

«UNA ESCUADRA DEL SIGLO XX» EN EXPONAV: EL PROGRAMA DE MAURA-FERRÁNDIZ

José María CARDONA COMELLAS
Capitán de navío ingeniero y gerente de EXPONAV

Raúl VILLA CARO
Teniente de navío ingeniero y secretario de EXPONAV

Introducción



E todos es conocida la famosa Ley Ferrándiz de 1908 y por qué se llegó a ella tras los desastres de nuestra Armada allende los mares. No está demasiado extendido el «cómo» de sus primeros pasos en el Congreso Marítimo de 1901, organizado por la Liga Marítima, en el que participaron como principales ponentes el propio Ferrándiz, además de los oficiales de la Armada Montagut, Espinosa, Concas, Andújar y Cardona. Este último el organizador y primer jefe de la Aeronáutica Naval en España.

El llamado Plan de Escuadra, además de la construcción de las unidades navales por todos conocidas, dedicó una importante dotación económica a la modernización de los arsenales de la Armada, 15 millones de pesetas de la época, y en concreto al Arsenal de Ferrol la cantidad de 11,45 millones, más del 75 por 100 del monto total, ya que sería este el que llevaría el peso de la construcción de las unidades navales contempladas en dicho plan. Esta modernización pasaba por la ampliación del Dique Reina Victoria Eugenia, el actual Núm. 2 del Arsenal de Ferrol, la famosa «Machina» y una serie de obras de mejora de la infraestructura.

Desde el punto de vista de la construcción naval militar en España, para llevar a cabo el Plan de Escuadra se convocó un concurso al que se presentaron cuatro grupos empresariales y que terminó siendo adjudicado a la SECN (Sociedad Española de Construcción Naval), La Naval. Esta, con sede central en el núm. 27 de la Calle Sagasta de Madrid, estaba integrada por varios



Cartel de la exposición.

empresarios españoles, liderados por el marqués de Comillas y Tomás de Zubiría Ybarra (conde de Zubiría), quien durante treinta años presidirá la compañía, asociados con varias firmas británicas (Vickers, Armstrong y John Brown & Co.) que aportaban, además de capital, tecnología y asesoramiento técnico y organizativo. Como parte de la adjudicación, el Estado español cedió a la SECN la gestión de las zonas industriales de los arsenales de Ferrol, La Carraca (Cádiz) y Cartagena, comprometiéndose la firma a nacionalizar la construcción de los buques todo lo posible. La SECN podía construir para otras marinas o a particulares, pero dando siempre prioridad a los pedidos de la Armada española.

Sin lugar a dudas, esta SECN es el punto de inflexión para la construcción naval militar en España, germen del desarrollo tecnológico que ha llevado a los astilleros españoles, liderados por Navantia, a ser los primeros que han exportado un portaaviones a una marina extranjera, así como fragatas de tipo AEGIS, sin olvidar el hito que supuso el diseño y fabricación de las *F-100*, reduciendo de manera notable el desplazamiento de los buques AEGIS americanos. Y el Plan Ferrándiz fue también el punto de partida para que Ferrol fuese, de ahí en adelante y hasta nuestros días, el lugar donde se construyeran los buques de la Armada de mayor porte.

La exposición

El Museo Naval y la Fundación EXPONAV han querido rendir homenaje a aquellos personajes y empresas diseñando la exposición «Una Escuadra del siglo XX», aprovechando la sinergia que supone que la cabeza de ambas fundaciones la ostente el almirante jefe de Estado Mayor de la Armada. El



Modelo del acorazado *España*.



Modelo del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

TEMAS GENERALES



Óleos de los reyes Alfonso XIII y Victoria Eugenia.

Museo Naval (Madrid) cedió para la muestra un total de nueve modelos de gran valor técnico y artístico de otros tantos buques representativos de la época; el Museo Naval de Ferrol aportó tres más, así como una bandera de la época y un plano diametral muy vistoso. Uno de estos modelos, el del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, aparte de ser de gran valor técnico por su perfección, fue de los más visitados. También colaboraron en la exposición el Ayuntamiento de Ferrol, que prestó los óleos del rey Alfonso XIII, la



Plano diametral del *Almirante Cervera*.



Acto de inauguración de la exposición.

reina Victoria Eugenia de Battemberg y de José Ferrándiz y Niño, así como una placa del antiguo «Cuadro de Esteiro», bautizado a mediados del siglo XX como Plaza Ferrándiz; la empresa Navantia cedió el atril de las botaduras de los cruceros del Plan Ferrándiz, la famosa hacha del maestro escultor Mariano Benlliure utilizada en la botadura del crucero *Alfonso XIII*, así como un plano diametral de este buque, de gran belleza.

Destacaba como figura principal de la exposición por sus grandes dimensiones el modelo del acorazado *España* del Museo Naval de Ferrol, que ocupó el centro de la Sala Carlos III. El resto de ella estaba ilustrado con una serie de paneles en donde se explicaban los diferentes planes de construcción hasta los comienzos de la Guerra Civil —Plan Ferrándiz (enero 1908), Plan Miranda (enero 1915), Plan Cortina (enero 1922), Plan Cornejo (julio 1926), así como los de la Segunda República— y se recogían hitos tan importantes como el nacimiento de la Aeronáutica Naval con el primer *Dédalo*, la modernización del Dique Reina Victoria Eugenia y el nacimiento de la SECN. Se completaba la muestra con unos expositores con libros de construcción de La Naval.

Para finales del 2016 está en nuestra mente la organización de la segunda parte de esta exposición, que abarcará desde 1941 hasta finales del siglo XX.

Plan Ferrándiz

José Ferrándiz y Niño actuó como ministro de Marina en dos etapas (diciembre 1903-diciembre 1904 y enero 1907-octubre 1909), y se encontró con una situación, procedente del último tercio del siglo XIX, en la que la construcción de buques de gran tamaño o gran complejidad técnica de la Armada española se realizaba en astilleros situados en países extranjeros, mientras que en los arsenales dependientes de la Armada solamente se fabricaban réplicas de los construidos en el extranjero o buques muy sencillos.

Por ello Ferrándiz, como ministro de Marina en el Gobierno de Antonio Maura de 1903, redactó un proyecto de ley de reforma general en la organización de los servicios de la Armada y otro sobre armamentos navales, con el que pretendía reorganizar la Armada mediante obras en los arsenales para modificar y mejorar la construcción de los buques nuevos. Entre los años 1898 y 1908 se llegaron a plantear nueve planes navales, de los cuales incluso alguno fue aprobado por las Cortes, pero de todos ellos únicamente el Plan Ferrándiz salió a la luz. En cualquier caso, habría que esperar al segundo Plan Ferrándiz para ver sus verdaderos frutos.

En el momento en que Antonio Maura llegó al poder en 1907, entre sus principales objetivos se encontraba el continuar con los trabajos para la construcción de una nueva escuadra, para lo que volvió a nombrar ministro de Marina al capitán de navío Ferrándiz y Niño que, como se ha comentado, ya había ocupado el cargo en 1903. Probablemente Antonio Maura fue uno de los mejores políticos españoles a la hora de comprender los problemas marítimos de nuestro país. Hasta ese momento habían existido muchos planes, pero todos morían en el intento por ser totalmente irrealistas.

Entre Maura y Ferrándiz consiguieron la aprobación de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales de 1908, con el claro objetivo de construir buques de guerra complejos y tecnológicamente avanzados. La ley tenía los siguientes objetivos:

- Renovar los buques obsoletos mediante la construcción de las unidades que se consideraran necesarias.
- Potenciar la industria nacional.
- Plantear reformas profundas en la Armada.

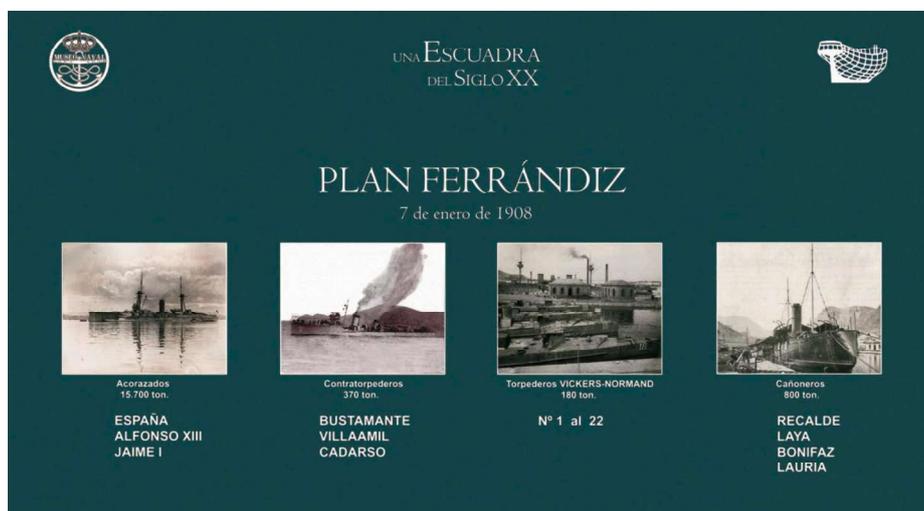
En el plan incluido en esta ley se incluían obras de mejora de los tres arsenales de la Armada (Ferrol, Cádiz y Cartagena) y la construcción de tres acorazados de 15.700 t, tres *destroyers* de 370 t, 24 torpederos de 180 t, cuatro cañoneros de 800 t y diez guardacostas.

Nos gustaría destacar de este plan la denominación inglesa *destroyer*, tal como aparece en el mismo, en vez de la de «destructor», nombre anterior al inglés.

Las construcciones y obras se dividieron en dos grupos. El primero correspondió a los buques que deberían ser botados y a las obras a realizar en el puerto de Ferrol, que consistían principalmente en el levantamiento de nuevas instalaciones adecuadas a los buques tecnológicamente avanzados que se pretendían construir en la zona de Esteiro. Los barcos cuya construcción se efectuaría en Ferrol eran los tres acorazados de 15.700 t. Las obras planificadas para el arsenal incluían una grada, un muelle para descarga de materiales, un taller de ribera, un muelle para armamento, un taller para montaje a flote, un dique para grandes buques, el dragado de la dársena y la finalización de la central de energía eléctrica. El segundo grupo comprendía los buques que se construirían en el arsenal de Cartagena: los tres *destroyers* de 370 t, los 24 torpederos de 180 t y los cuatro cañoneros de 800 toneladas.

Finalmente, el resultado del Plan significó la construcción de los tres acorazados (los *España: España, Alfonso XIII y Jaime I*), los tres *destroyers* (*Bustamante: Bustamante, Villaamil y Cadarso*), solamente 22 de los 24 torpederos (no recibieron nombres, únicamente numerales, del 1 al 22), cuatro cañoneros (los *Recalde: Recalde, Laya, Bonifaz y Lauria*) y únicamente tres de los buques guardacostas (los *Dorado*).

Entre las características finales del acorazado *España*, al que se puso la quilla en diciembre de 1909 y que fue botado en febrero de 1912, destacaba su desplazamiento de 15.700 t. Este buque disponía de una propulsión de turbinas de vapor Parsons, con engranajes reductores de 15.500 CV, con una velocidad de 19,5 nudos, cuatro hélices y una autonomía de 5.000 millas a 10 nudos. El carbón era el combustible.



Panel del Plan Ferrándiz.

TEMAS GENERALES

Los destructores tipo *Bustamante* cartageneros, de 548 t, también fueron propulsados por turbinas de vapor Parsons; con tres hélices desarrollaban una potencia de 6.250 CV y una velocidad de 28 nudos.

Los cuatro cañoneros tipo *Recalde*, de 787 t, montaban dos máquinas de vapor alternativas y dos calderas Yarrow, con una potencia total de 1.220 CV a tiro forzado.

Los torpederos 1 a 22, también cartageneros, desplazaban 180 t y alcanzaron (en las pruebas del *T-1* en 1911) la velocidad de 26,3 nudos y 3.750 CV en tiro forzado en las calderas.

Plan Miranda

El vicealmirante Augusto Miranda tomó el cargo de ministro de Marina en 1913. Desde ese momento tuvo cuatro años de continuidad en el puesto que le sirvieron para lograr unos objetivos, a pesar de verse afectado por el estallido de la Primera Guerra Mundial (después volvió a ser ministro dos veces más).

Miranda quiso continuar la obra del almirante Ferrándiz y así rentabilizar los astilleros que tanto había costado poner en marcha. El Plan Miranda proponía la construcción de los siguientes buques:

- Un acorazado, al que se debía colocar la quilla desde el momento en que se botara el *Jaime I* del Plan Ferrándiz.
- Un segundo acorazado, que se colocaría en gradas tras botarse el primero (hacia 1917).
- Un crucero y un destructor que deberían botarse en 1917, dejando las gradas libres para poner la quilla de unos segundos buques gemelos.
- Tres submarinos, que se botarían en 1918, y dejarían lugar para otros tres.
- Una serie de obras en los arsenales.
- Modernización del Tren Naval.

El importe de este programa era de 108 millones de pesetas para los buques y otros 50 millones para obras en tierra y Tren Naval. El importe total se debía consumir durante nuevos años.

Este plan no fue aprobado por las Cortes, entre otras cosas porque el atentado de Sarajevo vino a cambiar totalmente la situación, con el estallido de la Primera Guerra Mundial. El 30 de junio, Miranda presentó un nuevo plan. Se trataba de autorizar un único buque, un crucero explorador (*scout*) de 6.000 t, por un importe inicial de 158 millones de pesetas, que quedaron reducidos posteriormente a 15. Este buque sería finalmente el crucero *Reina Victoria Eugenia*, denominado posteriormente *República* y *Navarra*, de 5.590 t de desplazamiento, eslora de 140,8 m, manga de 15,2, calado de 5,6, 26 nudos de velocidad y una

autonomía de 4.000 millas a 18 nudos, y armado con nueve piezas de 150 mm. Este buque estaba propulsado por turbinas Parsons, alimentadas por doce calderas Yarrow (seis de carbón y seis de nafta) con 26.000 caballos. Su velocidad era de 26 nudos y la autonomía de 4.000 millas a 18 nudos. El armamento estaba constituido por nueve cañones Vickers de 150 mm de fabricación española, cuatro de 47, uno de 76, cuatro ametralladoras y cuatro tubos lanzatorpedos. Era un crucero rápido, pero no tenía la potencia de fuego de los grandes cruceros que se construían en Europa, como los *Invincible* británicos o los *Derfflinger* alemanes. Fue puesto en grada en marzo de 1915, botado en abril de 1920 y entregado a la Armada en febrero de 1923.

Sobre este buque circula la siguiente anécdota: defendía Miranda su proyecto en las Cortes cuando un diputado preguntó sobre qué era eso de crucero *scout*, a lo que otro congresista contestó diciendo que significaba «escuela». Y según cuentan, Miranda no le corrigió, y el Congreso votó a favor, con el pensamiento de que estaban autorizando la construcción de un buque escuela.

Mientras, en Europa había estallado la Primera Guerra Mundial. España se declaró neutral, aunque se crearon opiniones favorables a los dos bandos. Miranda ordenó proteger las costas, y así el crucero *Cataluña* y el cazatorpedero *Terror* dejaron Ceuta y se situaron en Las Palmas y Tenerife. El acorazado *Pelayo* y cuatro torpederos se posicionaron en Mallorca; el crucero *Río de la Plata* en las rías gallegas; el *Carlos V* en Cádiz, y el acorazado *Jaime I* se dirigió a Ceuta para vigilar el estrecho de Gibraltar.

Merece ser destacado, a modo de resumen, que finalmente y gracias al Plan Miranda, aparte del *scout Reina Victoria Eugenia*, se construyeron dos cruceros rápidos de 4.780 t (*Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*), diez submarinos (el *Isaac Peral*, tres de la clase A y seis de la clase B), tres destructores de 1.164 t (*Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*) y tres cañoneros de 1.335 t (*Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*).

Respecto a los cruceros, es necesario reseñar que a finales de 1915 se colocó en Ferrol la quilla del primero, y cinco años más tarde se puso la del segundo. En 1922, tras siete años en gradas, se pudo botar el *Blas de Lezo*, y al año siguiente se lanzaba el *Méndez Núñez*.

El devenir de las operaciones navales en Europa y el hundimiento de buques británicos por parte de submarinos alemanes hicieron dudar a Miranda sobre la supuesta superioridad de los acorazados y, debido a que el programa todavía era modificable, logró introducir en él una serie de cambios que afectaron a su programa naval, recogidos en la Ley 176 de febrero de 1915, conocida como Ley Miranda. El proyecto contemplaba la construcción de cuatro cruceros rápidos (que serían adjudicados a la Factoría de Ferrol en dos series), seis contratorpederos, también en dos series de tres (encargos para Cartagena), veintiocho submarinos (a construir en Cartagena), tres cañoneros y dieciocho guardacostas.



Panel del Plan Miranda.

El desarrollo tecnológico se vio reflejado años más tarde con la construcción de una nueva serie de cruceros rápidos de 7.795 t, los *Príncipe Alfonso* (*Príncipe Alfonso*, *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes*), de esbelto diseño y muy diferentes a sus predecesores.

Plan Cortina

El 11 de enero de 1922 se promulgaba una ley de nuevas construcciones navales gracias al marqués de Cortina, ministro de Marina. En realidad era la continuación del Plan Naval de Miranda de 1915. En base a esta ley se adjudicaban nuevos créditos y se prorrogaba el plazo de ejecución de aquella al haber vencido los establecidos. El 31 de diciembre de 1921 había prescrito el plazo de seis años de vigencia de la Ley Miranda, y se habían gastado hasta la fecha en nuevas construcciones 106 de los 230 millones presupuestados, quedando un remanente de 124 millones.

Con respecto a las obras en tierra, se habían gastado en esa fecha unos 20 millones, quedando otro tanto en remanente. Por esta ley se definieron los desplazamientos y características de los cruceros, destructores y submarinos que quedaban pendientes de la Ley Miranda y se autorizaron nuevas cantidades para finalizarlos por importe de 450 millones de pesetas. La inflación de la época había absorbido gran parte del presupuesto primitivo.

Aunque apoyados en la Ley Miranda, que permitía introducir cambios y mejoras en los buques a construir de acuerdo con las experiencias y enseñanzas de la guerra, por la llamada Ley Cortina de 1922 la Armada pudo disponer de más fondos para seguir contratando nuevos buques con La Naval.



Panel del Plan Cortina.

Destacar que con el Plan Cortina finalmente también se construyeron dieciséis destructores de 1.536 toneladas (*Churruca*, *Alcalá Galiano*, *Sánchez Barcaiztegui*, *José Luis Díez*, *Almirante Ferrándiz*, *Lepanto*, segundo *Churruca*, segundo *Alcalá Galiano*, *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Escaño*, *Ulloa*, *Jorge Juan* y *Císcar*), seis submarinos de la clase C y el *Dédalo*, portahidroaviones de 10.800 t que, construido en el Reino Unido y de bandera alemana, con el nombre de *Neuenfels*, fue entregado a España por la República de Weimar después de la Primera Guerra Mundial como reparación por los hundimientos de buques españoles sufridos a manos de los submarinos alemanes.

Plan Cornejo

Un Real Decreto Ley de 9 de julio de 1926, en plena dictadura del general Primo de Rivera, siendo ministro de Hacienda José Calvo Sotelo y ministro de Marina el vicealmirante Cornejo, autorizó un crédito de 268.500.000 pesetas para construir tres cruceros tipo *Washington* de 10.000 t a 87 millones la unidad, más 7.500.000 para municiones. La Armada aceptó los planos diseñados por Sir Philip Watt, exdirector de construcciones del Almirantazgo, y firmó la orden de ejecución a la SECN el 31 de marzo de 1928, colocándose las quillas en las gradas de Ferrol el 15 de agosto de 1928. A estos cruceros finalmente se les bautizaría con los nombres de *Canarias* y *Baleares*, quedando la construcción del tercero cancelada (Ferrol).

Como se comenta en el párrafo anterior, en julio de 1926 se publicó por real decreto (las Cortes estaban disueltas desde 1923) un Plan de Nuevas Construcciones Navales, con una importante partida económica, siendo ministro de Marina el vicealmirante Cornejo. En primer lugar, aparecía una partida

TEMAS GENERALES

de 85.252.515 pesetas para finalizar buques programados por las leyes Miranda de 1915 y Cortina de 1922. También existía otra de 3.027.881 pesetas para proseguir la construcción del *Juan Sebastián Elcano*, buque autorizado en mayo de 1925, y una más de 7.061.714 para la compra de torpedos en Italia.

Las nuevas unidades que preveía el plan eran:

- Tres destructores tipo *Churruca*, a 16.460.000 pesetas unidad.
- Dos submarinos tipo *C*, a 12 millones cada uno.
- Dos petroleros de 7.000 t, a 5.500.000 pesetas cada uno.
- Tres guardacostas de 250 t, a 1.300.000 pesetas cada uno.
- Buques minadores, 12.000.0000 pesetas, sin especificar ni la cantidad, ni el modelo.

A esto habría que añadir una serie de obras en bases y arsenales y compras de armamento y material:

- Obras en Mahón: 30.000.000 pesetas.
- Obras en Cartagena: 35.000.000 pesetas.
- Obras en Barcelona: 10.000.000 pesetas.
- Compra de minas submarinas: 6.000.000 pesetas.
- Compra de redes submarinas: 6.000.000 pesetas.
- Adquisición de hidroaviones: 4.000.000 pesetas.
- Contrato con Horacio Echavarrieta para la construcción de armas submarinas nacionales: 78.000.000 pesetas.

Por restricciones económicas, las obras no se desarrollaron en el tiempo deseado, el *Canarias* no pudo ser botado hasta el 28 de mayo de 1931 y el *Baleares* hasta el 20 de abril de 1932, en época republicana, y con los ministros Casares Quiroga y Giral presidiendo las botaduras. En aquellos momentos La Naval hacía sus últimos trabajos en Ferrol bajo sus siglas, ya que se acercaba su sustitución por el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares. Durante el Plan Cornejo, además de los cruceros pesados de 13.200 t, *Canarias* y *Baleares*, se construyó el buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, de 3.770 toneladas.

Conclusiones

Visto lo expuesto, parece que el presidente de gobierno Antonio Maura tuvo muchísimo peso en el avance de la construcción naval en nuestro país. Y para ello supo rodearse de ministros de Marina clave para lograr sus objetivos, entre los que se debe destacar a José Ferrándiz y Niño. Tampoco podemos olvidarnos de otras personas importantes que contribuyeron a este avance,



Panel del Plan Cornejo.

como fueron el almirante Augusto Miranda, el marqués de Cortina y el almirante Honorio Cornejo en sus respectivos pasos por el Ministerio de Marina.

En los tiempos actuales, en los que ya se habla de la cuarta revolución industrial y del Astillero 4.0, no podemos negar que parece que la actual situación, manteniendo las distancias, tiene cierto paralelismo con la vivida a principios del siglo xx.

Nos gustaría destacar que de la historia de España emana la sensación de que el nombre de Maura no tuvo ni ha tenido (aunque probablemente se lo ganara) el reconocimiento que se merece. Así que por ello aprovechamos la denominación del título de esta exposición y de este artículo para dedicarle nuestro humilde tributo.

Finalmente, no podríamos acabar este artículo sin nombrar a todos los colaboradores que participaron en esta muestra, tal como reza en los créditos de su mural: Manuel Ares, José Ramón Cancelo, José María Cardona, José María de Juan, Amalia Goday, Tono Loureiro, Francisco Prieto, Ramón Saura, Ecatherina Trifú y Raúl Villa.

BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ LAITA, F. J.: *Implicaciones industriales del plan de escuadra Maura-Ferrándiz*, XXXVII Jornadas de Historia Marítima, 2008.

FRANCO CASTAÑÓN, H.: *La Sociedad Española de Construcción Naval*, XXXVII Jornadas de Historia Marítima, 2008.

RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La Construcción Naval Militar Española (1730-1980)*, Bazán, 1980.



Fragata Méndez Núñez en Almería.
(Foto: fragata Méndez Núñez).