras el Desastre del 98.

## Un análisis del plan naval de Ferrándiz

Aunque otros ponentes se ocuparán más detenidamente de las características más notables del programa de construcciones navales y de reorganización de la Armada, bueno es que aportemos nuestra visión sobre el asunto, que tal vez sirva para poner de relieve cuestiones poco recordadas por haber sido obviadas o atenuadas ante la avalancha de datos de cualquier especie (10).

En nuestra opinión, estaban radicalmente claras las durísimas lecciones del Desastre de 1898:

---

(9) VEGA BLASCO, Antonio de la: «Un Plan Naval fallido: Ferrándiz 1904», en *Revista de Historia Naval*, año 1993, núm. 43, pp. 85-104.

(10) Nos encontramos ahora realizando un trabajo titulado «Los Planes Navales españoles, de 1898 a 1920», que esperamos ver en breves meses publicado como libro. Nuestras reflexiones son un muy esquemático adelanto de lo que referiremos allí por extenso.

1. La cuestión de las construcciones navales, tanto las de los arsenales públicos como las de los astilleros privados, había sido literalmente desastrosa frente a los cuatro cruceros de Cervera, faltos de cosas esenciales, nada menos que nueve grandes unidades de la Armada, siete de ellas de potencia igual o superior, no habían podido disparar un solo cañonazo en la guerra por no estar terminadas tras largos años de construcción, por resultar defectuosas, o por necesitar obras de modernización en Francia.

2. El control del gasto en estas construcciones fue entre inexistente o claramente deficiente. Los recursos destinados a la construcción de buques, pese a no ser todo lo cuantiosos que habría sido deseable, bien pudieran haber sido suficientes de no ser por los incrementos sobrevenidos de costes, desvíos presupuestarios, etc.

3. Las infraestructuras navales, el mantenimiento de los buques y el adiestramiento de las dotaciones habían sido capítulos muy descuidados;

4. Si con la pérdida de las posesiones en ultramar las misiones de la Armada se habían simplificado en algún sentido, no era menos cierto que la institución necesitaba una amplia reforma, tanto orgánica como en materia de personal.

5. La política de «Recogimiento» o, por decir, con palabras más actuales, de «Neutralidad» había sido literalmente suicida: España no podía actuar sola en un mundo sometido a una carrera cada vez más acelerada de armamentos terrestres y navales de todas las potencias, coligadas o no. Y había quedado claramente de manifiesto en el 98 que Canarias, Ceuta, Baleares y otros territorios como Sahara y Guinea habían estado en la mira de las grandes potencias.

España necesitaba una alianza para dotarse de un esquema defensivo: obviamente, no podía defenderse de todos y en cualquier dirección; una alianza aseguraría algunos territorios y desvanecería ciertas amenazas, con lo que se podrían concentrar las fuerzas en esos lugares y en los restantes amenazados.

España necesitaba, dado su insuficiente desarrollo industrial y tecnológico, de la amistad de grandes potencias que le suministrasen la tecnología naval avanzada que necesitaba para su defensa, desde el diseño de los buques a personal especializado, desde ingenieros a obreros, materiales como blindajes y otros que aquí no se podrían construir, etc, etc. No se podía seguir confiando en el «mercado libre» de armamentos: en una crisis, ese mercado podría verse clausurado o restringirse severamente y, desde luego, no aseguraba la asistencia y apoyo técnicos necesarios para algo tan delicado y complejo como una flota.

Para los cuatro primeros puntos, bastaron la firme voluntad política de don Antonio Maura, dispuesto a orillar cualquier dificultad, y los conocimientos técnicos en esos aspectos de Ferrándiz, con revolucionarias medidas como el arriendo de los arsenales del Estado a la Sociedad Española de Construcción Naval, la reestructuración en profundidad del ministerio y de los órganos de la Armada, el énfasis puesto en las infraestructuras, maniobras, etc., o las reformas en el personal de la Armada, creando la Escala de Mar y la de Tierra.

Muchas de estas reformas fueron, como era de esperar, polémicas, y aún hoy se puede discutir si se acertó en todo, y hasta qué punto, o se cometieron errores u omisiones. De lo que no cabe duda es de que supusieron un auténtico revulsivo en todos los aspectos y marcaron el inicio en todos ellos: las construcciones navales, el material, los buques y el personal.

Muy de destacar es la honradez de Ferrándiz, que no se benefició a título personal en absoluto de sus reformas: al suprimirse el grado de capitán de navío de primera clase, pasó a ser contralmirante, el equivalente en el nuevo escalafón, y con tal grado se retiró, sin pedir gracia alguna. Dentro de este mismo apartado de las reformas en materia de personal, Ferrándiz intentó abrir las puertas del Cuerpo General a los suboficiales y demás clases subalternas, proyecto que no cristalizó, tal vez por ser demasiado avanzado para la época, y que conociendo sus orígenes sociales nos explicamos perfectamente.

### Las consecuencias estratégicas

Como es bien sabido, el equilibrio internacional de fuerzas sufrió un importante reajuste cuando Gran Bretaña y Francia llegaron a una «entente» basada en el reparto de zonas de influencia en el norte de África, de Marruecos a Egipto. Desaparecía así la vieja rivalidad anglo-francesa, y se inauguraba un proceso de acercamiento que terminaría por convertirse en una alianza militar, a la que se sumaría el imperio ruso, aliado por entonces de Francia (11).

También es suficientemente sabido que los acuerdos de la «entente», sin conocimiento de los gobiernos españoles, implicaban a España en ese reparto, al concederle una zona de influencia en el norte de Marruecos, básicamente para que ninguna potencia pudiera amenazar desde allí Gibraltar y la ruta marítima imperial que por el Mediterráneo, con escala en Malta y embocando Suez, llevaba a los buques británicos a la India, Singapur y Hong Kong.

En España se vio tal invitación como un inesperado regalo, capaz de resituar al país en la esfera internacional, alejar peligros muy reales y dar una misión honorable a sus fuerzas armadas en Marruecos.

Claro que en Europa existía una organización antagónica, la Triple Alianza, que englobaba al imperio alemán, al austrohúngaro y a Italia, y el káiser Guillermo II no tardó en discrepar de esos acuerdos que, según él, ignoraban los derechos alemanes, fruto de lo cual fueron las sucesivas crisis marroquíes. Por otro lado, era evidente que Alemania no se conformaba ya con un segundo puesto en el comercio mundial y en los mercados coloniales, y aspiraba a tener una flota capaz de poner en serio peligro la hegemonía británica.

Gran Bretaña había saboreado el amargo gusto de la otrora *Splendid Isolation* en la guerra contra los bóers sudafricanos, y estaba dispuesta a tener

---

(11) Un buen punto de partida en la obra colectiva «Política española y política naval tras el Desastre (1900-1914)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 15. Madrid, 1991.

amigos que le sirvieran de apoyo. Su propósito era impedir que los alemanes obtuvieran bases en el Atlántico Norte, lo que haría peligrar Madeira y las Azores portuguesas, pero también las Canarias españolas o los puertos marroquíes, incluido Tánger.

Por otro lado, Gran Bretaña sabía que debería destacar lo mejor de su flota al Mar del Norte para bloquear a una Marina Imperial alemana de poderío creciente, y que aun tendría muchas responsabilidades por todo el globo. Ello implicaba un cierto abandono del Mediterráneo, que quedaría confiado a la Marine Nationale francesa. Pero ésta ni parecía una fuerza adecuada, ni tal vez suficiente para contener a la marina italiana y a la austriaca.

Y allí entraba España para negar bases a los alemanes en el Atlántico, confirmado con la visita del rey Alfonso XIII con la escuadra a las Canarias en 1906, al mismo tiempo que se celebraba la Conferencia de Algeciras o se abría un nuevo capítulo de colaboración militar con los Acuerdos de Cartagena del año siguiente, cuando Eduardo VII, al frente de una poderosa escuadra, conversó con el monarca español en la milenaria ciudad, mientras todo un lord Fisher y Ferrándiz mantenían una larga y discretísima entrevista.

Allí, casi con toda seguridad, nacieron los acorazados clase «España», la parte fundamental del plan Ferrándiz pues, de las 182.650.000 pesetas programadas como gasto total, los tres blindados se llevaban nada menos que 135 millones.

Con frecuencia se ha criticado el hecho de que los «España» fueran los *dreadnoughts* más pequeños del mundo, señalando que fueron rebasados casi inmediatamente por modelos mayores, mejor armados y blindados y más veloces, empezando por el buque que dio nombre a la serie.

También suele afirmarse que habría sido preferible construir, en vez de tres buques, sólo dos; pero mayores y más poderosos, por el mismo precio. Claro que tales buques, pongamos que de cerca de 20.000 toneladas, tal vez hubieran podido llevar 10 cañones de 305 milímetros. Por la ley del 33 por 100, en los buques respecto a su operatividad, significaba que sólo uno se hallaría disponible con 10 grandes cañones; mientras que de los tres «España» siempre habría dos disponibles, con 16 piezas, ventaja a la que había que añadir la obvia derivada de disponer de dos unidades en vez de una.

Además, se olvidan cosas muy importantes: cuando fueron encargados, ni la presumiblemente aliada Francia ni los posibles enemigos Italia y Austria-Hungría, ni contaban con tal clase de buques ni los tenían en proyecto.

En efecto, poco o muy poco podría aportar España a una alianza si con lo único que contaba era con el *Pelayo*, el *Carlos V*, el *Princesa de Asturias* y el *Cataluña*, todavía sin terminar. Cualquier agrupación semejante de la Reggia Marina italiana era de todo punto superior a aquella poco lucida colección de buques anticuados.

Sin embargo, en comparación con los tres «España», cualquier agrupación italiana o austriaca quedaría desmerecida, y sus unidades, reducidas a *five minutes ships*, como denominaron muy gráficamente los británicos a todos los buques pre-*dreadnoughts*, en alusión al tiempo que podrían soportar las andanadas de sus enemigos a larga distancia.



Con los tres «España», y a un precio realmente reducido, Ferréndiz conseguía que la Armada pasara de ser un factor casi irrelevante en el equilibrio del Mediterráneo a una potencia de peso. Pocas veces se habrá logrado tanto con tan poco.

Y es bien cierto que la opinión mayoritaria por entonces de la Armada era construir acorazados pre-*dreadnoughts* del tipo «Nelson» o incluso cruceros acorazados tipo «Defence», y fue Ferréndiz quien inclinó la balanza hacia los nuevos buques.

La experiencia de la primera guerra mundial avalaría esta elección; ni un «Nelson» ni un «Defence» hubieran sido enemigos de cuidado para un «España», y los ejemplos sobran.

Se podrá decir que los «España» quedaron rápidamente desfasados por los modelos italianos y austro-húngaros, pero debemos recordar que ninguno de ellos montó cañones de más de 305 milímetros de calibre. Así que, en definitiva, cada «España» fijaba a un *dreadnought* enemigo, lo que ya era bastante, por más que en otros aspectos resultara un buque de prestaciones insuficientes.

Fue mérito de Ferréndiz comprender esto y encargar unos buques que tanto valor podían alcanzar en el futuro. Reparemos en que, con la tecnología de la época, era virtualmente imposible conseguir buques más potentes de esas características, es decir, con aquellas dimensiones tan limitadas.

Y cabe recordar que las dimensiones de los «España» no se vieron limitadas tan sólo por las restricciones presupuestarias, sino que también vinieron impuestas por las deficientes infraestructuras de los puertos, diques y bases que debían acogerlos. Otra solución, aparentemente más ambiciosa, hubiera significado hacer obras previas de tal calibre y coste, que la reconstrucción de la escuadra se habría diferido y encarecido considerablemente. Todo ello sin olvidar, por supuesto, que incluso los limitados «España» fueron todo un reto para nuestra industria naval, y que la empresa habría sido imposible sin la asistencia británica.

Las cosas evolucionaron en otro sentido en contraste con el declarado interés británico por la ayuda española, Francia se mostró siempre desdeñosa de una eventual colaboración militar y naval española; además, las divergencias con respecto a Marruecos alejaron aún más a ambas potencias y, sobre todo, Italia fue variando su posición, primero hacia la neutralidad en 1914, y luego a entrar en la contienda al lado de los aliados. Aquello convertía la participación de España en mucho menos necesaria, con lo que la neutralidad fue posible.

También, como hemos publicado ya, propició la revisión acometida por el plan Miranda, que contemplaba la construcción de un nuevo trío de acorazados mucho más potentes. Ahora, con una España neutral y convenientemente aleccionada por las enseñanzas de la contienda, más que aportar acorazados a una alianza interesaba dotarse de submarinos, a la sazón entendidos como un arma defensiva (12).

---

(12) Cfr VV.AA.: *Los submarinos españoles* (Aqualarga-Grupo Cultural, Madrid, 2006), especialmente la segunda parte: «Nacimiento y consolidación del Arma Submarina», pp. 53 y ss.

Pero eso nos lleva demasiado lejos en el tiempo y en los problemas, insistamos que en nuestra opinión, incluso en la controvertida cuestión de la idoneidad del tipo de buque elegido, Ferrándiz estuvo mucho más inspirado de lo que generalmente se le reconoce.

## Últimos años y reconocimientos

Poco queda ya que contar, el 21 de octubre de 1909, y a consecuencia de la «Semana Trágica», caía el gabinete Maura, y con él Ferrándiz dejaba la cartera de Marina, pero su obra de reconstrucción estaba ya encauzada y no tardaría en dar sus adecuados frutos.

De hecho, ya el 12 de mayo de aquel año había pasado a la situación de reserva, y en ella recibió el 20 de marzo la Gran Cruz del Mérito Naval, pedida por el ministro Pidal y que había merecido con creces. Otra recompensa fue la Gran Cruz de la Orden de la Corona de Hierro de Austria-Hungria, y el nombramiento como senador vitalicio en 1909, después de haber sido electo también por Málaga. Como favor personal del rey, desempeñó en los últimos años de su vida el cargo de comisario regio en el Canal de Isabel II.

En Madrid, y en enero de 1918, fallecía el hombre que había sido capaz de dar nuevos rumbos a la Armada en el siglo XX, superando el «Desastre» y abriendo para ella una nueva, brillante y prometedora etapa en todos los sentidos.

Su labor no tardó en ser reconocida debidamente al darse su nombre a uno de los flamantes destructores de la clase «Churruca», botado en 1928, y que fue echado a pique por el certero fuego del *Canarias* en nuestra contienda fratricida.

No hubo otro «Almirante Ferrándiz» hasta que los acuerdos con los EE.UU. permitieron la cesión del destructor clase Fletcher, *David W. Taylor* en mayo de 1957, formando parte de la primera pareja de estos destructores que llegó a España junto con el *Lepanto*. Y en la Armada, el magnífico buque prestó sus servicios en lo mejor de nuestros escoltas de entonces, la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla de los «Cinco Latinos». El 1 de octubre de 1972, al igual que sus hermanos, fue adquirido en propiedad por la Armada, y se llegó a disponer la baja del *Ferrándiz* para noviembre de 1978, pero luego, considerando el buen estado general de los buques, se prolongó su vida operativa como patrulleros oceánicos hasta su baja definitiva el 17 de noviembre de 1987, tras más de treinta años de inestimables servicios en la Armada (13).

Tal vez haya llegado el momento de que otro buque de la Armada lleve el nombre del que tanto hizo por ella, ahora que, gracias en buena parte a la semilla que él sembró, casi todos nuestros buques son de construcción y hasta de diseño nacional.

---

(13) COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española. La ayuda americana y el programa de modernización*. Aldaba, Madrid, 1991, pp. 53 y ss.

# IMPLICACIONES INDUSTRIALES DEL PLAN DE ESCUADRA MAURA-FERRÁNDIZ

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA  
Ingeniero Industrial

Tras el desastre del 98, la Armada española se puede decir que desapareció. En los combates de Cuba, Puerto Rico y Filipinas se producen fuertes pérdidas de unidades navales, a las que hay que añadir las enajenaciones de otras, fundamentalmente cañoneros de pequeño tamaño, que no se consideraban necesarios o que por sus características no tenían posibilidad de realizar el viaje de vuelta a España.

Por otra parte, la pérdida de la flota y de las colonias menoscabó sobremedida la autoestima colectiva de los españoles, clase política incluida, y en paralelo, redundó en una menor credibilidad internacional de nuestro país. Entre los intelectuales y políticos surgieron movimientos regeneracionistas, con la mira puesta en forjar un cambio que permitiera a España recuperar la confianza en sí misma y restaurar su posición internacional.

Así pues, España comenzó el siglo xx, desde el punto de vista naval, con la urgente necesidad de contar con una escuadra que le diera un mínimo peso en la política internacional y, simultáneamente, asegurara la defensa de sus costas y archipiélagos y de los últimos vestigios de su imperio colonial. Esto se convirtió en un tema de discusión nacional entre los partidos políticos y también entre la gente de la calle.

## Prolegómenos

Para entender la labor realizada por José Ferrándiz y Niño en sus dos etapas como ministro de Marina (diciembre 1903-diciembre 1904 y enero 1907-octubre 1909), es preciso empezar repasando la situación de partida.

A lo largo del último tercio del siglo xix, la construcción de buques para la Armada española se realizaba:

- en astilleros situados en el extranjero. Normalmente las unidades de mayor tamaño o complejidad técnica;
- en los arsenales dependientes de la Armada, que se habían quedado obsoletos (1), se botaban réplicas de buques construidos en el extranjero o tecnológicamente sencillos;

---

(1) Se define la *obsolescencia* como el envejecimiento tecnológico, y se aplica tanto a equipos como a métodos de trabajo y técnicas.

- en astilleros privados situados en España (Vea-Murguía, astilleros del Nervión, etc.)

En cualquier caso, para las construcciones realizadas en España se recurría sistemáticamente a la importación de todos aquellos componentes que podían presentar un mayor grado de complejidad técnica.

El sistema que se seguía para la obtención de las unidades para la Armada no era un modelo de gestión definido ni establecido, simplemente era lo que se podía hacer en las condiciones que existían, sin plantearse dudas sobre la mayor o menor bondad y operatividad del sistema en su conjunto. Los hechos habían demostrado que esta forma de hacer las cosas había sido un total fracaso. En las construcciones realizadas en la época por los arsenales de la Armada y por astilleros privados nacionales o extranjeros, se presentaban de forma insoslayable y reiterada los mismos problemas:

- Diseños anticuados y en muchas ocasiones malos (protección, estabilidad, etc.)
- Retrasos en las construcciones, eternizándose los buques en grada.
- Pleitos con los astilleros nacionales y extranjeros.
- Costes de construcción elevados.
- Incumplimiento de las condiciones pactadas en los contratos.
- Construcción de otras unidades en los arsenales o en la industria nacional.
- Construcción de unidades aisladas.
- Incumplimientos en las características contratadas.
- Se utilizaban diseños obsoletos que daban lugar a buques incapaces de realizar la función para la que se habían contratado.
- Buques mal calculados (problemas de estabilidad, de radio de acción, etc.) o con diseños no adecuados a las necesidades de la Armada.
- Complicaciones en las adquisiciones de buques y concursos adjudicados a astilleros extranjeros, con incumplimientos de todo tipo por los mismos, que implicaban penosos pleitos fuera de España. Pueden servir de ejemplo los problemas en la construcción del acorazado *Pelayo*, o la imposibilidad de que el crucero *Cristóbal Colón* pudiera montar la artillería de grueso calibre.

Por otra parte, los arsenales no se hallaban en disposición de dar el salto tecnológico preciso. Tampoco la industria privada tenía capacidad para acometer mejoras sustanciales, careciendo como carecía de lo que ahora se llama socios tecnológicos, fuertes inversiones y con un horizonte de contrataciones que permitiera ver un retorno lógico de los capitales invertidos.

La situación política y de gestión del Ministerio de Marina tampoco era la ideal. En el periodo de nueve años que va del 18 de mayo de 1898 y el 25 de enero de 1907, fecha del segundo nombramiento de José Ferrándiz y Niño, asumieron la cartera de Marina un total de 17 ministros, lo que da una media un poco superior a los seis meses de ejercicio del cargo.

## Planes navales entre 1898 y 1908

También en esos años se diseñaron diversos planes navales (2). Uno de los más ambiciosos fue el de Joaquín Sánchez de Toca Calvo, durante el gobierno de Francisco Silvela y de La Vielleuze de 1902. Proponía la construcción de siete acorazados de 14 a 15.000 toneladas, dos cruceros de 10.000, torpederos y submarinos. El monto se cifraba en 700 millones de pesetas, 500 de ellos dedicados a la construcción de buques. Posteriormente sufrió, siempre sobre el papel, importantes disminuciones, pasando el número de acorazados a cinco.

José Ferrándiz y Niño, como ministro de Marina en el gobierno de Antonio Maura y Muntaner de 1903-1904, redactó un proyecto de ley de «reforma general en la organización de los servicios de la Armada y programa sobre armamentos navales». En este documento primaba la reorganización de la Armada, y las obras en los arsenales y bases navales, sobre la construcción de nuevas unidades.

En la tabla 1, con datos extraídos del interesante libro de Fernando de Bordejé *Vicisitudes de una Política Naval*, se resumen los principales planes navales proyectados entre 1898 y 1908. Con la excepción del de Ferrándiz de 1908, ninguno de estos planes llegó a cristalizar, a pesar de que alguno de ellos fue incluso aprobado por las Cortes.

<b>Año</b>	<b>Autor</b>	<b>Importe</b>	<b>Plazo</b>
1898	Ramón Auñón	300 millones	10 años
1899	José Gómez Imaz	250 millones	8 años
1900	Francisco Silvela	515 millones	3 años
1902	Joaquín Sánchez de Toca	700 millones	8 años
1903	José Ferrándiz y Niño	No se llegaron a plantear	
1905	Eduardo Cobián	396 millones	6 años
1905	Miguel Villanueva	400 millones	10 años
1906	Alvarado Alba	8 millones	3 años
1908	José Ferrándiz y Niño	200 millones	8 años

Tabla 1. Planes navales desde 1898

El papel lo soporta todo, hasta los planes navales de siete acorazados y dos cruceros, pero la realidad económica del país no permitía hacer frente a esos desembolsos. Hay que tener en cuenta que el valor de la peseta en la época era completamente diferente del que nosotros hemos conocido.

Además, la situación de los arsenales y de la industria española casi hacía obligatorio construir esos buques en el extranjero.

---

(2) En este aspecto ver en el número 43 (año 1993) de la *Revista de Historia Naval* el interesante artículo llamado «Un Plan Naval Fallido: Ferrándiz, 1904», de Antonio de la Vega Blasco.

Por otra parte, cualquier plan naval anterior a 1905, es decir, elaborado antes de la construcción del HMS *Dreadnought* (3), habría producido buques que hubieran quedado anticuados desde su misma construcción. En este sentido, la Armada tiene mucho que agradecer a que la inestabilidad política de esa época histórica impidiera poner en marcha esos planes navales

## El segundo plan de Maura-Ferrándiz

En el momento en que Antonio Maura llegó al poder, el 25 de enero de 1907, con una mayoría de diputados que le permite disponer de un gobierno fuerte y estable (1907-1913), uno de los empeños que ya traía era la continuación de los trabajos para la construcción de una nueva escuadra. Para ello vuelve a nombrar ministro de Marina al capitán de navío de primera clase (4) José Ferrándiz y Niño, que ya había ocupado el cargo en el gobierno de 1903-1904.

Habían pasado casi diez años desde la destrucción de las escuadras de Cuba y Filipinas, y la situación de la Armada era patética. Además, en 1905 se había producido la que probablemente fue la más importante transformación en el diseño naval durante toda la época de los buques de guerra dotados de blindaje: la botadura del *Dreadnought*.

Entre Maura y Ferrándiz consiguen la aprobación de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales (5), de 7 de enero de 1908. Como se deduce claramente de su nombre, su objetivo era bastante más ambicioso que la simple construcción de un cierto número de buques de combate, por muy complejos y novedosos tecnológicamente que pudieran ser. La ley tenía varios propósitos:

- obtener las primeras unidades para la flota que se consideraba debía disponer España, sustituyendo la escuadra y buques perdidos en Cuba y Filipinas y renovando las envejecidas unidades heredadas de la época de la Restauración;
- potenciar la industria nacional, tanto la de construcción naval militar como la auxiliar, y dejar sentadas las bases fabriles con que plasmar las construcciones previstas en los sucesivos programas navales;
- plantear reformas profundas en la organización del Ministerio de Marina y en la Armada, en los campos de la organización, la gestión y administración y el personal.

---

(3) El HMS *Dreadnought*, construido entre 1905 y 1906 siguiendo las ideas de lord Fisher, en esa época primer lord del Almirantazgo, fue el primer acorazado monocalibre y propulsado por turbinas de vapor que se botó, desencadenando una carrera de armamentos navales al dejar anticuados a todos los buques de línea diseñados con anterioridad..

(4) Equivalente al actual grado de contralmirante.

(5) *Gaceta de Madrid* de 7 de enero de 1908.



Centrándonos en los medios materiales con que implementar las obras proyectadas, el plan se estructuraba en seis partes, tres de ellas dedicadas a los trabajos de mejora a realizar en los arsenales, y las otras tres, a la construcción de buques y a la adquisición de armas y equipamientos.

En el apartado referente a la habilitación del arsenal de Ferrol, se contemplaban como obras principales la construcción de una grada, dotada con medios de transporte de materiales, y de un dique para grandes buques, así como de dos muelles, uno metálico, para armamento de buques, y otro para descarga de materiales. También se contemplaba la creación de talleres para herreros de ribera y montaje a flote y la construcción de nuevos polvorines, y el arreglo de los caminos y embarcaderos. Igualmente se planteaba el dragado de la dársena y antedársena del arsenal, para que pudieran acoger los buques en ciernes. Por último, como obras auxiliares se recogían las de finalización de la central de energía eléctrica, arreglo de vías, reparación de almacenes y talleres y adquisición de herramientas y medios de transporte.

Bajo el rótulo de «Habilitación del Arsenal de Cartagena», el Plan de Escuadra proyectaba la construcción de un depósito de agua y de nuevos polvorines, y el arreglo de sus caminos y embarcaderos, así como la adecuación de los almacenes existentes y el enlace de la vía del arsenal con la red general de ferrocarriles.

El epígrafe «Habilitación del Arsenal de La Carraca» planteaba la construcción de la dársena de entrada al nuevo dique, un depósito de agua, nuevos polvorines y el arreglo de sus caminos y embarcaderos. También se planificaba el dragado de los caños, problema crónico en esa base naval. Otra parte importante del presupuesto se reservaba para la potenciación de la fábrica de artillería, incluyendo la preparación de los talleres, la adquisición de maquinaria para la construcción de cañones y sus montajes, así como de material para el arrastre de cargas, instalación de una fábrica de proyectiles y la construcción de vías de comunicación.

Bajo el título de Habilitación y Defensa de los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena se planteaba la adquisición de material de torpedos (*sic*) y telegrafía sin hilos, y se incluía la construcción de un remolcador, cuatro aljibes con propulsión a vapor y barcasas para transporte de carbón y municiones.

Además de estas obras de mejora de los tres arsenales de la Armada, el plan incluía la construcción de tres acorazados, tres *destroyers* o submarinos y 24 torpederos. Es conveniente realizar algún comentario sobre el planteamiento de construcción de los tres *destroyers* o submarinos. No se trata de que se confundan los dos tipos de buque, el plan contemplaba la posibilidad de construir opcionalmente uno u otro. Dado que los buques existentes en otras marinas se consideró que eran experimentales se optó por abandonar esa posibilidad. También sorprende la utilización de la denominación inglesa *destroyer*, realmente muy en boga en la literatura especializada de la época, cuando uno de los primeros buques de este tipo en el mundo fue español, diseñado por Villaamil, y precisamente con el nombre de *destructor*.

Bajo el encabezamiento de otras atenciones se contemplaba la finalización de las obras del crucero *Reina Regente*, segundo de este nombre, adquisición de pertrechos para el *Cataluña*, la construcción de cuatro cañoneros de ochocientas toneladas y trece millas (6) de andar, diez buques para vigilancia de costas y una previsión económica para modificaciones y aspectos no contemplados en el Plan.

Como se puede ver, el conjunto de buques de combate y auxiliares contemplados en el plan se distribuía en tres rúbricas distintas, que para comodidad de los lectores se han reunido en la tabla 2.

Rúbrica	Buques y materiales
Construcción de buques de combate	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 Acorazados</li> <li>• 3 Destroyers o Submarinos</li> <li>• 24 Torpederos</li> </ul>
Otras atenciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalización del crucero <i>Reina Regente</i> (2º)</li> <li>• Pertrechos para el crucero <i>Cataluña</i></li> <li>• 4 Cañoneros</li> <li>• 10 Buques de vigilancia</li> </ul>
Habilitación y defensa de los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Remolcador</li> <li>• 4 Aljibes</li> <li>• Barcasas para transporte de carbón y municiones</li> <li>• Materiales de torpedos y telegrafía sin hilos</li> </ul>

Tabla 2. Buques y materiales contemplados en el plan

Uno de los aspectos interesantes del pliego era el notable interés por obtener el máximo grado de nacionalización en las construcciones, con el doble designio de, por una parte, mantener en España el dinero procedente de las inversiones del Estado dedicadas a la construcción de una flota, y por otra, evitar la dependencia de astilleros y constructores extranjeros.

El presupuesto contemplado en la ley alcanzaba la cifra de 200.754.000 pesetas (7), una cantidad formidable para la época, en su mayor parte correspondiente a nuevas inversiones. Sólo el concepto para la construcción de diez buques de vigilancia de costas, por un importe de 2.100.000 pesetas, se preveía que se sufragara con los resultados de la venta de material inservible para la Marina. Sin la adición de esta cantidad el presupuesto del Plan de Escuadra recogido en la llamada Ley Maura-Ferrándiz ascendía a un total de 198.654.000 pesetas. El desglose de conceptos y cantidades se ha recogido en la Tabla 3.

Se fijaba un plazo de ocho años para la realización de todo lo previsto, tanto en lo relativo a las obras en los arsenales como en nuevas construcciones. Para las fechas de pruebas de mar, entregas, etc., se tomaba como punto de partida el día en que la empresa adjudicataria se hiciera cargo de cada uno de los arsenales.

(6) Curiosamente, en el texto de la ley se expresan todas las velocidades de los buques en millas (unidad de distancia), y no en nudos, como sería más correcto.

(7) Todas las cifras económicas están expresadas en pesetas con el valor del año de referencia.

## El concurso para la construcción de la escuadra

La aplicación práctica de la Ley se realizó aproximadamente tres meses más tarde, mediante un concurso dirigido a lo que en la actualidad denominaríamos «externalización» de los arsenales y a la construcción de los buques. Se convocó mediante la publicación en la *Gaceta de Madrid* de 23 de abril de 1908 del «Real Decreto sobre el Pliego de Bases Reguladoras para el Concurso de la Escuadra», que fijaba los requisitos que debían cumplir los licitantes.

Concepto		Importes en pesetas	
Habilitación del Arsenal de Ferrol		11.450.000	
Habilitación del Arsenal de Cartagena		370.000	
Habilitación del Arsenal de la Carraca		3.184.000	
Habilitación y defensa de los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena		3.120.000	
Acorazados, Torpederos <i>Destroyers</i> o Submarinos	Acorazados,	135.000.000	169.380.000
	<i>Destroyers</i> o Submarinos	6.300.000	
	Torpederos	28.080.000	
Otras actuaciones	Finalización del crucero <i>Reina Regente</i>	2.000.000	11.150.000
	Pertrechos para el Crucero <i>Cataluña</i>	150.000	
	Cuatro cañoneros	6.000.000	
	Diez buques de vigilancia	2.100.000	
	Previsión de cambios y obras no previstas	3.000.000	
Total presupuestado:		200.754.000	

Tabla 3. Presupuesto del plan Maura-Ferrándiz

El concurso incluía la gestión de los arsenales hasta la finalización de las construcciones previstas, separando la parte militar de las instalaciones de la denominada zona industrial, y la construcción de casi todos los buques contemplados en el Plan. Era evidente que cualquier otra construcción militar que se desarrollara en España en los siguientes años se realizaría a través de la sociedad adjudicataria del concurso, y lo mismo se puede decir de las obras, modificaciones y modernizaciones de los buques de la Armada.

El pliego estipulaba que se podían presentar al concurso empresas españolas, sin perjuicio de que pudiesen contar con socios extranjeros. En cualquier caso, las ofertas debían indicar claramente los trabajos que se reservaban para realizar en España.

Las construcciones y obras programadas se dividían en dos grupos. El Grupo I correspondía a los buques a botar en Ferrol y las obras a realizar en ese puerto, fundamentalmente el levantamiento de nuevas instalaciones en la zona de Esteiro, adecuadas a los buques a desarrollar y a las nuevas técnicas constructivas que en ellos se utilizarían. Los barcos a construir en Ferrol eran

tres acorazados de 15.000 toneladas. Las obras y construcciones planificadas para el arsenal comprendían una nueva grada, muelle para descarga de materiales, taller de herreros de ribera, muelle metálico para armamento, taller para montaje a flote, un dique para grandes buques, dragado de la dársena y antedársena del puerto militar, finalización de la central de energía eléctrica y realización de obras auxiliares y arreglo de talleres.

El denominado Grupo II incluía los buques a construir en el arsenal de Cartagena: tres *destroyers* de 350 toneladas, 24 torpederos de 180 y cuatro cañoneros de 800. No se incluía en el concurso ninguna obra civil a realizar por el adjudicatario en las instalaciones.

Grupo I.— Construcciones y obras en el Ferrol		Importe en pesetas %		
		Por buque	Total	
A	3 Acorazados de 15.000 toneladas 2.870 pts/tm	43.050.000	129.150.000	71,49 %
B	Construcción de una grada	—	410.000	
C	Construcción de un muelle	—	300.000	
D	Construcción del taller de herreros de ribera	—	400.000	
E	Construcción de un muelle metálico para armamento	—	500.000	
F	Construcción de un taller para montaje a flote	—	210.000	6,16 %
G	Finalización de la central de energía eléctrica	—	200.000	
H	Obras auxiliares y arreglo de talleres	—	610.000	
I	Construcción de un dique para grandes buques	—	7.000.000	
J	Dragados de la dársena y antedársena	—	1.500.000	
Presupuesto total para el grupo I:			140.280.000	77,65 %
Grupo II.— Construcción en Cartagena		Importe en pesetas		%
		Por buque	Total	
A	3 <i>Destroyers</i> de 350 toneladas a 6.000 pts/tm	2.100.000	6.300.000	3,49 %
B	24 Torpederos de 180 toneladas a 6.500 pts/tm	1.170.000	28.080.000	15,54 %
C	4 Cañoneros de 800 toneladas a 1.875 pts/tm	1.500.000	6.000.000	3,32 %
Presupuesto total para el grupo II:			40.380.000	22,35 %
Presupuesto total para buques:			169.530.000	93,84 %
Presupuesto para construcciones y obras:			11.130.000	6,16 %
Presupuesto total:			180.660.000	100 %

Tabla 4. Presupuesto del concurso

El importe total del concurso ascendía a 180.660.000 pesetas, que se distribuían en 169.530.000 pesetas para la construcción de buques y 11.130.000 pesetas para las obras en el arsenal de Ferrol. En la Tabla 4 se detalla el presupuesto para el concurso con la división en los dos grupos. Los datos corresponden a los precios máximos, pero este concepto sólo se aplicaba sobre el total de cada uno de los grupos puesto que se permitían minoraciones y mayoraciones dentro de ellos.

Las ofertas debían ser presentadas por sociedades nacionales con la posibilidad de contar con socios extranjeros. Debían indicar la parte de los trabajos que se reservaba para realizar en España, y para cada uno de los tipos de buque incluir planos, memoria técnica, estudios, etc.

Para los acorazados el pliego prescribía que debían estar contruidos en acero dulce y contar con dos cubiertas bajo la flotación y tres sobre ella (protectora, de batería, y alta), instalándose sobre la última la artillería principal. También indicaba las características generales de los buques en lo referente a desplazamiento, propulsión y armamento.

Hay dos puntos donde incidía fuertemente el pliego y en los que previamente se insistía en el Plan de Escuadra. El primero de ellos era la participación de la industria nacional en las construcciones. Por otro lado, continuamente se hacía referencia a la utilización de sistemas y métodos ya aceptados por alguna de las principales potencias marítimas y usados en los últimos buques contruidos para las mismas. Se buscaban construcciones nacionales acompañadas de las garantías de lo que hacían otras marinas.

Cabe realizar algunas consideraciones sobre el concurso. En primer lugar no salieron todos los conceptos recogidos en el Plan. Lo que se consideraba en el Plan y no salió a concurso debía ser gestionado directamente por el Ministerio de Marina, y si se comparan las dos listas de acciones tiene una cierta lógica. Lo más curioso es que el Arsenal de La Carraca seguía siendo gestionado directamente por la Armada, y se le dejaba de lado en las construcciones del Plan de Escuadra. Como buques y materiales no se incluían los diez de vigilancia costera y las embarcaciones y equipamientos para la defensa de los puertos. Tampoco comprendía de manera directa los trabajos a realizar en buques en construcción o en proceso de armamento. Sólo se indicaba un procedimiento de negociación para sacar adelante esos aspectos del concurso y con financiación adicional. También quedaban fuera del concurso las obras en los arsenales y puertos de Cartagena y La Carraca.

Otro segundo aspecto importante es que los acorazados se estimaron a 2.870 pesetas por tonelada, cuando en el plan se preveían a 3.000. Esta disminución que parece baladí, ciento setenta pesetas por tonelada, implica un importe de 2.550.000 por buque y un total de 7.650.000 para los tres acorazados. Además hay que recordar que se está hablando de pesetas de 1.908, y que la cifra de disminución del importe implica un 4,23 por 100 del presupuesto total del concurso. Cabe albergar la duda de si manteniendo la estimación del Plan no se habría podido disponer de acorazados con mejores características.

Por otra parte, y en el plazo de tan solo tres meses transcurrido entre la publicación del Plan de escuadra y el Pliego de Bases, se concreta la construcción de tres destructores, olvidándose el tema de los submarinos. Se planteaba que los existentes en otras marinas eran buques experimentales. España no dispondría de submarinos hasta el año 1916, y este tipo de buques no se

empezó a construir en serie en nuestro país hasta 1922, la clase B aprobada en el Plan Miranda y construida por la SECN.

Cuando se estudia en la actualidad el pliego redactado para regir el concurso la impresión resultante es penosa. Es cierto que no es posible medir con un rasero actual algo realizado hace casi un siglo, pero también lo es que las inversiones previstas en el Plan, casi 200 millones de pesetas, eran para la época una cifra formidable. Sorprende la cantidad de indefiniciones y lagunas que se encuentran en el pliego. Con la óptica actual el pliego de bases para el concurso no resiste el análisis más benevolente. No es fácil que hoy en día, con la actual Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el Reglamento que la desarrolla, se pueda plantear contratar algo tan trascendente económicamente, como era en su momento el Plan de Escuadra, con una documentación definitiva del concurso tan pobre. Tampoco las empresas lo aceptarían y para los medios de comunicación sería un tema sobre el que desarrollar ríos de tinta. Es evidente que el gobierno de Maura, con Ferrándiz como ministro de Marina, quería reservarse una casi total libertad de acción y quizá sea esa la razón de un pliego tan indefinido.

## **Las ofertas**

Al concurso se presentaron cinco ofertas, una de ellas retirada antes del acto de apertura de pliegos. Correspondían en orden de presentación y de apertura a los denominados: grupo francés, el astillero italiano Ansaldo, grupo asturiano o nacionalizador; la SECN también llamado grupo inglés o bilbaíno, y a la empresa alemana Krupp.

### *El grupo francés*

La primera de las ofertas presentadas corresponde al que se denominaba grupo francés que estaba compuesto por Forges et Chantiers de la Méditerranée y Ateliers et Chantiers de la Gironde, aportando la experiencia en construcción naval y Schneider et Compagnie (Creusot) como responsable de los blindajes y del armamento. No contaba con socios españoles y planteaba que quería gestionar un acuerdo con la Fábrica Nacional de Trubia, dependiente del ejército, para la fabricación de parte de la artillería y la fundición de grandes piezas.

La oferta económica planteaba 140.600.000 pesetas para el denominado Grupo A, construcciones y obras a realizar en Ferrol, y 40.000.000 de pesetas para las construcciones a llevar a cabo en Cartagena. De acuerdo con estos datos se incumplía el pliego, ya que en él se prohibía de forma explícita el traspaso de presupuestos entre los Grupos I y II, aunque sí se permitía dentro de cada uno de ellos.



La construcción, y posterior modernización, del acorazado *Pelayo* en los astilleros de Forges et Chantiers de la Méditerranée, en la Seyne cerca de Tolón, no debió dejar en la Armada una gran imagen de las capacidades de gestión de esa compañía. Por otra parte, en esas fechas la Marina francesa, y su industria naval, estaba metida de pleno en la construcción de acorazados de tipo pre-*Dreadnought*; se encontraban en construcción los tres de la clase *Verité*, y recién puestos en grada los cinco de la clase *Condorcet*. El primer *Dreadnought* galo fue el *Courbet*, cabeza de una serie de cuatro, al que se puso la quilla en septiembre de 1911, fue botado en el mismo mes del año siguiente y entregado a la Armada en noviembre de 1913.

### *Ansaldo*

La segunda oferta fue presentada por el astillero italiano Societa Gio. Ansaldo & Co., conocido por Ansaldo, situado en Génova. Incluía cuatro diseños distintos de acorazados, variando entre las 16.100 y las 16.250 toneladas, con el objetivo de que el Ministerio de Marina escogiera el más adecuado a sus intereses. Igualmente aportaba varios diseños para los restantes buques a construir.

En Italia esta empresa trabajaba con patentes de Armstrong, sobre todo en lo referente a la artillería, aunque en la propuesta preveía la colaboración de la austriaca Skoda para la artillería y de empresas francesas para los blindajes: Forges du Loire et du Midi, Marel Freres. Las obras en los arsenales las planteaba con el soporte técnico de la sociedad italiana dedicada a las obras hidráulicas Ercole, Antico e Soci así como con la aportación de los ingenieros españoles Andrés Comerma, autor del proyecto del dique de San Julián, y Eduardo Vila, director del puerto de La Coruña. En su oferta no proporcionaba ningún dato sobre los posibles socios españoles que deberían formar parte de la empresa a constituir en el caso de ser adjudicatarios del concurso.

No definía de forma clara ningún aspecto referente a la participación de socios españoles, ni qué partes del contrato se realizarían en nuestro país. Entre lo poco que consta está la intención de alquilar a la Armada las instalaciones para la fabricación de artillería existentes en San Fernando (Cádiz).

Hay que recordar los problemas de la Armada con este astillero durante la construcción del crucero acorazado *Cristóbal Colón*, y fundamentalmente con el suministro de su artillería principal, que nunca llegó a montar, siendo destruido en Santiago de Cuba sin ella. El propio almirante Cervera, que gestionó los contratos y la construcción del citado buque, decía respecto a Ansaldo y los cañones de grueso calibre: *¡Nos han engañado tantas veces!*

Además Ansaldo no había construido ningún acorazado para la marina italiana. Al primer *Dreadnought* de ese país, el *Dante Alighieri*, no se le puso

la quilla hasta junio de 1909, siendo botado por el Reggio Cantiere de Castellammare di Stabia, en Nápoles, en agosto de 1910 y entregado a la marina italiana en septiembre de 1913.

### *El grupo asturiano*

El denominado grupo asturiano, también llamado en la época grupo nacionalizador o grupo español, liderado por el empresario asturiano José Tartiere, tenía como socios a un conjunto de empresas asturianas y vizcaínas: Astilleros del Nervión, S.A., San Francisco del Desierto, S.A., ambas de Bilbao, Mieres S.A. de Asturias, y La Industria S.A. de Barcelona. La artillería y los blindajes proponía fabricarlos en España, en la Fábrica de Artillería de Trubia.

El diseño de los acorazados que proponía provenía de uno de sus socios extranjeros, la empresa William Beardmore and Company Limited, con astilleros en Glasgow, que era la antigua y conocida Napier and Sons. No había construido ningún *Dreadnought* y en la propuesta presentaba como referencia datos de los cruceros construidos para la Royal Navy y del *Agamemnon*, uno de los dos últimos acorazados clásicos construidos para Inglaterra.

El socio para los proyectos de destructores, torpederos y cañoneros era Palmers Shipbuilding & Iron Company Limited, con instalaciones situadas en las orillas del río Tyne en las proximidades de Newcastle. Esta compañía había diseñado para la Armada los tres cruceros de la clase *Vizcaya*, que se perdieron en el combate de Santiago de Cuba. Además como otras referencias aportaba la construcción del acorazado *Lord Nelson*, gemelo del *Agamemnon* y numerosos destructores, torpederos y cañoneros.

Para las obras en el Arsenal de Ferrol contaban con la asistencia técnica de Robert Mac-Alpine & Sons, también con sede en Glasgow. Ante las dudas sobre la naturaleza de los fondos en el arsenal de Ferrol, arena o roca, y las diferencias de coste entre el trabajo en unos y otros, no cierra el precio de estas obras, aceptando lo expuesto en el pliego y planteando un acuerdo posterior.

### *Sociedad Española de Construcción Naval*

La cuarta oferta fue presentada por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), empresa constituida específicamente para el concurso. Contaba con un capital de 20 millones de pesetas y entre sus socios españoles figuraban Altos Hornos de Vizcaya, Metalúrgica Duro Felguera y la Compañía Trasatlántica. También el sector financiero tenía presencia a través de los bancos de Castilla, Bilbao, del Comercio, Vizcaya, etc.

El socio extranjero era la sociedad inglesa Vickers Armstrong Ltd. Además contaban con patentes, o asistencia técnica, entre otros de Parsons para las

turbinas, Thornycroft para el diseño de los destructores y del astillero francés Agustín Normand para los torpederos. El 40 por 100 del capital correspondía a sociedades extranjeras, quedando el resto en manos de los inversores españoles. Desde el principio era indudable, y los hechos así lo demostraron, que el peso de la oferta y de la sociedad lo llevaba Vickers. Para las obras hidráulicas en el Arsenal de Ferrol contaban con el asesoramiento de la compañía denominada sir John Jackson & Sons.

Su oferta para los acorazados tenía un importe de 127.512.000 pesetas frente al tipo del concurso de 129.250.000, es decir una bajada de 1.638.000 pesetas (1,27 por 100). La propuesta incluía la construcción en Cartagena de un submarino de 120 toneladas, que fue rechazada, y del que no se ha conseguido ninguna otra referencia.

### *Las ofertas que no fueron*

La empresa alemana Krupp presentó oferta que curiosamente retiró antes del acto de apertura de pliegos y en consecuencia no llegó a abrirse. Esta empresa era bien conocida como fabricante de cañones y de planchas de blindaje pero no se dedicaba a la construcción naval, lo que hace pensar que incluiría en su propuesta a algún astillero alemán. Como se puede ver no hubo propuestas con asistencia técnica y socios de origen americano y austriaco, las restantes potencias de la época. Es evidente que los recuerdos del 98 estaban demasiado próximos para que fuera admisible una propuesta con la colaboración de empresas norteamericanas.

En el caso de Austria, no olvidemos que en ese momento era una potencia naval en el Mediterráneo y sobre todo en el Adriático, mar en el que tenía bastantes kilómetros de costa, su industria naval no tenía afanes de expansión por el extranjero. La oferta de Ansaldo contaba con el apoyo técnico para la fabricación de piezas de artillería de la fábrica Skoda Werks, situada en Checoslovaquia, integrada dentro del Imperio Austro-Húngaro.

Dado que tanto la oferta del grupo asturiano como la del grupo francés planteaban la utilización de los servicios de la Fábrica Nacional de Artillería de Trubia es conveniente dejar establecida la incapacidad de dicho establecimiento fabril para la construcción de los cañones y blindajes de los acorazados. Para hacerse una idea de ello basta decir que la fabricación de las piezas de 101,6 de la batería secundaria de los acorazados que se concertó por la SECN a medias entre la Fábrica de Placencia de las Armas, que ya pertenecía al grupo Vickers, y la factoría de Trubia. Para poder poner en marcha esta producción la factoría estatal se vio obligada a la adquisición e importación de numerosas máquinas. En España no se habían construido nunca piezas de 305 mm con las características que precisaban los acorazados del momento y no había medios para ello.

A modo de ilustración, que refleje el grado de ajuste entre la realidad y los precios marcados en el concurso, en la Tabla 5 se incluye la compara-

ción entre los del grupo asturiano y los tipos establecidos en el Pliego de Bases.

## Adjudicación y escándalo

### *Consideraciones sobre las ofertas*

Ciertamente las ofertas del grupo francés y de Ansaldo no tenían ninguna oportunidad de ganar el concurso dado que eran propuestas presentadas por empresas extranjeras, sin intervención de capital nacional. A pesar de lo ambiguo del pliego no parece que desechar esas dos ofertas presentara grandes dificultades. Tampoco puede pensarse que la Marina tuviera gran interés en contratar el Plan de Escuadra con dos astilleros con los que había tenido problemas serios relativamente pocos años antes. Parece evidente poder afirmar que los competidores que realmente estaban en liza eran el grupo bilbaíno y el grupo asturiano.

Grupo	Concepto	Tipo	Oferta
Grupo I construcciones y obras en el Ferrol	3 Acorazados	129.150.000	133.742.000
	Construcción de una grada	410.000	410.000
	Construcción de un muelle	330.000	300.000
	Construcción del taller de herreros de ribera	400.000	400.000
	Construcción de un muelle para el armamento	500.000	500.000
	Construcción de un taller para montaje a flote	210.000	210.000
	Finalización de la central de energía eléctrica	200.000	200.000
	Obras auxiliares y arreglos de talleres	610.000	610.000
	Construcción de un dique para grandes buques	7.000.000	7.000.000
	Dragado de la dársena y antedársena	1.500.000	1.500.000
	Rebaja para entrar en la cifra del concurso	—	-4.592.000
	Presupuesto total para el grupo I:	140.280.000	140.280.000
Grupo II construcciones en Cartagena	3 Destroyers de 350 toneladas	6.300.000	6.840.000
	24 Torpederos de 180 toneladas	28.080.000	30.220.000
	4 Cañoneros de 800 toneladas	6.000.000	6.000.000
	Rebaja para entrar en la cifra del concurso	—	-2.680.000
	Presupuesto total para el grupo II:	40.380.000	40.380.000
	Total ambos grupos:	180.660.000	180.660.000

Tabla 5. Comparación oferta grupo asturiano

La oferta del grupo nacionalizador, también llamado grupo asturiano, consideramos que tenía problemas de credibilidad. Los socios españoles no tenían experiencia en la construcción de buques de guerra y tampoco los socios extranjeros aportaban una experiencia que se pudiera considerar resolutive. Por otra parte, la Fábrica de Trubia podía hacerse cargo, con dificultades y utilizando patentes extranjeras, de la construcción de la artillería de 42,75 y 100 mm, pero no consideramos posible que pudiera fabricar la artillería principal, 305 mm, de los acorazados. Similar situación se producía con los blin-

dajes, que eran bastante más que simples planchas de acero colocadas en el casco. Por parte de la Liga Marítima había un declarado apoyo a esta proposición. Dentro de esta corporación, grupo de presión interesado fundamentalmente en que España volviera a ser una potencia naval, uno de los elementos más activos era Joaquín Sánchez de Toca Calvo, que era su presidente.

Considerando los socios tecnológicos extranjeros, la propuesta de la SECN ofrecía las mayores garantías técnicas y de solvencia de las soluciones tecnológicas que proponía. La oferta del grupo asturiano presentaba aspectos que probablemente la hacían inviable, entre ellos el de construcción en España de blindajes y artillería de grueso calibre.

### *Adjudicación*

El resultado del concurso se hizo público el 14 de abril de 1909, siendo adjudicataria la Sociedad Española de Construcción Naval. El 23 de junio de ese mismo año la empresa se hizo cargo de la zona industrial del Arsenal de Ferrol, y el 25 de agosto de las instalaciones de Cartagena.

Desde que se publicaron los pliegos de bases para el concurso y durante todo el proceso de adjudicación se habían producido diversas intervenciones intentando favorecer a alguna de las propuestas presentadas. En este aspecto el grupo asturiano fue probablemente el que se movió más, o quien lo hizo de una forma más abierta a través de periódicos y otras publicaciones.

El escándalo alcanzó sus niveles más altos cuando el 17 de abril, tres días después de la adjudicación, se produjo una denuncia ante las Cortes contra Ferrándiz. La firmaba Juan Macías, teniente auditor de 1.<sup>a</sup> Clase de la Armada, y en ella se acusaba al ministro de un delito de prevaricación en el desenlace final del contrato (8).

En el Congreso de los Diputados se producen interpelaciones y se crea una comisión para investigar la denuncia. Maura apoya a su ministro planteando incluso la cuestión de confianza. La situación llega hasta el extremo de originarse incidentes de orden público en Madrid. Detrás de ellos posiblemente estuvieran algunos de los partidarios de la propuesta del grupo asturiano. Incluso se plantea la posibilidad de suspender la actividad del parlamento.

El 23 de abril el denunciante se niega a declarar ante los tribunales y el 26 del mismo mes los diputados encargados de revisar el expediente de adjudicación dicen que no ven en él nada fuera de lo normal, o que permita sustentar acusaciones tan graves como las planteadas. Al final el asunto se deshinchó, resultando incluso fortalecido el gobierno de Maura, que gana la votación en el Congreso por una mayoría abrumadora.

Posiblemente las dudas sobre la forma en que se realizó la adjudicación pudieran contar con algunos puntos de razón. En primer lugar Vickers daba

---

(8) En este aspecto ver el libro de Fernando Bordejé titulado *Vicisitudes de una Política Naval*.

por ganado el concurso fechas antes de que se convocara, llegando incluso a realizar una inspección de los arsenales de Ferrol y Cartagena. Antes de que se sustanciara la adjudicación del concurso ya había habido comentarios sobre el tema del otorgamiento del contrato a la SECN

El conocido historiador naval Agustín Ramón Rodríguez González (9) ha apuntado los aspectos fundamentales de los denominados Acuerdos de Cartagena, firmados por España y Gran Bretaña y que también implicaban a Francia. En las negociaciones habidas con motivo de la visita del monarca inglés a Cartagena tomaron parte Ferrándiz como ministro de Marina y lord Fisher en representación del Almirantazgo (10). Da a entender la existencia de conversaciones que entrañaban el apoyo de la Armada española a la *Royal Navy* en el Mediterráneo ante la posibilidad de un enfrentamiento con los imperios centrales (Alemania, Austria) e Italia.

Eso podría significar, de forma no explícita y menos aún declarada, que los buques contemplados en el Plan de Escuadra debían ser realizados con asistencia técnica inglesa. Alguna crítica de la época decía que la oferta del Grupo Asturiano era una oferta española con socios ingleses y la oferta del denominado Grupo Bilbaíno era una oferta inglesa con socios españoles. Y esto pudo tener más importancia de la que en principio pudiera parecer.

No hay que olvidar que en el Mar Mediterráneo existían dos rutas vitales para Gran Bretaña y Francia. La Ruta Roja comunicaba la India con Inglaterra a través del canal de Suez y el estrecho de Gibraltar, cruzando longitudinalmente todo el Mediterráneo. La denominada Ruta Azul unía los territorios metropolitanos y coloniales franceses del norte de África, Orán y Argel con Marsella. Ambas rutas eran fundamentales para poder reforzar las tropas de los países de la *Entente Cordiale* situadas en Europa con otras de carácter colonial.

En cualquier caso resulta sorprendente la premura con que se llevó a cabo el conjunto del proceso de externalización de los arsenales. La toma de posesión

Hito	Fecha
Nombramiento del gobierno de Antonio Maura	25 de enero de 1907
Publicación de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales	7 de enero de 1908
Fecha de publicación del concurso	17 de abril de 1908
Fecha de apertura de las plicas del concurso	21 de agosto de 1908
Fecha de adjudicación del concurso	14 de abril de 1909
Toma de posesión por la SECN de las instalaciones de Ferrol	23 de junio de 1909
Toma de posesión por la SECN de las instalaciones de Cartagena	25 de agosto de 1909

Tabla 6. Resumen de hitos y fechas

(9) Ver en *Revista General de Marina* de julio de 2004 el artículo denominado «Centenario de la Entente franco-británica. Consecuencias navales para España», de Agustín Ramón Rodríguez González.

(10) Lord Fisher ocupó el cargo de «First Sea Lord», Primer Lord del Almirantazgo, entre 1904 y 1910.



sión por la SECN de las instalaciones de los antiguos arsenales se realizó a los dos años y medio del nombramiento del gabinete de Antonio Maura, y sólo dieciocho meses después de la publicación de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales. En la Tabla 6 se recoge el resumen de los principales hitos y fechas.

## **Implicaciones industriales del plan de Escuadra**

Cuando Ferrándiz es nombrado por Maura ministro de Marina en 1903 se encuentra con una situación que se caracteriza por la inexistencia de buques significativos con los que organizar la defensa naval de España y con la inadaptación de los órganos de gobierno de la Armada, fundamentalmente el Ministerio de Marina. Hay que añadir como último elemento la incapacidad tecnológica de los arsenales para poder llevar a cabo nuevas construcciones. Esta situación se agudiza más si cabe cuando vuelve a ocupar la cartera ministerial a partir de 1907.

Se contaba con unos puntos de partida importantes. Existía una voluntad política para llevar a cabo la construcción de una nueva escuadra y los cambios organizativos tecnológicos e industriales que debía conllevar. También había un fuerte interés de casi todos los segmentos del país por disponer de una fuerza naval que permitiera a España recuperar parte de su papel en la política mundial.

El esquema diseñado por Maura-Ferrándiz para hacer frente a esa situación estaba formado por tres grandes pasos: establecimiento de los fundamentos normativos, obtención de las bases tecnológicas e industriales, y por último la construcción de los buques.

### *Establecimiento de los fundamentos normativos*

Intentar formalizar un plan de nuevas construcciones sin haber realizado cambios organizativos, legislativos y en la normativa de funcionamiento de la Armada y del Ministerio de Marina, era un camino que conducía a un fracaso seguro. Por ello las primeras acciones de Ferrándiz estuvieron dirigidas a forzar cambios en este ámbito.

Del plan naval diseñado en su primer periodo en el Ministerio de Marina (1903-1904) se decía que no contemplaba la construcción de nuevos buques y que fundamentalmente eran cambios legislativos y una reorganización de las estructuras de la Marina. Las medidas de carácter normativo contenidas en la ley de Escuadra y el resto de las modificaciones legislativas, incluyendo la reorganización del Ministerio de Marina y de la Armada, que planteó Ferrándiz en su segunda época en el Ministerio eran absolutamente necesarias en el proceso de cambio.

## *Base industrial*

Respecto a la preparación de las bases tecnológicas e industriales, era obligada una profunda modernización de las instalaciones fabriles dependientes de la Marina. Ya se ha citado que los arsenales de la Armada arrastraban desde años atrás una casi total incapacidad para diseñar, construir y mantener los buques que precisaba la Armada. En el estado en que se encontraban no era posible contar con ellos, para responsabilizarse de las nuevas construcciones. Por ello se decidió que un grupo industrial, con participación española, y asesoramiento técnico de astilleros extranjeros, debía hacerse cargo de la construcción y reparación de unidades navales en los Aarsenales.

La idea, que realmente se cumplió, era que a partir de ese punto ya era posible la realización de planes para la obtención de nuevos buques para la flota. Esta parte fue llevada a cabo además de lo puesto en marcha por Ferrándiz, por otras personas, dentro de gobiernos de distinto signo, entre los que se puede destacar al almirante Augusto Miranda, el marqués de Cortina y al almirante Honorio Cornejo, en su respectivo paso por el Ministerio de Marina.

El impulso en la nacionalización de las construcciones navales tuvo una gran importancia industrial y económica en los astilleros, pero también supuso un empuje indirecto a través de la industria auxiliar y de las empresas contratistas.

El contrato con la SECN, tras sucesivas prórrogas, modificaciones y ampliaciones, se mantuvo hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, en que fue denunciado por el gobierno español considerando que, con las circunstancias del momento, el modelo de arrendamiento de los arsenales no era de interés para España y su Armada. Posteriormente las mismas instalaciones pasaron a depender, sin interrupciones, del Consejo Ordenador de Construcciones Navales (1939-1947) y de la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, posteriormente Izar y en la actualidad Navantia.

La creación de la Sociedad Española de Construcción Naval tuvo implicaciones tremendamente positivas para España, y ello en campos de distinto carácter. La SECN no se centró exclusivamente en la construcción naval militar. Puso en marcha factorías para suministrar al Ejército piezas de artillería de campaña, antiaérea y de costa. En este campo es de reseñar que fue una de las grandes beneficiarias del Plan de Artillado de Bases Navales del general Primo de Rivera, también en asociación con la inglesa Vickers-Amstrong. Para la construcción de artillería disponía de la Factoría de Reinosa y de los Talleres de Artillería de La Carraca.

También entró, con astilleros en Cádiz y Bilbao, en el campo de la construcción de barcos mercantes, que igualmente desarrolló en las instalaciones de El Ferrol y Cartagena aprovechando momentos de menor desarrollo de buques militares. La empresa se abrió a otros campos como la construcción de vagones y locomotoras. Si bien inicialmente trabajó con patentes de socios extranjeros su tamaño le permitió poner a punto tecnologías propias.

Dentro del capitalismo casi a ultranza imperante en la época de creación de la SECN, esta sociedad también supuso un impulso social, en ocasiones casi

paternalismo, en aquellas zonas donde tenía instaladas sus factorías, sobre todo cuando a veces era la única empresa de gran tamaño implantada.

### *Construcción de la Escuadra*

Tipo	Época	Arsenales	Industria	Extranjero	SECN	Total
	Ant. 1908	0	0	1	0	1
Acorazados	Post. 1908	0	0	0	3	3
	Total:	0	0	1	3	4
	Ant. 1908	0	0	0	0	0
Portaaeronaves	Post. 1908	0	0	1	0	1
	Total:	0	0	1	0	1
	Ant. 1908	19	5	7	0	31
Cruceros	Post. 1908	0	0	0	8	8
	Total:	19	5	7	8	39
	Ant. 1908	0	0	7	0	7
Destructores	Post. 1908	0	0	4	20	24
	Total:	0	0	11	20	31
	Ant. 1908	0	0	0	0	0
Submarinos	Post. 1908	0	0	6	12	18
	Total:	0	0	6	12	18
	Ant. 1908	7	7	1	0	15
Cañoneros y Minadores	Post. 1908	0	1	0	11	12
	Total:	7	8	1	11	27

	Época	Arsenales	Industria	Extranjero	SECN	Total
Todos los tipos de buques	Ant. 1908	26	12	16	0	54
	Post. 1908	0	1	11	54	66
	Total:	26	13	27	54	120

Tabla 7. Construcciones y adquisiciones navales entre 1878 y 1938. Por número de unidades

Una vez llevados a cabo los dos aspectos citados anteriormente era planteable la construcción de los primeros buques para la flota, pero ello con pasos cortos, como de hecho hizo Ferrándiz. Como consecuencia directa del concurso y del contrato firmado con la SECN se construyeron treinta y dos buques de combate:

- En el astillero de Ferrol: acorazados: *España, Alfonso XIII y Jaime I*.
- En la factoría de Cartagena: destructores: *Bustamante, Villaamil y Cadarso*, cañoneros: *Recalde, Laya, Bonifaz y Lauria* y torpederos denominados *1 a 22* (Los presupuestos para los dos no construidos se dedican a la financiación del destructor *Velasco*).

En los treinta años que van de 1908 a 1938 se construyeron por la SECN, en las instalaciones puestas en marcha como consecuencia del Plan de Escua-

dra y el Concurso, como buques principales: 3 acorazados, con un total de 47.100 toneladas, 8 cruceros, dos de ellos pesados, con un total de 58.965 toneladas; 20 destructores, con 27.702 toneladas, más otros dos vendidos a Argentina; 12 submarinos, con 8.886 toneladas; 11 cañoneros y minadores, con 15.649 toneladas y 22 torpederos, 3.960 toneladas.

Tipo	Época	Arsenales	Industria	Extranjero	SECN	Total
Acorazados	Ant. 1908	0	0	9.918	0	9.918
	Post. 1908	0	0	0	47.100	47.100
	Total:	0	0	9.918	47.100	57.018
Portaaeronaves	Ant. 1908	0	0	0	0	0
	Post. 1908	0	0	9.900	0	9.900
	Total:	0	0	9.900	0	9.900
Cruceros	Ant. 1908	64.655	32.369	17.911	0	114.935
	Post. 1908	0	0	0	58.965	58.965
	Total:	64.655	32.369	17.911	58.965	173.900
Destructoros	Ant. 1908	0	0	2.648	0	2.648
	Post. 1908	0	0	4.542	27.702	32.244
	Total:	0	0	7.190	27.702	34.892
Submarinos	Ant. 1908	0	0	0	0	0
	Post. 1908	0	0	3.046	8.886	11.932
	Total:	0	0	3.046	8.886	11.932
Cañoneros y Minadores	Ant. 1908	3.809	4.932	550	0	9.291
	Post. 1908	0	1.700	0	15.649	17.349
	Total:	3.809	6.632	550	15.649	26.640

	Época	Arsenales	Industria	Extranjero	SECN	Total
Todos los tipos de buques	Ant. 1908	68.464	37.301	31.027	0	136.792
	Post. 1908	0	1.700	17.488	158.302	177.490
	Total:	68.464	39.001	48.515	158.302	314.282

Tabla 8. Construcciones y adquisiciones navales entre 1878 y 1938. Por desplazamiento

Los datos relativos a las unidades construidas en los 30 años anteriores y posteriores a la promulgación de la Ley de Escuadra se recogen en la Tabla 7, por número de unidades, y en la Tabla 8 los datos de tonelaje de desplazamiento. Del análisis de los mismos se pueden extraer aspectos interesantes y cambios fundamentales en aspectos como:

- Número de unidades construidas. En esas tres décadas la SECN construyó casi la mitad de las unidades principales obtenidas por la Armada desde 1878.
- La SECN construyó algo más del 50% del tonelaje adquirido por la Armada en todo el periodo considerado.
- En general eran buques con desplazamiento unitario superior a los de la época anterior.

- Tipología y nivel cualitativo de los buques muy superior a los anteriormente construidos.
- Construcción de series frente a las unidades aisladas.
- Con la excepción de unidades tecnológicamente avanzadas para la época (submarinos) y las adquiridas por las necesidades urgentes de las campañas en el Protectorado de Marruecos, la casi totalidad de los buques para la Armada se construyeron en España.

### *Problemas y fallos*

Ciertamente el plan de escuadra de Maura-Ferrándiz no era excesivamente ambicioso en las construcciones a realizar, ni en sus características, ni en las inversiones que amparaba. Basta compararlo con los siete acorazados y dos cruceros del plan de Sánchez de Toca, y sus setecientos millones de presupuesto, para confirmar una parte importante de esas afirmaciones. Por otro lado los acorazados, la mayor apuesta del plan, eran excesivamente pequeños, los *Dreadnought* de menor tamaño construidos por cualquier marina, problema que llegaba a límites extremos en los destructores y en los torpederos. No se puede afirmar que los buques construidos fueran los mejores de su época. Sin embargo supuso un revulsivo profundo en la situación naval de España y en la organización de la Armada.

Es evidente que en las construcciones realizadas dentro del marco del Plan de Escuadra no todos los problemas que aparecían en épocas anteriores tuvieron solución inmediata. Hubo errores en los buques seleccionados, retrasos, un número excesivo de componentes fundamentales que hubo que adquirir en el extranjero, etc. Pero también es cierto que en esa época se pusieron los cimientos de lo que son las actuales factorías de Navantia en Ferrol y Cartagena.

Entre los principales problemas cabe destacar que seguía existiendo una dependencia tecnológica, en cuanto a los diseños, de una sociedad inglesa (Vickers Armstrong), y ello a pesar de que Ferrándiz planteó a utilizar proyectos de otros países (torpederos con diseño de la empresa francesa Agustin Normand). También en lo referente a la fabricación de determinados materiales y equipos la dependencia del extranjero todavía era muy fuerte. La creación de esta flota sufrió fuertes retrasos por motivos relacionados con la novedad de la tecnología de las construcciones y por el comienzo de la Primera Guerra Mundial en 1914, que implicó que muchas unidades se entregaran tras la finalización de la misma debido a la imposibilidad de importación de materiales y equipos de origen inglés, dado que su industria estaba volcada en el esfuerzo militar para la Royal Navy.

### **Conclusiones**

Es indudable la importancia que tuvo el Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz (1908) para la Armada Española, puesto que supuso la construcción de

unidades navales modernas que sustituyeran a las perdidas, diez años atrás, en las batallas de Cavite y Santiago de Cuba. Además estableció de facto un modelo de gestión para las nuevas construcciones que, sin ser perfecto, rompía con los problemas de épocas anteriores y mejoraba grandemente la situación existente.

Con todo, su mayor importancia para el conjunto de España hay que buscarla considerando sus implicaciones industriales, que son bastante más amplias. Ferrándiz se planteaba que, para ir más allá de la construcción ocasional de una serie de unidades de combate, era preciso disponer de la infraestructura industrial que permitiera la existencia de una industria naval militar en España.

## Bibliografía

### Libros

- AGUILERA, Alfredo: *Buques de Guerra Españoles 1885-1971*. Editorial San Martín. Madrid, 1972.
- Balincourt, Comandant De. *Les Flottes de Combat*. Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales. París, ediciones de diversos años.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una Política Naval*. Editorial San Martín. Madrid, 1978.
- CEBALLOS TERESÍ, José G: *La Nacionalización del Poder Naval y el Concurso para la Escuadra*. Imprenta de José Perales y Martínez. Madrid, 1908.
- COSTA Y MARTÍNEZ, Joaquín: *Marina Española o la Cuestión de la Escuadra*. Establecimiento Tipográfico de Leandro Pérez. Huesca, 1912.
- GARDINER, Robert (Editor): *Conway's all the World Fighting Ships. 1906-1921*. Conway Maritime Press. Londres, 1985.
- PARKES, O y PRENDERGAST, Maurice: *Janés Fighting Ships*. Sampson Low Marston, Londres, ediciones de diversos años.
- PRESTON, Antony: *Battleships of World War I*. Galahad Books. Nueva York, 1972.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La Construcción Naval Militar en España. 1730-1980*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares. Madrid, 1980.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política Naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín. Madrid, 1988
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín: *Nuestra Defensa Naval. Primer Programa*. M. Romero, Impresor. Madrid, 1903.
- VIÑA REMIS, Enrique (Coordinación de la obra: CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio): *Un siglo de España: Centenario 1898-1998. ¿Pantanos o Acorazados?: Economía y Defensa en la España del Novecientos*. Servicio de Publicaciones de la UCLM. Cuenca, 1998.
- El Programa Naval y las Industrias Nacionales*. Imprenta Municipal. Madrid, 1908
- El Resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*. Servicio de Publicaciones de la Armada. Madrid, 1994.

### Revistas y periódicos

En la elaboración de este trabajo se han estudiado las colecciones de diversas publicaciones periódicas, y especialmente: *Diario del Ministerio de Marina*, *Gaceta de Madrid*, *Revista de Historia Naval*, *Revista General de Marina* y *Hacienda Pública Española*. En el n.º 38 de esta última revista, correspondiente al año 1976, resulta muy interesante la lectura del artículo *El coste de oportunidad del programa naval de 1907: ¿Pantanos o acorazados?*, cuyo autor es Joseph Harrison.