

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

La Sociedad Española de Construcción Naval

QUEREMOS recordar aquí el hito que en la modernización de España y de su Marina marcó la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), «la Naval», que durante treinta años gestionó las áreas industriales de los arsenales de la Armada. Por intermedio de las firmas británicas integradas en la Naval, llegaron a España la tecnología y el capital de que el país carecía, así como operarios y técnicos foráneos que introdujeron en la acartonada vida de las ciudades departamentales modernos usos laborales y sociales. Todo ello fue un aldabonazo que sacó a Ferrol, Cádiz y Cartagena de su secular modorra y las hizo entrar de lleno en la modernidad, dando trabajo y proporcionando un relativo bienestar a sus gentes.

La génesis de esta puesta al día está en el Plan Maura-Ferrándiz, que fue el motor de la modernización de los arsenales, proceso que los convertiría en semilleros de técnicos para la industria española y extranjera. En efecto, fue don Antonio Maura quien durante su segundo gobierno (entre enero de 1907 y octubre de 1909), ayudado por una serie de factores propicios —entre los que los más sobresalientes eran el problema marroquí, que empeoraba a ojos vistas, y el nuevo clima de entendimiento hispano-británico—, puso la «cuestión naval» en el centro de la agenda política. Para poner en marcha sus ideas al respecto, acariciadas de antiguo, encontró a un hombre muy capaz: el capitán de navío de 1.^a clase José Ferrándiz, quien se encargó de materializar y presentar en el Parlamento el proyecto de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, coloquialmente conocida como «Ley Maura-Ferrándiz», aprobada por las Cortes el 7 de enero de 1908.

El designio reformista de la mencionada ley alcanzaba a todas las parcelas de la Armada, pero su epicentro lo constituía el programa naval en ella contenido, proyecto muy ambicioso que disponía la intervención de la industria privada en las nuevas construcciones de buques programados, al tiempo que planteaba la protección de la industria nacional y se marcaba como objetivo la especialización de los astilleros del Estado. Conviene recordar que por aquel

entonces la aportación tecnológica española en el ámbito de la construcción naval era inexistente, como antes apuntamos, y que, además, España no disponía de ingenieros cualificados —la Escuela de Ingenieros y Maquinistas de Ferrol no se abriría hasta 1914—. La incipiente industria naval española y, en general, todas las grandes empresas nacionales estaban en manos extranjeras, interesadas por tanto en emplear sus propios técnicos en los puestos de responsabilidad. Por lo tanto, la SECN hubo de constituirse como sociedad mixta, participada mayoritariamente por empresas británicas como Vickers Limited, W.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. y John Brown & Co. Ltd.

Aprobada la ley, como quedó dicho, el 7 de enero de 1908, por decreto de 21 de abril siguiente se convocó un concurso para la construcción de los buques previstos en aquella, concurso al que se presentaron cuatro grupos de empresas industriales, uno italiano, otro francés, un tercero español con apoyo de firmas inglesas y, por último, la SECN, la única que cumplió las bases del contrato (RO de 14 de abril de 1909) y que se había constituido el 18 de agosto de 1908 con el expreso propósito de intervenir en el concurso.

Así pues, el Estado arrendó a la Naval los astilleros y arsenales de Ferrol, La Carraca (Cádiz) y Cartagena, a fin de acometer su reorganización y proceder a la construcción de la escuadra derivada de la Ley Maura-Ferrándiz. El astillero de Ferrol se entregó el 23 de junio de 1909. En él se construirían los acorazados, cruceros y grandes trasatlánticos, así como las máquinas y calderas. El resto de las dependencias del arsenal ferrolano se entregarían el 25 de agosto siguiente, y entre ellas son de destacar los talleres de turbinas, que cobraron especial importancia por su carácter pionero, pues inauguraron este sistema de propulsión en los buques españoles (acorazados, contratorpederos, torpederos). Cartagena se encargaría de construir los cazatorpederos, torpederos, cañoneros o submarinos y los correspondientes sistemas propulsores. Por último, las gradas e instalaciones de La Carraca se dedicarían a los buques mercantes.

La primera unidad del programa, el acorazado *España*, se botó en Ferrol el 1 de febrero de 1912, durante el gobierno de Canalejas, que sería el continuador de la política naval de Maura. La alta dirección de los trabajos realizados por la SECN en el arsenal ferrolano correspondió a los señores A.J. Cambell, director de la zona industrial y miembro de la Sociedad de Arquitectos Navales de Inglaterra; H.J. Spiers, ingeniero de la zona industrial, y Miguel Rechea, ingeniero director del astillero y persona con gran experiencia en materia de construcción naval. Una serie de maestros especializados se encargaron de montar y poner en marcha los distintos talleres. Parte de ellos habían sido artífices de la industrialización inglesa.

El reducido espacio de esta sección hace que esta nota haya de ser forzosamente limitada, pero hemos creído necesario y útil aportarla como preámbulo al reportaje gráfico que acompañamos. Solo añadiremos que la SECN siguió una estrategia expansiva que la llevó a asumir la gestión de Astilleros del Nervión, otro astillero en Sestao (Bilbao) el control de los talleres de artillería de La Carraca y de San Carlos (San Fernando), además de montar en Reinosa

unos talleres para la fabricación de cañones. En 1939, la Marina rescindiría su contrato con la SECN, al crearse el Consejo Ordenador de Construcciones Navales, al que a su vez sucedería, con la creación en 1941 del Instituto Nacional de Industria, la Empresa Nacional Bazán.

Terminamos diciendo que, sin duda, al conservador don Antonio Maura se le debe la Ley de Escuadra, y al capitán de navío de 1.^a don José Ferrándiz, ministro de Marina, el desarrollo del programa. El gran mérito de este consistió en poner en marcha por primera vez, tras cincuenta años de infructuosas tentativas, un verdadero plan de escuadra que, junto con el posterior del almirante Miranda y otros que siguieron, colocó a la Armada española entre las primeras marinas del mundo.

Bibliografía

- Acorazado España. Recuerdo de una botadura.* Ferrol, 5 de febrero de 1912. Imp. y Est. *El Correo Gallego*.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. de: *Vicisitudes de una política naval.* San Martín, Madrid, 1978.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: «Plan Ferrándiz. Poder Naval y Poder Marítimo», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 57, 2008, pp. 39-49.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN



Sr. Nicolás Fuster,
Director Gerente



Excmo. Sr. Conde de Zubiria,
Presidente



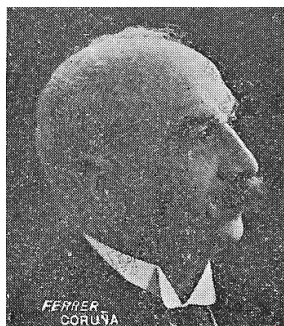
Excmo. Sr. Adolfo Navarrete,
Director Gerente



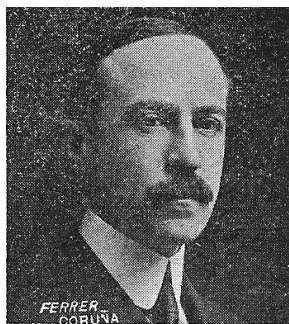
Excmo. Sr. Manuel Arnús,
Vicepresidente.



D. Fernando M.ª de Ibarra,
Consejero



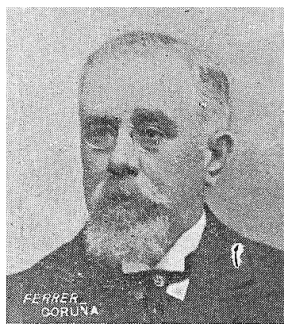
D. Ignacio Noriega,
Consejero



Excmo. Sr. Estanislao
de Urquijo,
Consejero



Ilmo. Sr. Barón de Satrústegui,
Consejero



Excmo. Sr. Javier Gil y Beceril,
Consejero

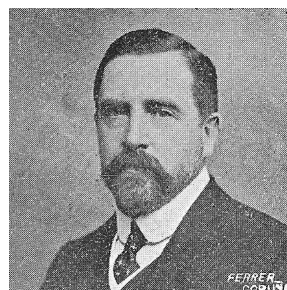
DIRECTORES Y MIEMBROS DEL COMITÉ INGLÉS



J.M. Flakner,
Director de los Sers.
Sir W. G Armstrong.
Wgutwirth & Co. Ltd.



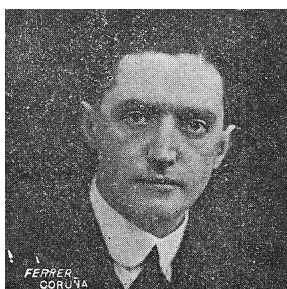
Charles E. Ellis,
Director de los Sers. John
Brown & Co. Ltd.



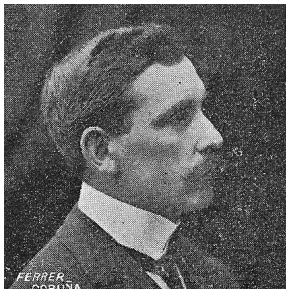
John Sampson,
Director de los Sers. John
Brown & Co. Ltd.



Albert Wickers,
Presidente y director de los Sres. Vickers Limited.



W.B. Samson,
Secretario del Comité
Consultivo.



T.G. Owens,
de la casa Vickers Limited.



Perret,
de la casa Sir W.G. Arms-
trong, Whitworth & Co LTD.

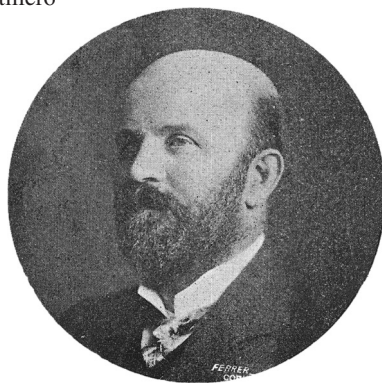
LOS DIRECTORES TÉCNICOS



Miguel Rechen M.J.N.A.,
Ingeniero Jefe del astillero



H. J. Spiers,
Ingeniero Director



A. J. Campbell,
M.I.N.A. Director



Miguel de Aguirre,
Delegado

NOTICIAS GENERALES

Premios Virgen del Carmen de la Armada para 2015. Madrid (España)

Por la resolución 600/38018/2015, de 20 de febrero, de la Jefatura de Estado Mayor de la Armada, se reconvocan los Premios Virgen del Carmen, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y sus problemas, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional. Estos premios se ajustarán a las siguientes bases:

«1 Premios.

»1.1 De libros, dotado con 5.000 euros y diploma. Para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. Caso de tratarse de un trabajo publicado no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

»1.2 Diploma de honor. Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

»1.3 De pintura, dotado con 4.000 euros y diploma. Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

»1.4 Premio de fotografía, dotado con 1.500 euros y diploma. Para la fotografía que mejor plasme la vinculación de la Armada y su entorno, sugiriendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

»1.5 De Modelismo Naval. Debido a su carácter bienal, este premio fue convocado por Resolución 600/38023/2014, de 27 de enero, de la Jefatura de Estado Mayor de la Armada, por la que se convocan los premios “Virgen del Carmen” para 2014 (*Boletín Oficial del Estado* número 46, de 22 de febrero), y se publica en esta convocatoria por corresponder al año de su concesión.

»Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como es el modelismo.

»Se consideran dos categorías diferenciadas:

»1.5.1 Premio modelo, dotado con 5.000 euros y diploma.

1.5.2 Premio maquetas y dioramas, dotado con 2.500 euros y diploma.

1.5.3 Accésit y diploma a la obra que posea un valor artístico y trabajo técnico digno de ser destacado.

»2. Normas para participar en la convocatoria y para la adjudicación de los premios.

»2.1 Todos los autores que presenten trabajos que opten al premio de libros deberán solicitarlo por escrito en instancia dirigida al Director del Órgano de Historia y Cultura Naval, que deberá tener entrada en el Registro del Cuartel General de la Armada, acompañada de tres ejemplares en papel, escritos en castellano, y una versión en soporte informático, caso de que no esté ya publicado.

»Los trabajos que opten al premio de libros deberán estar correctamente presentados, con una extensión mínima de 300 páginas en tamaño DIN-A4, cuerpo de letra 12 los no publicados, y no menos de 200 páginas los ya editados. Serán rechazados los que, a juicio del Jurado, no cumplan este requisito. Los trabajos aceptados no serán devueltos ni se mantendrá correspondencia en torno a ellos».

Las condiciones que deberán reunir las obras que opten a los premios de pintura y de fotografía están recogidas en la resolución citada en el primer párrafo de este epígrafe. Los trabajos, constitución del Jurado, normas para la adjudicación de los premios... pueden consultarse en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 62, de 13 de marzo de 2015, o bien dirigiéndose a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Premios Virgen del Carmen
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

LI Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 27, 28 y 29 de octubre de 2015 se celebrarán en Madrid las LI Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general *La Marina de la Corona de Aragón*. Las ponencias, de veinticinco minutos de duración y programadas en sesión de tarde, se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) a tenor del siguiente programa:

27 de octubre de 2015

Tras la sesión de apertura, que conducirá el contralmirante José Antonio González Carrión, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense y colaborador del Instituto, disertará sobre «Formación y geopolítica de la Corona de Aragón».

28 de octubre de 2015

Este día se impartirán las conferencias «La construcción naval en la Corona de Aragón», por Francisco Fernández González, doctor en Ingeniería Naval y asesor colaborador del Museo Naval de la Armada, y «Las Ordenanzas y tratados navales de la Corona de Aragón», por Manuel Gracia Rivas, coronel médico (R) de la Defensa y presidente del Centro de Estudios Borjanos, filial de la Institución Fernando el Católico.

29 de octubre de 2015

Para esta fecha están programadas las disertaciones «La expansión mediterránea durante los siglos XIII y XIV», que pronunciará [...], y «La lucha por la supremacía marítima en el Mediterráneo. La guerra entre los dos Pedros», por José R. Cervera Pery, general auditor de la Defensa y asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Los lectores interesados en ampliar esta información deberán dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

VI Jornadas Navales. Las Palmas de Gran Canaria (España)

Organizadas por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria (RSEAPGC), con la colaboración del Mando Naval de Canarias, durante los días 20, 21, 22, 23 y 24 de abril de 2015 han tenido lugar las VI Jornadas Navales, bajo el título general *100 años del Arma Submarina en España*.

Lunes 20 de abril de 2015

Tras la inauguración de las jornadas, oficiada por Tomás Van de Walle de Sotomayor, presidente de la RSEAPGC, y el comandante del Mando Naval de Canarias, contralmirante Manuel de la Puente Mora-Figueroa, se impartió la conferencia «La estrategia marina de Canarias: sus claves», que dictaron los ingenieros civiles José Luis Saavedra Alvarado y Fernando Sáenz Marrero.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Martes 21 de abril de 2015

Ese día se celebró un acto de donación en el que la RSEAPGC hizo entrega a la Armada de una reproducción de la placa con que, en marzo de 1917, el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria agasajó al submarino *Isaac Peral* a su paso por el Puerto de La Luz. Por la tarde, José Joaquín Crespo Páramo, capitán de navío (R) y miembro de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, disertó sobre «El submarino *Isaac Peral*, su inventor: perspectiva en el centenario del Arma Submarina española».

Miércoles 22 de abril de 2015

La jornada correspondiente a este día tuvo por sede el Museo Elder de la Ciencia y la Tecnología y se inició con «El desarrollo del submarino y su tecnología a lo largo del siglo XX», conferencia pronunciada por Fulgencio García Hernández, a la que siguió la mesa redonda «Submarinos y otros medios submarinos-antisubmarinos», moderada por Diego Carlier Millán, capitán de navío y delegado del Órgano de Historia y Cultura Naval en Canarias. Completó los actos una exposición relativa al tema de las jornadas que recogía un total de 63 fotografías y 25 modelos.

Jueves 23 de abril de 2015

Por la mañana, la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN) organizó en la dársena del arsenal militar una demostración de las capacidades de un planeador submarino o «Glider», a la que siguió una charla al respecto de Carlos Barrera, jefe de vehículos de la PLOCAN. Por la tarde, en la sede de la RSEAPGC, Juan Carlos Soler García, capitán de navío y comandante naval de Las Palmas, pronunció la conferencia «Ley Miranda: creación y desarrollo del Arma Submarina española».

Viernes 24 de abril de 2015

Ese día se descubrieron dos placas conmemorativas. La primera de ellas, emplazada en el Jardín de las Conmemoraciones del Puerto de La Luz, evoca el paso por la capital grancanaria del *Isaac Peral A-0*, procedente de Estados Unidos —donde se adquirió— y rumbo a Cartagena. Era la escala inaugural en aguas españolas del primer submarino de la Armada. Presenciaron el acto el presidente de la Autoridad Portuaria, Luis Ibarra, y el almirante-comandante del Mando Naval. La segunda placa conmemora la vida del insigne inventor cartagenero y se descubrió en la calle que lleva su nombre en La Isleta, barrio marineramente de la capital grancanaria. Participaron en el acto el alcalde,

Juan José Cardona, y el comandante del Mando Naval. La clausura se celebró en el arsenal de Las Palmas, con entrega de diplomas a organizadores y colaboradores.

Para más información dirigirse a

Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria
Plaza de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria
1, 35001 Las Palmas de Gran Canaria (Canarias)
Teléf.: 928 33 43 41. pFax: 928 33 58 30
C/e: rseapgc@rseapgc.com, Internet: www.rseapgc.org

Ciclo de conferencias sobre el centenario de la primera guerra mundial. Madrid (España)

Organizadas por el área de cultura de la Real Liga Naval Española, en colaboración de la Real Asociación Española de Capitanes de Yate, durante los meses de enero a mayo de 2015 se desarrolló en Madrid un ciclo de conferencias con motivo del centenario de la primera guerra mundial, la «Gran Guerra».

El ciclo se celebró en la madrileña sede de la Real Liga (C/ Mayor 16, 1.º). Las sesiones, de libre acceso, se desarrollaron siempre en lunes, en horario de tarde y con arreglo al programa que sigue:

Lunes 12 de enero de 2015

«Los submarinos de la Gran Guerra», por José María Treviño Ruiz, almirante (R), especialista en submarinos y comunicaciones.

Lunes 23 de febrero de 2015

«Los acorazados. Su primera gran guerra», por el capitán de navío (R) Marcelino González Fernández, vicepresidente de la Real Liga Naval Española.

Lunes 6 de abril de 2015

«El desarme. Versalles, Washington», por José Luis Asúnsolo García, licenciado en Filosofía y Letras, inspector jefe del Cuerpo Nacional de Policía (R).

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Lunes 18 de mayo de 2015

«Primera Guerra Mundial. Efectos sociales, económicos y tecnológicos»,
por Eduardo Alarcón Burgués, ingeniero técnico naval jubilado.

Los lectores interesados en ampliar esta información podrán hacerlo
poniéndose en contacto con

Real Liga Naval Española
Calle Mayor 16, 1.º; 28003 Madrid.
Telef.: 913 66 15 91
C/e: info@realliganaval.com
Internet: www.realliganaval.com