

LA HISTORIA VIVIDA

José Antonio OCAMPO

Veja-Murguía Hnos., el astillero gaditano que construyó el acorazado *Emperador Carlos V*

Como saben nuestros lectores, el acorazado *Emperador Carlos V* (popularmente, el *Carlos Usted*) fue construido en el astillero gaditano Veja-Murguía Hnos., inaugurado en julio de 1891. Su proyecto estaba incluido en el Plan Beránger de 1886. Dimitido este ministro por no estar de acuerdo con el indulto al general Villacampa, su relevo, Rafael Rodríguez de Arias, hizo suyo el plan, introduciéndole algunas modificaciones. Entre ellas, aplicar a este acorazado los fondos previstos para los torpederos. Así, el acorazado (cruceiro acorazado) fue adjudicado al astillero citado como compensación — y la presión de la sociedad gaditana —, ya que meses antes se le habían dado otros cruceros a los astilleros del Nervión. La adjudicación no se hizo sin superar serias dificultades puestas por el Centro Técnico de Marina, el cual, entre otras cosas, lo consideraba caro. Se botó al agua en marzo de 1895 y pasaba por ser el mayor y uno de los mejores buques de nuestra Armada. Por real orden se dispuso que su proyecto estuviera basado en el tipo «Blake» inglés y se acordó que su construcción fuera supervisada por un ingeniero de esa nacionalidad. En general, sus dimensiones coincidían con las del también acorazado *Pelayo* (de 9.802 toneladas, construido en Tolón y botado en 1886), y su desplazamiento era de 9.235 toneladas, con una autonomía de 12.000 millas y un blindaje de 50 milímetros en los costados y de 250 en las torres. Iba armado con dos cañones de 28 centímetros «González-Hontoria», en barbata, uno a proa y otro a popa; diez (¿8?) de 14 del mismo sistema y carga simultánea; 4 Krupp de 10,5; 4 Nordenfelt de 57 milímetros de tiro rápido; 4 ametralladoras Maxim de 37, y dos Sarmiento de 7, de carga simultánea. Además, disponía de seis tubos lanzatorpedos.

La propulsión se hacía con dos hélices de cuatro palas movidas por medio de dos máquinas de vapor verticales de cuatro cilindros y triple expansión de 15.000 caballos, fabricadas en La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona; y disponía de 12 calderas de carbón, cilíndricas de llama de retorno, de 10,3 kg/cm², que podían funcionar con tiro natural o con tiro forzado para aumentar la potencia. Los humos se evacuaban por tres altas chimeneas en candela, y todavía con sus dos palos de vela, ofrecía una silueta potente e inconfundible.

El buque, mandado por el capitán de navío José María Jiménez Franco, llevaba embarcada una compañía de Infantería de Marina, además de una dotación de 589 hombres

Cuando el buque estaba en Tolón (Francia) montando la instalación eléctrica de las torres, fue requerido, sin terminar las obras, y agregado a la escuadra del almirante Cámara, la cual no llegaría a entrar en combate.

El *Carlos V*, después de hacer de Escuela de Marinería y Aprendices Torpedistas Electricistas en Ferrol en 1924, sufrió la baja definitiva en la Armada el 31 de diciembre de 1931.

Anticipamos estas notas del buque como una somera referencia a las dificultades de construcción de un buque de ese porte, así como a la capacidad del astillero de Veá-Murguía para colaborar en el desarrollo de los planes de la Armada; pero es de esta factoría misma de la que nos proponemos hablar hoy en esta sección de La historia vivida. Veamos.

Insertado en una sección denominada «Españoles inverosímiles», de la revista *Nuevo Mundo*, del 8 de septiembre de 1915, encontramos un suelto titulado «Los constructores del *Carlos V*», firmado por Dionisio Pérez y dedicado al entonces presidente del Consejo de Ministros, don Eduardo Dato. En él, el autor trata de sacar a la luz pública la labor realizada y el empeño de estos dos hermanos en el campo de la construcción naval en una época en la que España carecía de un desarrollo industrial suficiente para acometer tamaña empresa sin recurrir a la industria extranjera.

Así se expresaba el autor.

«A D. EDUARDO DATO:

»Es posible — ¡han pasado tantos años! — que no recuerde usted aquellas palabras de Silvela. Había asistido a la botadura del *Carlos V* en los astilleros Veá-Murguía; había padecido aquella tremenda noche de inquietud en que supimos la noticia del naufragio maldito del *Reina Regente*, y luego, en un vapor de Ibarra, acompañado por usted y otros amigos, entre quienes se contaba mi humildad, fuimos hasta Huelva. Una de aquellas noches, cuando cenábamos a bordo y Silvela nos deleitaba con las gracias inacabables de su ingenio, tuvo un recuerdo para los fundadores del astillero donde se había forjado la nueva máquina de guerra.

»Pagarán cara su locura. No fue mayor la que hizo Krupp en Alemania; se lanzó a realizar el ensueño de una formidable factoría militar, cuando nadie podía calcular que se iba a luchar con Dinamarca, con Austria y con Francia. Quiso que su nación tuviera la más sólida independencia que pueda tener un país, la de la fabricación de sus armamentos guerreros, y quiso lograr eso con un capital exíguo, con un puñado de marcos; pero cuando la realidad empujaba a Krupp hacia el fracaso, apareció el auxilio personal del Emperador y tras él, el de todos los grandes hombres que estaban forjando, en el yunque de Prusia, la poderosa Alemania de hoy. Pero en España no hay esos hombres. Cánovas no se atreverá a arrancar a las Cortes una segunda Ley de Escuadra, y esos hermanos Veá-Murguía, que han enterrado sus fortunas en ese astillero, se encontrarán sin barcos que construir. Se arruinarán, y cuando no les quede una peseta y vuelvan los ojos hacia el Estado, las gentes creerán que a falta de

planchas de acero que forjar, se intenta organizar un chanchullo de papel sellado...

»Y ocurrió así. Los hermanos Vea-Murguía poseían unas saneadas fortunas, cuyas rentas cobraban en buenos cupones. Cuando Cánovas intentó decorar un poco a España, para que pudiera comenzar a aspirar a intervenir en la vida europea, se produjo en Cádiz uno de esos movimientos de opinión, tan fáciles en los impresionables pueblos andaluces. Comenzaba ya la decadencia de aquella capital cuyo tráfico comercial se llevaba Sevilla crecientemente a medida que mejoraba su puerto interior. Era una fatalidad de los tiempos. Las nuevas rutas comerciales se iniciaban en Algeciras con Marruecos; en Santander, Gijón, Coruña y Vigo con América.

»Alguien indicó que el porvenir de la bahía gaditana estaba en la construcción naval, no había hierro ni carbón en sus proximidades pero resurgía en aquellas palabras un ideal de Carlos III. Lo que faltaba eran patriotas, eran espíritus industriales que fuesen capaces de sentir la abnegación de los buenos ciudadanos y la ambición honrada de los espíritus grandes. Y los Vea-Murguía quisieron ser estos buenos ciudadanos. ¿A qué contar la tremenda historia? Eran millonarios; en unos fangales hicieron construir un astillero; como en un cuento de hadas surgió la factoría donde trabajaban millares de obreros. Cuando se botó al agua el *Carlos V*, los Vea-Murguía estaban arruinados. No había más buques que hacer. Los obligacionistas, a quienes la ley ampara — ¡nuestras leyes sin corazón! — fueron apoderándose de lo que allí quedaba: los talleres cerrados, las máquinas paradas, la colmena fecunda de donde había huido el enjambre humano...

»Un día, este Vea-Murguía que ha muerto hace poco, vino a Madrid, lo llevé a casa de Canalejas y este escuchó, más de mí que del millonario arruinado, la tremenda historia. Usted, querido don Eduardo, habrá sentido muchas veces lo que Canalejas sintió en aquel momento. Ser presidente del Consejo de Ministros, que en este país de ficción constitucional es serlo todo, y no poder hacer patria, ni hacer justicia, ni romper los miserables obstáculos que impiden aquí todo empeño noble. Era la angustia íntima de aquel Cánovas de los últimos años, tan grande, tan lleno de ideas, tan culto, contemplando la infecundidad de su obra, viendo la España caciquil y descreída que había hecho. Era la angustia de aquel Silvela cuyo espíritu sutil superaba al de los más avisados políticos que han hecho naciones en el mundo, confesándose impotente para dirigir a España; es Maura fracasado en pleno poderío.

»Así Canalejas nos decía: “En todas nuestras cargas de justicia no habría ninguna que lo fuera tanto como la de reconstituir la fortuna de estos hombres que quisieron ser dignos de una gran patria, pero la dificultad de realizarlo es enorme”. Y cuando Canalejas pensaba llevar valientemente la cuestión a un Parlamento que votaba pensiones a porrillo, fue asesinado.

»Estos días, Vea-Murguía ha muerto. Ha muerto siendo modestísimo empleado de la Diputación.

»Allá queda una viuda en pobreza. Estos españoles inverosímiles nos probaron que aquí nadie debe sacrificarse por su patria. Pero usted, don

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Eduardo, es un hombre de corazón. Usted debe recordar la profecía de Silvela y debe reconstruir esta historia, en la que hasta el Banco de España, obligacionista, salva sus pesetas y debe ofrendar una reparación a la memoria de aquellos ilusos que eran millonarios y paladearon la amargura de quedarse pobres por una patria que no tiene corazón».