

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.^a 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.^a 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.