

LA RECUPERACION NAVAL: PLANES DE MAURA Y FERRANDIZ

Antonio DE LA VEGA
Capitán de Fragata. Investigador Naval

Trataremos de conocer cómo eran y cuál fue la evolución de las Marinas de guerra y mercante tras la llegada a la Presidencia del Consejo de Ministros del ilustre mallorquín D. Antonio Maura, durante el llamado "Gobierno largo".

¿Cómo era la Armada cuando llega Maura al poder? ¿Cuál su potencia? ¿Qué peso tenía en el concierto de las naciones? La contestación es simple: Poco más que nada. En lo espiritual, aunque con ciertos visos de regeneración, aún estaban muy vivos los recuerdos del Desastre, tan bien expuestos en este mismo seminario por mis antecesores; en lo material seguía a flote el ya vetusto "Pelayo" (1887), pasando de puntillas por la ya pieza de museo "Numancia" (1863), el "Carlos V" (1895); y los cruceros de 7000 T. "Cataluña" (1903) y "Princesa de Asturias" (1902). Era lo único que poseíamos "protegido", en modo alguno "acorazado"; recordemos que fueron diseñados por el ingeniero naval Castellote y Pinazo. El segundo "Reina Regente", botado en 1906, no estaba alistado, el "Lepanto" (1893) seguía arrastrándose por culpa de sus máquinas y sería dado de baja en 1910. Seguían representando su papel de cruceros ligeros los "Extremadura" (1900) y "Río de la Plata" (1898).

Y hasta aquí lo que estaba a flote por encima de mil toneladas. Quedan por citar los tres cañoneros "María de Molina" (1896-97), de 810 T.; el célebre "Destructor" (1887), a punto de ser dado de baja; el "Nueva España" (1889), de 620 T.; y los cuatro tipo "Temerario" (1889-1892), de 570 T. Hasta aquí 18 unidades. A fuer de precisos, debemos añadir los cuatro veteranos tipo "Terror", botados en Clydebank (1896-97), de 380 T. y algunos torpederos de la década de los ochenta, de 100 o menos toneladas.

Resumiendo lo útil: tres cruceros pasados de moda, dos cruceros ligeros, muy ligeros; ocho cañoneros y cuatro contratorpederos. Es decir, lo mínimo para desarrollar una policía local de nuestras aguas.

En el prestigioso anuario "The Naval Annual", editado por Lord Brassey en 1907, en el Capítulo II dedicado a las marinas extranjeras, (evidentemente el Capítulo I pertenece por completo a "The British Navy") de 22 páginas, se dedica una línea a España: El Ministro de Marina anuncia que serán construidos tres buques para la defensa de costas.

Este es el mejor resumen de España y su Marina. ¡Ah!, y ello en el apartado de Marinas Menores, junto a Austria-Hungría, Argentina, Brasil, China, Grecia, Holanda, Perú, Rumanía, Suecia y Turquía. Todos estos países construían o anunciaban la construcción de bastantes más barcos que nosotros.

Las fuerzas navales se agrupaban orgánicamente en la Escuadra de

Instrucción (“Pelayo”, “Carlos V”, “Princesa de Asturias”, “Cataluña”, “Extremadura”, “Río de la Plata”, “Osado” y “Proserpina”); buques afectados a las distintas comisiones de Africa, Canarias y Baleares, casi todos ellos cañoneros. Servicios especiales (“Urania” y “Giralda”) y Buques Escuela (“Asturias”, “Nautilus”, “Villa de Bilbao”).

El personal estaba constituido por los siguientes contingentes:

CUERPO GENERAL

Escala de Mar		Escala de Reserva	
A	1		
VA	3		
CA	10		
CN 1ª	18		
CN	38	.....	3 + 4
CF	60 + 3	.....	8 + 4
TN 1ª	100 + 4	.....	18 - 3
TN	280 + 15	.....	35 - 4
AN	Indet. (219) + 4	Indet.	Cero
TOTAL	729 + 26	TOTAL	64 + 1

TOTAL REAL: 820

Infantería de Marina		Escala de Reserva	
GD	1		
GB	3		
Cor	9	.....	1
TCol	11	.....	1
Cte	26	.....	8
Cap	91	.....	20
1º Tte	118 + 15	.....	9
2º Tte	43 - 42	.....	3
TOTAL	302 - 27	TOTAL	42

TOTAL REAL: 317

Ingenieros	Artillería
Ing. Inspector General ... 1	GD.....1
Ing. Inspector 1ª 4	GB.....2
Ing. Inspector 2ª 5	Cor.....6
Ing. Jefe 1ª .....11	TCol .....7
Ing. Jefe 2ª .....10	Cte .....10 - 3
Ing. 1ª .....20 }	Cap .....18 - 18
Ing. 2ª .....10 } Aut.	Tte .....18 - 18
TOTAL .....61	TOTAL.....62 - 39

Maquinistas

Maquinista Jefe.....3 + 1
Maquinista Mayor 1ª .....24
Maquinista Mayor 2ª .....36 - 25
TOTAL .....63 - 24

TOTAL REAL: 39

Hemos conocido el ambiente político anterior a la llegada de Maura al poder, el gabinete conservador presidido por éste quedó constituido el 25 de enero de 1907, y con notable diferencia respecto a los anteriores sin acuerdos, pactos, divisiones internas antes de empezar o cabildeos, y también, con diferencia, duró casi tres años y en el mismo se produjeron pocos relevos. En los ocho ministerios existentes, en seis, sus titulares duraron todos estos años y sólo en Hacienda y en Guerra se produjeron cambios. Por lo anterior, subrayemos que el Ministro de Marina D. José Ferrándiz Niño, que ya sabemos que repetía ministerio con Maura, duró todo el período. Y Ferrándiz no venía solo con un Programa de Construcciones; venía con un completo Plan de reformas, y reformas profundas. Esfuerzo importante que no se lograría plenamente, pero pensemos que, desde el Plan de Construcciones anterior, es decir, el anterior esfuerzo importante, habían pasado treinta años.

Conozcamos cómo era la industria nacional a principios de siglo. Según el maestro Vicens Vives existen como rasgos definitorios en el desarrollo de nuestra industria a comienzos del Siglo XX: 1º Importante regionalización; 2º Inversiones e iniciativas extranjeras; 3º Proteccionismo; 4º Dependencia del exterior en innovaciones técnicas y materias primas y 5º Dependencia también de la economía interior, eminentemente agraria.

El proteccionismo, ejercido sobre una industria que comenzaba, es patente desde 1891. Se desarrollan la minería del hierro y del carbón, la explotación de los recursos hidráulicos para introducir electricidad, la siderurgia y la industria textil, todo ello sin variar sus asentamientos regionales.

Las grandes empresas siderúrgicas eran: “Altos Hornos de Vizcaya”, “La Vizcaya” y “La Felguera”. Fábricas de artillería en Trubia y Placencia de las Armas. Otras empresas sectoriales importantes eran “Santa Bárbara” en Asturias y la “Sociedad Hullera” (minas de Aller en Asturias). En 1907 se funda “Hidroeléctrica Española” y, en 1904, la “Sociedad Anónima Cros”. En el sector financiero, en 1901, el “Banco Hispano Americano” y el “de Bilbao” y, en 1902, el “Español de Crédito”, en general con capitales repatriados de Cuba o por envíos de emigrantes. En 1904 se crea en Barcelona la fábrica de automóviles “Hispano-Suiza” por transformaciones de otra fundada en 1898.

La “Compañía Euskalduna de construcción y reparación de buques” nace el año 1900 como base de la “Naviera Sota Aznar”, dedicándose inmediatamente a la construcción, tanto naval, como de grúas o material móvil de ferrocarriles.

En la marina mercante, el vapor se va afianzando lentamente en el mundo y, en 1907, ya existen 20.746 vapores (14.183 en 1897) con casi 34 millones de toneladas (18,5 millones en 1897). Los buques de vela disminuyen, 4.700 menos en diez años. En 1907, el mayor buque lo era el inglés “Mauritania” de 31.937 T, 68.000 caballos y 26,25 Nudos, y el Gallardete azul lo arbola el “Lusitania”, con una velocidad media de 24 Nudos en 4 días, 19 horas y 52 minutos.

Merece una atención especial la compañía “Maquinista Terrestre y Marítima” fundada en Barcelona en 1855 y que ya había elaborado para la Armada las máquinas alternativas, y también calderas en ocasiones, de barcos tan importantes para nosotros como el “Carlos V” (18.500 caballos), los cruceros tipo “Cisneros” o los “Lepanto”.

Como resumen de lo anterior podemos afirmar que la industria nacional se encontraba muy atrasada y sin capacidad en aspectos tan importantes como blindajes, turbinas de vapor y artillería pesada. Por no subrayar la ausencia de ingenieros y especialistas.

En el marco general, es necesario un breve esbozo de la situación internacional, desde hace años se está produciendo el reparto de Africa entre las grandes potencias, recordemos la incapacidad naval alemana durante la guerra de los Boers (1897), el lejano incidente de Fochod (1898), los equilibrios en Marruecos entre Francia, Inglaterra y Alemania, con nuestra débil participación, y la visita del rey Eduardo VII a Cartagena en abril de 1907 y también las anteriores del Kaiser a Vigo (1904) y su presidente Loubet a Madrid en 1905.

Como mero indicador naval recordemos lo que se estaba construyendo en Inglaterra —Lord Fisher era Primer Lord Naval desde 1904—: 3 acorazados tipo “Bellerophon”, botados en 1907, de 18.600 T., 23.000 caballos, 20,2 Nudos y 10 cañones de 305 mm/45 cal y los 3 “St. Vincent”, 23.000 T., 24.500 caballos, 21 Nudos, pero ya con cañones de 50 calibres (10 de 305 mm) y una poderosa batería de artillería secundaria de 20 cañones de 102 mm/50 cal. Además, se estaba en plena carrera de armamentos navales, que la aparición del “Dreadnought” aún aceleraría más (casos de Francia, Japón, Estados Unidos, Italia, Rusia, que eran las grandes potencias marítimas del momento y, en especial, de Alemania bajo la experta dirección de Von Tirpitz con los planes de 1898, 1901 y 1908).

Volviendo a España, el 14 de febrero de 1907 ya está lista la Ley de protec-

ción a las industrias nacionales. Su artículo 1.º es claro: “En los contratos por cuenta del Estado para toda clase de servicios y obras públicas, serán admitidos únicamente los artículos de producción nacional”. A continuación, en el mismo artículo, se razonan las ocasiones que pueden admitirse proposiciones de las industrias extranjeras.

Para la vigilancia de esta Ley se crea, por R. D. de 23 de febrero de 1908, la Comisión Protectora de la Producción Nacional.

Por R. D. de 1 de junio de 1907 se autorizó la presentación a las Cortes del Proyecto de ley de Organización Marítima y Armamentos navales militares. Esta Ley tiene tres campos de actuación claramente definidos: Cambios en la estructura orgánica de la Armada (Art. 2.º), reorganización del personal (Art. 3.º) y, finalmente, un plan de construcciones que afectaba, asimismo, a los arsenales (Art. 4.º). Es importante su artículo 1.º; nos narra el gran principio de actuación: “La reforma de los institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerzas que son la materia de la presente Ley, tiene 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”.

Veamos los cambios orgánicos, en virtud del Artículo 2.º, Ferrándiz modificó, una vez más, la estructura de la Armada, basándola en:

- a) Un Estado Mayor Central.
- b) Jefaturas de Construcciones Navales y Artillería y Torpedos.
- c) Una Intendencia General.
- d) Una Dirección de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas.
- e) Una Jurisdicción Central.
- f) Otros órganos: Jefatura de Servicios Sanitarios, Asesoría General, etc.
- g) Jurisdicciones marítimas.
- h) Escuadras, divisiones.

Todos ellos con sus dependencias de mando y funcionales. Conozcamos algunos detalles importantes. El Estado Mayor Central —“organismo esencialmente militar, tendrá a su cargo la previsión e inspección de la defensa naval y su organización y desarrollo en permanente coordinación de las fuerzas marítimas y terrestres...”— divide sus trabajos en dos Secciones:

“una para el estudio y la previsión de la defensa y la guerra naval y otra para la organización y régimen de todos los servicios genuinamente militares, tanto de material como de personal.”

Esta segunda Sección, evidentemente distraía al Jefe del EMC de su responsabilidad prioritaria: la guerra. A pesar de ello, y de otros asuntos cuya gestión quedaba solapada con la Junta Superior de la Armada, también existente, se puede decir que la recreación del EMC fue acertada.

Ferrándiz intentó, sin resultados positivos, disminuir las atribuciones jurisdiccionales de los Almirantes de los Departamentos Marítimos sobre el litoral, limitándola

a las Bases y Arsenales, en que estaban físicamente instalados “Se pondría bajo el mando y jurisdicción militar de un General de la Armada en cada uno de los puestos de Ferrol, Cádiz y Cartagena con la zona marítima que se determine adscrita a cada cual, los buques que, para su defensa u operaciones locales, se determinen, la Infantería de Marina de su guarnición y los demás elementos de fuerza naval fijos y móviles... Este Oficial General se titulará Comandante General del Puerto, denominación que sustituirá a la actual de Capitán General de Departamento...” En la Comisión de las Cortes elegida para dictaminar sobre el proyecto de ley se cambió esta denominación, quedando “Cada una de las bases navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena... formada por el arsenal, el puerto y los establecimientos afectos... buques... se pondría bajo el mando superior y jurisdicción militar de un General de la Armada, que se titulará “Comandante General del Apostadero”.

La Comisión de las Cortes estaba formada por el Marqués de Mochales como presidente, D. Adolfo Navarrete como secretario, y vocales D. Eladio Mille, D. José Contreras, D. J. del Perojo, D. Joaquín de Montes y Jovellar y D. Manuel de Argüelles.

Las Escuadras, divisiones, etc. que no dependan de los Comandantes de los Apostaderos dependerán directamente del Estado Mayor Central.

Se puede afirmar que las reformas de Ferrándiz, respecto al personal, de estos años ya estaban implícitas en su primer ministerio en 1903-04.

Ferrándiz disminuyó las edades de actividad en todos los empleos de la Escala del Mar, separando al personal precisamente en dos Escalas: la de Mar y la de Tierra. Las edades establecidas para la Escala de Mar fueron: CN, 60 años; CF, 56; y 52 a los TN 1ª. La premisa directriz fue que la mar era dura y había que poseer vigor físico y mental. Ni que decir tiene el rechazo del personal de los escalafones que, además estaban parados por las amortizaciones en vigor. Asimismo, Ferrándiz, como medida preventiva, suspendió el ingreso en todos los Cuerpos de la Armada a la espera de publicar, tras el pertinente estudio, unas nuevas plantillas de todos ellos. El Ministro pretendió potenciar el prestigio de los destinos de mar, pagando más y dando prioridad para el ascenso a los que hubiesen navegado más. pero el rechazo de la Corporación fue total, lo que le amargó la vida notablemente. Debemos recordar, en disculpa del personal, la dificultad de encontrar barcos que navegaran.

El Ministro (Art. 3º.1) pretendía: “Limitar el número de Cuerpos, en cada Cuerpo el de Escalas y cometidos, al estrictamente necesario, regulando el ascenso por antigüedad hasta Capitán de Navío y sus asimilados... en adelante se hará por elección... entre los cumplidos de condiciones reglamentarias...”.

Para dar continuidad a este tema, y aunque nos adelantemos en el tiempo, digamos que, por Ley de 12 de junio de 1909, se fijaron las plantillas de los Cuerpos de la Armada, con notables reducciones respecto a todo lo anterior. Más rechazo y eso que la proporción oficial/marinero o soldado era vergonzante. Se reduce un 26% en los empleos de Generales, un 3% los Jefes y Oficiales y un 27% en los Cuerpos Subalternos. Y cuando Ferrándiz, Capitán de Navío de 1ª tuvo vacante para el ascenso... la amortizó, para dar ejemplo.

El Cuerpo General quedó así:

Escala de Mar	Escala de Tierra
VA..... 3	
CA..... 8	
CN 1ª..... 10	
CN..... 22	..... 19
CF..... 37	..... 22
TN 1ª..... 58	..... 41
TN..... 162	..... 131
AN..... 100	..... Indeterminado
Total: 400 hombres	Total ambas escalas: 613

Infantería de Marina	Artillería
GD..... 1	GD..... 1
GB..... 2	GB..... 2
COR..... 6	COR..... 6
TCol..... 9	TCol..... 9
Cte..... 18	Cte..... 14
Cap..... 70	Cap..... 21
Tte..... 90	Tte..... Indet.
Total: 196 hombres	

La plantilla del Cuerpo de Ingenieros se fijó en 1912 en 51 hombres.

En esta Ley aparece por primera vez entre los Cuerpos Patentados el de Maquinistas Mayores, siendo su plantilla:

- 5 Maquinistas Jefes
- 20 Maquinistas Mayores de 1ª
- 39 Maquinistas Mayores de 2ª

Total: 64 hombres, de los que existían realmente 44.

Los Cuerpos de la Armada se clasifican en Patentados y Subalternos. Son Patentados el General, Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, Administración, Sanidad, Eclesiástico, Jurídico y de Maquinistas Mayores. Son Subalternos: Contramaestres, Condestables, Maquinistas, Practicantes, Obreros Torpedistas-electricistas y Auxiliares de Oficinas.

Si bien Ferrándiz había declarado a extinguir, por R.O. de 5 de septiembre de 1908, a ciertos Cuerpos o escalas: Reserva de los Cuerpos de Artillería, Infantería de Marina e Ingenieros Astrónomos, Archiveros y la de Arsenales del Cuerpo de Contramaestre, potenció o deseó potenciar otras: Ingenieros y Artillería, y abrió las Escuelas de Artillería, Aplicación y Maquinistas. Se puede

decir que la obra de Ferrándiz fue ingente y la hasta aquí relacionada es mínima. Recordemos puntualmente alguna cosa curiosa: En octubre de 1907 se adoptó el "Lepanto" como gorro de marinería, tras un concurso ganado por el tan conocido industrial Antonio Elosegui. El 22 de julio de 1909 se publicó una R.O. sobre uniformidad en la Armada, por ella el distintivo del Cuerpo de Maquinistas fue una hélice de tres palas en el cuello de las prendas, los galones eran iguales a los de los demás Cuerpos, pero sobre fondo verde claro.

Conozcamos ahora lo más importante para nosotros: El Plan de Construcciones y su sistema, y la reorganización de Arsenales. Una premisa fundamental fue la de lograr que la mayor parte del material fuera de fabricación nacional, cumplimentando en lo posible la ya citada Ley de 14 de febrero de 1907.

El Art. 2º I-2º decía: "En los establecimientos de Ferrol y Cartagena los trabajos para administración serán sustituidos... por un régimen de contrata con entidad o entidades industriales domiciliadas en España... Se dedicarán, con preferencia Ferrol a grandes construcciones, y Cartagena a buques menores... La contratación del Estado con entidades industriales se hará mediante concurso público, reservando a los productos, al trabajo y al capital nacionales la participación mayor que sea posible". Y el Art. I-3º "Los establecimientos de Cádiz se especializarán para realizar por administración obras nuevas de reforma y reparaciones de artillería..."

El presupuesto que se solicitaba era de 198.654.000 pts., distribuidas en: Habilitación de los tres arsenales y sus defensas 18.124.000 pts.; construcción de buques 169.380.000 pts.; y otras atenciones 11.150.000 pts.

A Ferrol se dedicaban 11,5 millones, de ellos 7 millones para la construcción de un dique para grandes buques. En Cartagena se gastaron sólo 370.000 pts. y en La Carraca la construcción de la darsena de entrada al nuevo dique: 500.000 pts. y para el sempiterno dragado de los caños: 1.500.000 pts., total para este Arsenal: 3.184.000 pts. En las defensas de los puertos se gastarían 1.500.000 pts. en material de torpedos y telegrafía sin hilos.

En buques: tres acorazados de unas 15.000 T con armamento completo: 135 millones. Tres destroyers de unas 350 T. o, y atención a esta sensibilidad ministerial, tres sumergibles o submarinos de 250 a 300 T: 6,3 millones. Veinticuatro torpederos de unas 180 T, 28 millones.

El apartado Otras Atenciones fijaba cantidades para terminar los barcos en construcción, ya citados, "Reina Regente", dos millones; "Cataluña", 150.000 pts. Cuatro cañoneros de 800 T, seis millones y, finalmente, diez buques adecuados para la vigilancia de aguas litorales, estos últimos se pagarían con la venta de materiales inservibles.

El coste del plan, y el funcionamiento normal de la Armada, estaba previsto que fuese financiado asignando a la Armada de 50 a 58 millones de pts. anuales durante ocho años.

El Ministro de Marina tuvo una comparecencia ante las Cortes el día 23 de noviembre, durante la discusión de la Ley en defensa de la misma, cuyos puntos esenciales son los ya conocidos: barcos viejos o anticuados, aptos sólo para presentarse en Marruecos "si es que no hay ninguna nación que a ello se oponga"; arsenales vacíos e inútiles "Carecemos de gradas para construir, carecemos de di-

ques para carenar y reparar, tenemos herramental anticuado... talleres, la mayor parte desmantelados” y el personal, sin posibilidad de adquirir aptitud profesional porque ésta “sólo se adquiere con el desempeño del cargo que lleva consigo responsabilidades”.

“Por consiguiente, quiero darle a esta organización cierto carácter de permanencia... porque lo peor que puede haber es que se establezca hoy una organización y que mañana otro Ministro la cambie...”. “¿A quién se le va a exigir responsabilidad si las operaciones navales resultan malas? ¿Al director del Personal, porque no ha designado el hombre más apto para cada uno de los destinos y para cada uno de los mandos? ¿Al director del Material, que dirá que no le ha dejado carenar el barco el Subsecretario?... Eso está sucediendo todos los días... y por esto se crea el Estado Mayor, con el objeto de que tengan un jefe con la responsabilidad absoluta de estas fuerzas navales...”.

Y en la sesión del día 26 “El que tengamos 230 AN en la actualidad, de los cuales sólo 60 ó 70 pueden estar embarcados... tienen que alternar en el servicio de buques, y estar dos años embarcados y ocho desembarcados y, de este modo, no se tiene oficiales ni mañana se tendrán jefes, generales, ni buen servicio...”.

El 27 de noviembre de 1907 en una llamada “sesión patriótica” Maura, con sus palabras, logró convencer incluso a la oposición, todos los partidos y grupos mostraron su acuerdo con el rearme naval. Hablaron, entre otros, Villanueva, Alvarado, Moret, Canalejas y Azcárate. Entre los escasos —tres— votos en contra, figuraba el de Costa. El desastre también tuvo como consecuencia la evolución de Joaquín Costa de un extremo a otro: de furibundo impulsor de la Marina de guerra, a considerar, en 1899, y también, en 1907, desde la tribuna de “El País”, que no era necesaria; con su contundencia habitual. Recordemos que así lo manifestó, como presidente de la Liga Nacional de productores, el 30 de septiembre de 1899, contestando a las peticiones de apoyo a unas propuestas de creación de la Marina de guerra efectuadas por el Centro Mercantil e Industrial de San Fernando. También solicitó Costa la reforma de los presupuestos de 1899 en este sentido: “Que el Ministro de Marina pase a ser una Dirección o Inspección más del Ministerio de la Guerra y se reduzcan las fuerzas navales a lo estrictamente preciso para mantener la comunicación con las Islas y posesiones españolas en Africa”. Que poco queda de aquel Costa autor de la memoria “Estado de la Marina Española y medios de fomentarla”, escrita en 1883. La Ley de Organización Marítima fue aprobada el 7 de enero de 1908. Debíamos conocer las razones de este cambio.

Del Plan Ferrándiz se construyeron las siguientes unidades:

3 acorazados tipo “España” que, curiosamente, tuvieron un fin, podríamos llamar, “profesional”. Se colocó la quilla del España el 5 de febrero de 1909, en Ferrol, y fue botado exactamente tres años después y completado en 1914. El último, el “Jaime I”, botado en 1914 no se completaría hasta 1921, debido a la IGM, al instalársele la artillería gruesa.

Los 3 destroyers fueron del tipo “Bustamante”, botados los años 1913-14. 22 torpederos, que no recibieron nombre y si sólo numerales, se fueron entregando a la Armada entre 1914, los nueve primeros, y en 1921 el último. Los cañoneros

fueron los cuatro tipo "Laya", botados entre 1911 y 1912, que constituyeron los primeros resultados tangibles del programa Ferrándiz.

Finalmente, de los previstos diez buques para vigilancia del litoral, sólo se botaron, en 1910, tres tipo "Delfín".

Hagamos algunas precisiones técnicas, sin entrar en lo acertado o no de la elección de los tipos de buques, lo cual efectuaremos posteriormente.

En los acorazados se montaron las primeras turbinas de vapor modelo "Parsons" de la Armada, en cuatro ejes con una potencia total con tiro forzado de 20.000 Caballos. Se obtiene una velocidad de 20,5 Nudos. Fue necesario importar numerosos materiales, tales como aquel con el que se elaboraban las paletas, (aleación del 80% de cobre y 20% de níquel) en tiras de 2 metros de largas y la sección correspondiente. Las calderas fueron acuotubulares "Yarrow" y fueron fabricadas por la Maquinista Terrestre y Marítima, que recibió los contratos en 1910.

A estos importantes adelantos sólo cabe destacar el error de que se siguió utilizando carbón en vez del que se estaba implantando, el combustible líquido.

La artillería principal eran ocho cañones fabricados por Vickers y por Armstrong, en grupos iguales, de 305 mm. y 50 calibres, montados en cuatro torres dobles, rayado uniforme, una vuelta en treinta calibres, 72 rayas, cierre de tornillo, obturación por galleta plástica. Puntería por anteojos de hasta 21 aumentos, fuego local, 12 disparos por minuto y una dirección de tiro mecánica rudimentaria, pero la primera que tuvimos, sistema RECORD fabricada por Barr & Stroud por telémetro de coincidencia.

Los destroyers Bustamante tenían tres ejes, y también turbinas de vapor Parsons, y cuatro calderas Normand de 16,5 kg/cm². 6.250 caballos y 28 Nudos. Ni estos buques ni los cañoneros aportaron grandes novedades técnicas, en éstos se montaron máquinas alternativas, aunque con calderas Yarrow acuotubulares de tubos finos. Los torpederos, construidos en Cartagena: 3.750 Caballos con tiro forzado y 26,3 Nudos, tres ejes, calderas Normand, a 18 kg/cm²; y turbinas de vapor. Los tubos lanzatorpedos (tres en montajes de uno y dos) de 450 mm fueron fabricados también por la SECN.

Vayamos a las vicisitudes de los contratos de construcción. Por R.D. de 21 de abril de 1908, se fijaron las bases generales del concurso; abiertos los pliegos de condiciones el 21 de agosto del mismo año, se constató la presencia de cuatro grupos que podemos clasificar por nacionalidades. El grupo "francés" formado por Schneider y Forges et Chantiers, otro "italiano" constituido por Ansaldo junto a Armstrong, Skoda y Marell. Un tercer grupo "español" asociado a Palmers, Breadmore y Mc Alpíns y, finalmente, un grupo "mixto", capital parte español y parte extranjero y asesoramiento técnico de Vickers, Armstrong, Whitworth, Brown, Thornycroft y hasta la francesa Normand, lo más florido de las empresas constructoras de material naval militar. Este conglomerado, bajo el nombre de "Sociedad Española de Construcciones Navales", había sido creado el 18 de agosto de 1908, con un capital de 20 millones de pts., el 60% español, y fue finalmente el que ganó el concurso.

En virtud del contrato, la SECN se hizo cargo de los arsenales de Cartagena

y Ferrol en 1909, del de La Carraca en 1914, y los talleres de Artillería de este Arsenal en 1915 y los de San Carlos en 1923. En su largo recorrido esta empresa llegó a construir para la Armada 69 unidades con 148.425 T, y 36 buques mercantes con 189.058 T

Tras la adjudicación del contrato de construcciones a la SECN, se produce un momento importante en la política nacional debido a la acusación de prevaricación al Gobierno por parte del Teniente Auditor de 1ª clase de la Armada, D. Juan Macías del Real, al dirigirse en estos términos, el 17 de abril de 1909, al Congreso de los Diputados.

Le dió estado parlamentario el diputado Nogués y, naturalmente, aprovecharon la ocasión todos los opositores a la política de Maura. Pero Maura, en discurso pronunciado en la Cámara el 21 de abril, planteó el asunto en sus justos términos: "El Parlamento y el Gobierno tienen la obligación (no habló de derecho) de no dejar este asunto de la mano sin haberlo dilucidado absolutamente; porque esto no puede salir más que de dos maneras: o con la acusación o con la declaración de que no tiene fundamento alguno el escrito del Sr. Macías.

La discusión siguió el camino de la política tradicional, vieja y carroñera, Macías se negó a declarar ante la Comisión de la Cámara si previamente no quedaba en libertad; el diputado Nogués retiró su propuesta el 22 de abril, las extremas izquierdas aprovecharon la ocasión y tiraron por elevación: diputado Azzati por Valencia "hay envueltas en este asunto responsabilidades de personas que están por encima del Gobierno". Quedó zanjado todo con el informe del diputado republicano Sr. Morote, exculpando al Gobierno de la acusación, tras analizar cuidadosamente la documentación presentada por éste, durante la sesión parlamentaria del 26 de abril. Maura salió fortalecido, fue un momento cumbre en su prestigio... pero la Semana Trágica estaba en puertas.

No deja de ser curioso, sin embargo, que, en su día, el Ministro de Marina declarase que la única proposición que cumplía las bases de 21 de abril de 1908 era la presentada por la SECN y... una circular del mismo Ministro fechada el 4 de febrero de 1909 "Invitase a la SECN, en el plazo de cincuenta días, a que diese su conformidad a una serie de modificaciones y estipulaciones" que no eran minucias precisamente, tales como medio nudo más de velocidad, aumento de la obra muerta, aumento del ancho de la faja blindada hasta dos metros... etc., etc., entre muchas otras. No se debían cumplir tan completamente los requisitos.

Apuntemos que el auditor Macías, el Consejo Superior de Guerra y Marina le condenó a cuatro años y un día de prisión menor por insulto a un superior, y cuatro meses y un día de arresto mayor por difamación de un Ministro de la Corona. Fue indultado en mayo de 1910.

El vocal de la Liga Marítima, Marqués de Pilares, propuso al Ministro de Marina, el 8 de junio de 1911, aún sin tener resultados tangibles del Plan, que se vaya pensando en construir otro grupo de acorazados y los correspondientes cruceros de acompañamiento; el Presidente de la misma, Sánchez de Toca, el 29 de junio lo hace a su vez con el mismo fin y con el de que se aceleren al máximo las obras en buques y tierra previstas por el Plan Ferrandiz. Citemos, por su interés, algunos de los párrafos de esta carta, nos harán comprender mejor la realidad

existente: "Cuando ninguna potencia marítima considera ya como puerto habilitado para el servicio de escuadra, al que no pueda situar al costado de los barcos, en veinticuatro horas consecutivas más de 3.000 T de carbón y otras tantas de aguada, ninguno de nuestros puertos puede hoy situar al costado de una escuadra, en veinticuatro horas continuadas, más de 9 T de carbón por hora, y otras tantas de aguada,... todavía Ferrol se encuentra sin enlace ferroviario, ni en Cartagena llega la vía férrea hasta el punto más importante de su servicio de Arsenal y puerto.

Los talleres de artillería de Cádiz, ni disponen por mar ni por tierra de salidas asequibles para grandes fuerzas, en términos que el arrastre de sus artillados, ha de hacerse por medio de bueyes y sobre malos caminos."

El 14 de junio de 1909, en San Ildefonso, siendo Ministro de Fomento D. José Sánchez Guerra, fue aprobada la Ley de Fomento de las Industrias y Comunicaciones Nacionales, en la cual se establecía un sistema de protección, tanto directo como indirecto a la Marina Mercante, muy similar a los que estaban en vigor en el extranjero. Con esta Ley se consiguió que aumentase la iniciativa de los armadores y, también, la de los constructores, ya que para éstos establecía un sistema de primas por tonelada y milla recorrida, y a aquéllos les autorizaba el cambio de los buques anticuados de cabotaje por otros de construcción extranjera, durante cierto tiempo, y plena libertad de adquisición en los de altura. La ley establecía también primas a la construcción por los nacionales y a las industrias de pesca. El total del costo de la Ley se estimaba en unos veinte millones de pts.

Las consecuencias de la Ley son evidentes y ello aunque no se cumplió totalmente: Si en 1909, el comercio nacional se efectuaba el 29% en bandera nacional, en 1913 había aumentado al 34%. En 1909 el tonelaje de nuestra Marina Mercante era de 750.000 T y, entre este año y 1913 hubo un aumento de 89 vapores con 125.786 T.

Por otra parte, se puede afirmar que la ley de 1909 puso cierto orden en las comunicaciones marítimas, ya que imponía un sistema de contratación, con subvenciones por milla, para la adjudicación de ciertas líneas de navegación importantes; las condiciones parecieron duras y exigían grandes desembolsos y ampliaciones de capital. Las navieras importantes del momento eran: "Transatlántica", "Serra", "Ybarra", "Sota y Aznar", ya citada, y "Bética y Marítima".

Quizás sea conveniente conocer las líneas: 1, Norte de España a Cuba y Méjico; 2, Mediterráneo a la Argentina; 3, Mediterráneo a New-York, Cuba y Méjico; 4, Mediterráneo a Puerto Rico, Cuba y Venezuela, Colombia; 5, Filipinas y 6, Fernando Póo.

La Ley fue desarrollada por R.D. de 3 de diciembre de 1909, según el cual se aprobó el habitual prólijo Reglamento de 137 Artículos, con los correspondientes anexos; era Ministro de Fomento D. Rafael Gasset y Jefe del Gobierno Moret. La Ley aseguraba la explotación del litorall a buques de españoles y construidos en España.

La Ley había sido presentada a las Cortes el 24 de enero de 1908, siendo Ministro de Fomento D. Augusto G. Besada y fue alterada notablemente en las mismas, contando con notable oposición por las minorías. La Liga Marítima apoyó con todas sus fuerzas que se aprobase la Ley.

Analícemos, para ir finalizando, el Plan de Construcciones, sobre todo en lo relativo a los tipos de barcos elegidos y a sus características.

Siempre hay que contar con el factor tiempo en las construcciones navales y más en nuestro caso, en el que había que empezar casi de cero. Cuando se decide construir acorazados de 15.000 T y armados con cañones de 305 mm (1908) son barcos del momento, recuérdese al Dreadnought (1905), cuando contemos con ellos estarán sobrepasados. Es más, se eligieron dos tipos de buques; propuestos, recordemos, en la mayoría de los planes del Certamen de Almería: acorazados defensivos y torpederos... también defensivos, éstos muy lejos de capacidades marineras para navegar en alta mar. 180 T era un desplazamiento abandonado hacía tiempo por las grandes marinas. Había defensa de costas, pero no defensa de comunicaciones marítimas, lo mismo puede decirse de los tres destructores "Bustamante", prácticamente idénticos a los "Terror", que de poco sirvieron en el desastre. Necesitaban más tonelaje, más velocidad y más radio de acción.

También cabe considerar que los años del principio del siglo XX fueron de grandes cambios en el material naval: blindajes, cañones, propulsión, combustible líquido, torpedos fijos y móviles, municiones, comunicaciones inalámbricas y también compartimentación interior. Por no citar a los nuevos tipos de buques o su perfeccionamiento: crucero de batalla y submarino.

Quizás, pesó en el ánimo de Maura o en el de Ferrandiz, el estado de nuestra industria, tanto la siderúrgica, como la de construcción naval y prefirieron empezar despacio, mejorando instalaciones en tierra, formando obreros especialistas y construyendo barcos que sirviesen de escuela para la formación profesional.

En la Exposición a las Cortes de la Ley se lee: "El buque de desplazamiento medio de 15.000 T, de bien armonizadas cualidades, aconsejado por el Centro Técnico, es el que responde más fielmente a nuestra necesidad y medios, y se ha fijado su número en tres, no porque se juzgue suficiente para las necesidades marítimas de la nación, sino como fundamento inicial del desarrollo futuro de nuestra flota...". Según el Ministro de Marina, acorazados de 20.000 T o más, pertenecían a países o a políticas ofensivas, que no correspondía por entonces a las necesidades o fortaleza propias.

Otro párrafo, por su permanencia, es digno de ser recordado, "El Gobierno espera, además, a que la nación ame sus instrumentos de independencia y combate y para que los ame, juzga necesario que ella misma los produzca y, enorgulleciéndose de su propia obra y llevando con ella su espíritu a las tripulaciones para hacer más íntimo el contacto moral de estar con la Patria". Y también: "Como una flota, materialmente considerada no es completamente nacional, sino es producto industrial de la nación, los nuevos buques de la nuestra deben construirse en España para que repercuta la construcción en su organismo económico promoviendo la circulación de la riqueza y estimulando el levantamiento industrial de la Patria".

Llegamos a un punto crucial del Plan Ferrandiz: el submarino: el Ministro piensa en él, pero no ordena su construcción; nos muestra su sensibilidad y estar al día profesionalmente. Al tratar de la defensa de bases navales expresa: "En este momento, la atención que en todas partes se otorga a los sumergibles, permite

asegurar que en no lejano porvenir serán imposibles los bloqueos efectivos y prolongados de los puertos militares”. Aquí hay prospectiva pura, pensemos en el submarino U9 al principio de la IGM. En el proyecto inicial no hay submarinos, pero se citan claramente en la exposición de motivos; la Comisión del Congreso los introduce “Tres destructores o tres submarinos” y, finalmente, no se construyeron.

El propio Ministro, en su intervención ante las Cortes el día 23 de noviembre, nos deja entrever sus planteamientos: “Esos torpederos (los de 180 T) tienen un tonelaje muy suficiente. Por ahora son torpederos; en el transcurso de ocho años (los del Plan) es posible que ya sea necesario que sean sumergibles; pero todavía, no pudiendo hacer muchos experimentos y no estando decidido lo que es mejor para este objeto, he creído mi deber ponerlos como tales torpederos y no como submarinos”. Constatemos, Ferrándiz trata del binomio torpedero y submarino, no destructor o submarino, según la Comisión. Hay certeza de futuro y duda de capacidades propias: un submarino era todavía una herramienta delicada de producir. Sin embargo, Francia, en aquellos momentos, creadora de la “Jeune Ecole” tenía en servicio 46 unidades y 24 en construcción.

Creemos sinceramente que el Plan Ferrándiz tuvo su principal virtud en iniciar el despegue de la Armada, tanto espiritual como material; del período anterior: El que existía tras el desastre. Asimismo, produjo un cierto convencimiento en la opinión pública sobre la necesidad de la Armada para el bien común, como elemento de la política nacional y sentó unas bases industriales muy necesarias para España, con formación de profesionales, tanto ingenieros, como obreros especializados, por lo que desarrolló las industrias del sector. En lo orgánico, como se habrán apercibido Vds., Ferrándiz sentó las bases de la Marina moderna y casi de la actual.

Fue un proyecto coherente: reorganización interior en el personal y en el material y construcción de nuevos barcos que, si bien no fueron los idóneos, fueron el comienzo del resurgir naval militar, y esta es su mayor virtud: ser la simiente, no el fruto.