

LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

Hermenegildo FRANCO CASTAÑON
Capitán de navío (R)

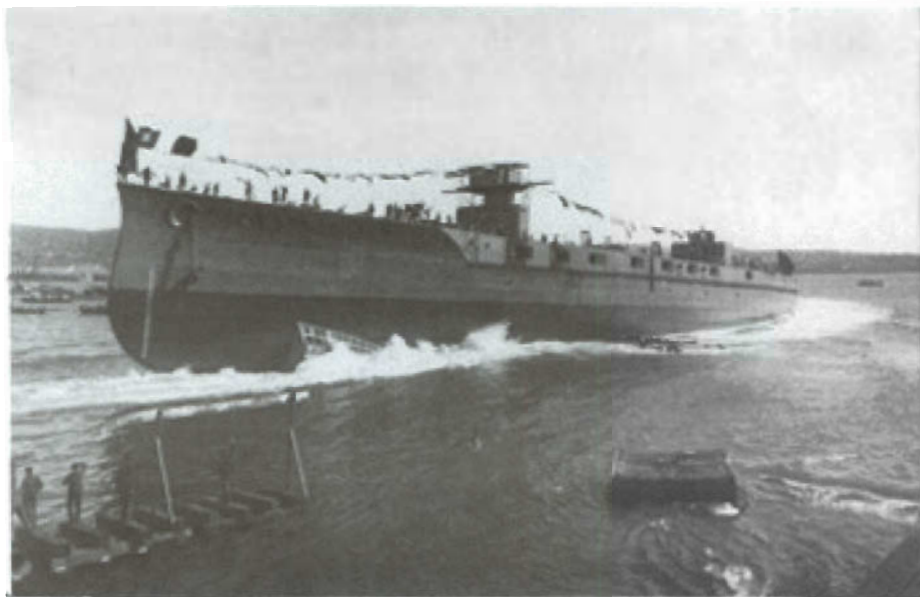
Hacer la historia de la Sociedad Española de Construcción Naval en poco más de cuarenta y cinco minutos es tarea harto difícil, por no decir imposible, si tenemos en cuenta que tal historia abarca más de treinta años, pavimentados de múltiples avatares y sucesidos de gran importancia y trascendencia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

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

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

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

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



Botadura del acorazado *España*.

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

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

En breve síntesis la ley citada dictaminaba lo siguiente:

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

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

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

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



Dique *Reina Victoria Eugenia*, modificado.

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

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

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

Habilitación del arsenal de Ferrol

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

Habilitación del arsenal de Cartagena

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

Habilitación del arsenal de La Carraca

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

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

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

Acorazados, torpederos y Destroyers o submarinos

Tres acorazados de unas 15.000 toneladas, 135.000.000 pts.

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

24 torpederos de unas 180 toneladas, 28.080.000. Pts.

Total 169.380.000 pts.



Crucero *Río de la Plata*, 1915.

Otras atenciones

Finalizar *Reina Regente*. 2.000.000 pts.

Pertrechos *Cataluña* 150.000 pts.

Construcción de 4 cañoneros de 800 toneladas 6.000.000. Pts.

Construcción de 10 buques de vigilancia 2.100.000. Pts.

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

El 21 de agosto de 1908 se abren los pliegos.

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

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

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

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

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



Acorazado Alfonso XIII en armamento.

Cronología

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Botadura del *Jaime I*.

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

Comentario

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

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

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



Cañonero *Bonifaz*.

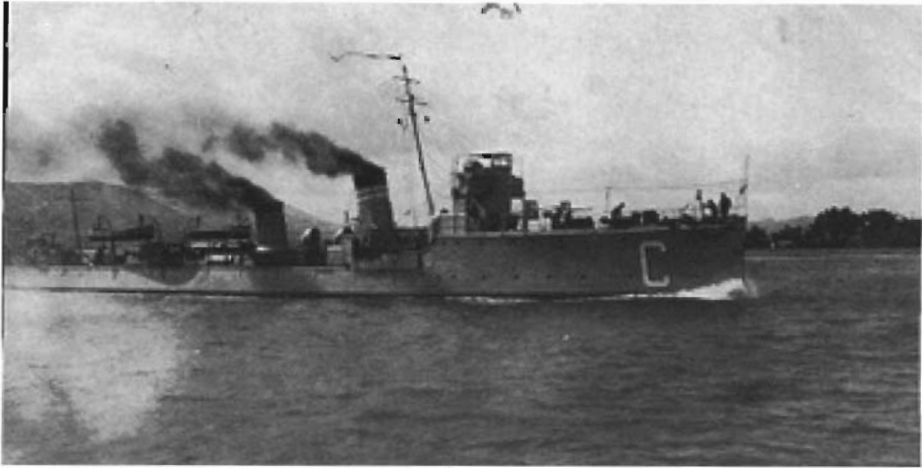
La singular fabrica de turbinas, sala de gálibos y taller de construcción de minas de orinque serán los siguientes pasos que complementaran los trabajos iniciales.

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

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

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

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



Cañonero *Cadarso*.

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

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

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

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

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

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



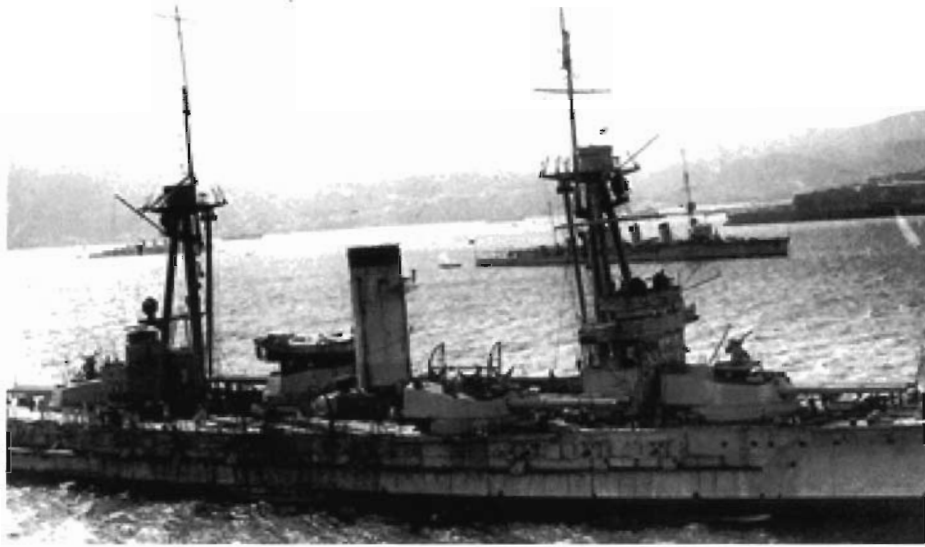
Torpederos.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

