

PLANES NAVALES ESPAÑOLES ENTRE 1898 Y 1936: FALLIDOS, APROBADOS Y GRADO DE CUMPLIMIENTO

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea



PENAS consumado el Desastre de 1898 con la pérdida de sus últimas pero aún ricas e importantes posesiones en ultramar, España debió plantearse la cuestión de reconstruir sus fuerzas navales. Aunque las tareas defensivas fueran ahora más modestas, seguían siendo tan importantes como urgentes, pues era de temer otra agresión semejante en un punto u otro de nuestra geografía en una época convulsa en que la fuerza prevalecía sobre el derecho, y todas las grandes potencias estaban enfrascadas en una carrera de armamentos, especialmente navales, según los adelantos técnicos de la segunda Revolución Industrial, que iban aplicándose a los cada vez más grandes y poderosos

buques de las rápidamente crecientes escuadras.

Las lecciones del Desastre

Pero la tarea era casi imposible de llevar a cabo en un país profundamente desmoralizado por la rápida y contundente derrota, en donde muchas voces clamaban afirmando que España ni sabía construir escuadras, ni mantenerlas listas, ni preparadas, ni muchos menos combatir eficazmente con ellas. Y entre ellas descolló incluso la figura desencantada de Joaquín Costa, ilusionado navalista y partidario de la expansión naval en los años ochenta del XIX.

Otra cuestión era la angustiosa situación de la Hacienda, que hacía virtualmente imposible acometer las grandes y costosas obras necesarias para reconstruir un poder naval, obligadamente modesto, pero eficaz. Y ello tanto en buques como en infraestructuras.



La visita del monarca británico a Cartagena en 1907 y posteriores acuerdos fueron decisivos para el renacimiento naval español. (Museo Naval. Madrid).

Tal vez menos evidentes, pero de un peso igualmente decisivo, fueron otras cuestiones que iban saliendo poco a poco a la luz de la mano de un reducido pero tenaz y entusiasta grupo de políticos y de marinos, que reflexionaron con acierto sobre la situación heredada. Había que reformar por completo el sistema de las construcciones navales militares en España, pues incluso combinando el trabajo de los astilleros estatales y privados, la mala gestión y administración, unida a las deficiencias provocadas por nuestro retraso industrial, se habían sumado para que muchas e importantes unidades de la Armada no hubieran podido participar en la contienda o hacerlo sin estar debidamente alistadas.

Solo entre las unidades mayores cabe recordar al acorazado *Pelayo*, junto con las *Numancia* y *Vitoria* en obras de modernización en Francia; allí estaba también el gran *Carlos V*, instalando la tracción eléctrica de sus torres pesadas. En arsenales patrios estaban los *Cisneros*, *Cataluña* y *Princesa de Asturias*, con sus obras muy retrasadas, pues ya hubieran debido estar en servicio, y apenas lo estaban los *Alfonso XIII* y *Lepanto*, cuyos defectos de construcción eran bien notorios. Cuando se recuerda el número y los buques que, al mando de Cervera o de Montojo (por no hablar de su estado de eficiencia), realmente lucharon, cabe deducir que las cosas se habían hecho muy mal.

Pero además, los más sagaces de los nuevos navalistas, pronto encuadrados en la recién creada Liga Marítima, apuntaron otras cuestiones igualmente importantes: España no podía seguir en un aislamiento internacional que se había revelado suicida en el 98, y más cuando potencias mucho más considerables contaban con alianzas o apoyos que estimaban decisivos. Por un lado,

la nueva escuadra no podía esperar afrontar a cualquier clase de enemigo o combinación de ellos. Eso solo se lo podía permitir la orgullosa y hegemónica entonces Royal Navy, y muy pronto variaría de actitud ante las duras y nuevas realidades.

Pero además, las obligadas transferencias de tecnología, asesoramiento, etc., solo serían seguras y efectivas en el marco de una alianza o, al menos, de un sustancial acercamiento a una potencia o potencias que las suministraran de forma leal y continuada. Acudir, como se había hecho antes, al mercado internacional era pecar de ingenuos.

Es en este marco en el que se desarrollaron los sucesivos planes navales de los primeros años del siglo XX.

Los planes navales fallidos (1899-1906)

El primero que conocemos es el del entonces ministro de Marina, capitán de navío de 1.^a clase don Ramón Auñón y Villalón, al que tocó el difícil relevo en plena guerra que le dejó don Segismundo Bermejo.

Auñón llegó a presentar a las Cortes un ambicioso pero completamente irreal plan consistente en 12 acorazados de 1.^a clase de 12.000 toneladas cada uno, otros 12 cruceros «protegidos» de 6.000 toneladas, nada menos que 60 torpederos y algunas unidades menores sin especificar, todo a un coste global de 300 millones de pesetas de la época.

Si España se había mostrado incapaz de construir una escuadra bastante más modesta en los años anteriores, esta propuesta era completamente irrealizable, incluso sin contar con los argumentos que hemos expuesto antes. En cuanto a la inversión, sólo los 12 grandes acorazados hubieran debido de costar 30 millones como mínimo cada uno, con lo que ya sobrepasaban el presupuesto total.

Pasamos rápidamente por el igualmente poco serio proyecto del almirante Gómez Imaz, de 1899, que estipulaba gastar 250 millones en ocho años, centrado en ocho acorazados de 14.000 toneladas cada uno; y el de Silvela del año siguiente, cuando acumulaba en su persona la Presidencia del Consejo de Ministros y la cartera de Marina, con otro utópico proyecto que importaba más de 514 millones de pesetas.

La cuestión entró en términos más razonables en sucesivos Gobiernos de Francisco Silvela, mucho más conscientes de las dificultades de la tarea, junto con su flamante ministro de Marina don Joaquín Sánchez de Toca, ambos destacados navalistas.

Aparte de otras muchas cuestiones, reorganizaciones y reformas, tan bien meditadas como necesarias, Sánchez de Toca presentó en 1903 un programa naval consistente en:

- Siete acorazados, de 14 a 15.000 toneladas y 19 nudos de velocidad: 346.500.000 pesetas.
- Tres cruceros acorazados, de 10.000 toneladas y 22 nudos: 99.000.000 pesetas.
- Torpederos, sumergibles y minas: 100.000.000 pesetas.
- Buques escuela y menores: 1.000.000 pesetas.
- Infraestructuras en arsenales: 25.000.000 pesetas.

Es decir, por un total de 580.500.000 pesetas, y todo a realizar en ocho años. Cabe añadir que Sánchez de Toca pensaba arrendar los arsenales del Estado a compañías privadas para las construcciones, carenas y reparaciones, o sea, la parte industrial, mientras que la parte militar seguiría siendo responsable de la Armada, contándose incluso con la cooperación de la industria extranjera. Otra cuestión era que no se definían claramente los tipos de buques, sino que se dejaba esa tarea a los altos órganos de la Armada, especialmente a su Estado Mayor.

Con todo lo serio y estudiado del proyecto, su parte débil era, indudablemente, la financiación, y por ese flanco lo atacó denodadamente el entonces ministro de Hacienda Villaverde, obsesionado con la reducción de la deuda pública, que era entonces una auténtica losa sobre los presupuestos del Estado. Villaverde no dudó en crear una disidencia en el Partido Conservador para oponerse a Sánchez de Toca y a Silvela. Al líder le faltó además el apoyo del propio rey, entonces decisivo para sostenerse en el Gobierno, y terminó pidiendo su dimisión, muriendo al poco, en mayo de 1905.

El nuevo líder conservador era don Antonio Maura, desde hacía ya muchos años interesado en cuestiones navales y marítimas, con un nuevo ministro de Marina, el entonces capitán de navío de 1.^a clase don José Ferrándiz y Niño, un marino de larga y honrosa carrera y muy integrado en los proyectos de regeneración naval.

El 25 de enero de 1904, presentó su proyecto que, más que de construcción de una nueva escuadra, era de profundas reformas en la Armada y en la construcción naval militar española. Y ello por varios motivos: hacerlo más fácil de aprobar que los costosos planes anteriores, considerar más urgentes y necesarias esas reformas para luego iniciar con mejores visos la reconstrucción de la fuerza naval, y por último porque aún estaban en construcción varios de los buques de programas de antes del 98, aparte de los *Cisneros*, el 2.^o *Reina Regente* y otros menores.

La mayor parte del presupuesto iba a mejorar los arsenales, especialmente el de Ferrol, con un total de 9.680.000 pesetas, del que la mayor parte iba dirigida a la construcción de un dique para buques de hasta 15.000 toneladas. La Carraca recibiría 4.800.000 y Cartagena se quedaría en 1.680.000.

Los buques se reducirían a «un torpedero sumergible, de 100 a 110 toneladas, buque experimental y para instrucción de personal, valorado en millón y

medio, y 12 torpederos de 150 toneladas cada uno, con un coste total de 13.500.000». Además, la adquisición en el extranjero de un buque mixto (de vapor y velas) para Escuela de Guardias Marinas por cinco millones y 10 pequeños cañoneros guardapescas por millón y medio. Cerraba los gastos el capítulo para «Defensas Submarinas», es decir, minas y todo lo necesario, por otras 786.621 pesetas. El plazo de ejecución era de tres años.

La oposición en las Cortes fue, sin embargo, feroz, tanto por oponerse a las reformas, que siempre lesionan intereses y «derechos adquiridos», como porque apenas se construían buques de guerra, tan solo unas «defensas móviles».

Como consecuencia, cayó el Gobierno de Maura, sucediéndole don Raimundo Fernández Villaverde, que en abierta contradicción con su postura de hacía tan poco, haciendo naufragar el plan de Sánchez de Toca, se descolgó el 13 de junio de 1905 con un proyecto de ley sobre construcción de fuerzas navales y reorganización de los servicios de la Armada de nada menos que 396 millones de pesetas, que incluía ocho acorazados de 14.000 toneladas cada uno, y dejaba los 60 millones restantes para torpederos y submarinos. Todo ello a realizar en seis años.

¡Ahora, por lo visto, habían desaparecido los problemas de la deuda y de la Hacienda!

Si la labor como hacendista de Villaverde es digna de encomio, otro juicio muy distinto merece su actuación en la cuestión de la reconstrucción de la escuadra, que parece más dictada por las pasiones partidistas que por un juicio sereno. Lo cierto es que el proyecto nació muerto, pues a los 10 días de su presentación a las Cortes, Villaverde tuvo que dimitir como presidente del Gobierno.



El almirante don José Ferrándiz y Niño, que consiguió coronar su proyecto de reformas y nuevas construcciones en 1908. (Museo Naval. Madrid).

Llegó, inevitablemente, el turno del Partido Liberal, encabezado por don Segismundo Moret (ministro de Ultramar en el 98) y con el almirante don Víctor Concas y Palau como ministro de Marina.

El 8 de febrero de 1906, la Secretaría Militar elevaba a Concas el modesto proyecto que este reenvió a las Cortes, consistente en un buque escuela de unas 3.000 toneladas, 10 guardacostas de 200 toneladas y 13 nudos, con piezas ligeras ya disponibles, y la «habilitación de un crucero o adquisición en su caso de un mercante para escuela práctica de maquinistas, fogoneros y timoneles». Pero la inestabilidad de los Gobiernos liberales de entonces condujo a este nimio programa y a algunas de sus posteriores variantes a la nada.

El Plan Maura-Ferrándiz de 7 de enero de 1908

Tras la desunión de los liberales, volvió al poder Maura, ahora ya claro líder de los conservadores y con una amplia y fuerte mayoría parlamentaria, para llevar a cabo sus proyectos, cristalizados en las leyes de la Protección a la Producción Nacional de 14 de febrero y la de Fomento de Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909. Entre estas dos, figura el programa naval aprobado en la fecha indicada.

De nuevo era Ferrándiz ministro de Marina, ahora con la experiencia del intento anterior y en mejor situación política y de la Hacienda para ver aprobado su proyecto.

Pero otros acontecimientos internacionales vinieron a coadyuvar al éxito, pues significaron que España recobraba su presencia internacional, con todas las ventajas que de ello se derivaban.

El auténtico vuelco lo habían dado Gran Bretaña (con su imperio) y Francia, al llegar a la Entente de 1904, por la que ambas potencias se repartían África del Norte en esferas de influencia: Egipto para la británica, y Marruecos, Túnez y Argelia para la francesa. De los territorios de la actual Libia, entonces bajo el dominio otomano, se pensaba hacer oferta a Italia, para compensarla de su frustración tunecina y distanciarla de la Triple Alianza, a la que pertenecía con el Imperio Alemán y el Austro-Húngaro. Más importante para España era que, deseando los británicos que no fuera una gran potencia la que dominara las costas norteñas de Marruecos, frente a Gibraltar, ambas potencias acordaron ofrecérsela a España, mucho menos temible.

Aquello provocó la reclamación del Imperio Alemán, interesado en nuevas colonias y embarcado en un gran desarrollo naviero y en una nueva escuadra, que aspiraba a competir con la británica. Y fue justamente la amenaza presentada por la pujante potencia alemana la que llevó principalmente al entendimiento entre los antiguos rivales británicos y franceses.

La cuestión marroquí quedó momentáneamente resuelta con la Conferencia de Algeciras de 1906, si bien las apetencias alemanas seguirían provocando tensiones y una nueva crisis marroquí; pero al aceptar su papel, España se ligaba a la Entente.

Ese acercamiento avanzó decisivamente con la visita del rey británico Eduardo VII al frente de una lucida escuadra a Cartagena, donde se reunió con Alfonso XIII, ya vinculado con Gran Bretaña por su matrimonio con Victoria Eugenia, dando lugar a los conocidos Acuerdos de Cartagena, en esencia un cambio de notas entre las tres potencias, declarándose partidarias de respetar y hacer respetar el nuevo *statu quo* en el norte de África y el Mediterráneo.

Aquellos acuerdos, en apariencia poco decisivos por sí mismos, implicaban a España en la estrategia general de la Entente: ante el desafío de la nueva y potente escuadra alemana, la Royal Navy debería concentrarse en el canal de la Mancha y mar del Norte para afrontar esa amenaza. Eso dejaría a la flota francesa, entonces nutrida pero con tipos obsoletos y demasiado heterogéneos, frente a la posibilidad de enfrentarse con las flotas italiana y austro-húngara que, reunidas, podrían ser un temible enemigo.

Ya no había pues problemas para la transferencia de tecnología naval ni de capitales, y algo de todo esto debieron concertar en larga, provechosa y discreta entrevista Sir John Fisher, primer lord del Almirantazgo, y Ferrándiz en la misma visita británica a Cartagena. Esos acuerdos tuvieron una importancia también en lo técnico, pues así España podría disponer de los nuevos acorazados, los *dreadnoughts*, que convertían a los anteriores grandes buques en *five minute ships*, por el tiempo que podrían resistir sus andanadas de artillería pesada con control y dirección de tiro a distancias muy superiores a las anteriores, aparte de la nueva propulsión a turbinas, que incrementaba su velocidad. Y es de notar que ya el 27 de marzo de 1907, la Junta de Escuadra optó muy mayoritariamente por ese nuevo tipo de buque, adelantándose a casi todas las marinas europeas, excepto a las británica y alemana.

Tras sucesivas modificaciones sobre los anteproyectos, el programa quedó, aparte de por una amplia reforma de la Armada como institución, en lo siguiente:

- Tres acorazados, los *España*, por un total de 135 millones de pesetas.
- Para terminar los *Reina Regente* y *Cataluña*: 2.250.000 pesetas.
- Tres *destroyers*, de 350 toneladas, los *Bustamante*, por un total de 6.300.000 pesetas.
- Veinticuatro torpederos.
- Cuatro cañoneros, los *Bonifaz*.
- Cuatro aljibes, un remolcador y barcasas para carbón y municiones.

El total era de 178.920.000 pesetas para construcción de buques, unos 10.610.000 para el arsenal de Ferrol, unas 500.000 para Cartagena y



Dos de los acorazados clase *España*, mostrando la nueva potencialidad de la renacida escuadra. (Colección Aguilera. Museo Naval. Madrid).

3.700.000 para La Carraca, aunque allí no se planeaba construir buque alguno, y se invertirían en su taller de construcción de cañones y montajes. Para defensas fijas y móviles y TSH, se consignaron millón y medio, y muy previsiblemente cuatro millones más para obras complementarias, etcétera.

Cabe hacer algunos comentarios sobre los buques: a los *España* se les ha reprochado ser los *dreadnoughts* más pequeños del mundo, pero cabe argumentar que, dadas las limitaciones presupuestarias, hacer dos algo más grandes en la época hubiera supuesto dos buques de diez piezas de 305, o sea, 20 cañones en dos buques, de los que solo uno estaría normalmente dispuesto en plena eficiencia, en vez de 24 en los tres o 16 en los dos previsiblemente listos. Los dragados de nuestros puertos y las infraestructuras, por otra parte, desaconsejaban tamaños mayores. Pero incluso con sus limitaciones, los *España* eran inmensamente superiores a cualquier *predreadnought*, lo que variaba por completo el balance de fuerzas en el Mediterráneo. Y aún podríamos seguir argumentando, pero baste indicar que ningún buque alemán de los que lucharon en Jutlandia tenía artillería de mayor calibre, ni lo tuvieron los italianos ni austríacos.

En cuanto a los *destroyers*, fueron unas 100 toneladas más grandes de lo proyectado y, aunque de limitadas características, unos buques equiparables con los de otras marinas en su época. Lo mismo cabe decir de los torpederos,

en los que se hizo una concesión a la industria francesa tras sus constantes requerimientos, en concreto a la Normand. Cabe señalar que la ley ofrecía la opción de hacer tres submarinos en vez de los *destroyers*, pero se argumentó que ante la falta de cruceros modernos que sirvieran de exploradores a la escuadra, los *destroyers* podían cumplir esa misión de forma mucho más satisfactoria que los submarinos.

Los grandes cañoneros iban obviamente a servir para las operaciones en el litoral marroquí y, aunque buques sencillos y modestos, su labor fue inestimable.

Con fondos no incluidos en el presupuesto, pues se obtendrían de la venta de material inservible para la Marina, se consignaron 10 pequeños guardapescas de 150 toneladas.

Cabe reseñar que el programa Ferrándiz se cumplió casi enteramente, salvo por un par de torpederos y por los guardapescas, que al final se redujeron a tres. Otra cosa fueron los inevitables retrasos en la construcción de varias unidades, señaladamente en la del *Jaime I*, pero estos se explican sobradamente por el estallido de la Primera Guerra Mundial, la neutralidad española en ella y los aplazamientos de materiales de procedencia británica.

Una palabra más sobre el polémico concurso que tanto dio que hablar por entonces, suponiéndose una parcialidad de Ferrándiz por una de las empresas, que aparte de fuertes capitales españoles, englobaba a las Vickers, Sons & Maxim británica y a la Brown, con el concurso de la Thornycroft, aparte de la francesa Normand.

Era, sin duda alguna, la opción más sólida y preferible, porque las otras mostraban serias carencias o problemas: el grupo Ansaldo era italiano, por entonces no había construido ningún *dreadnought* y además era el previsible enemigo. El francés tenía una tecnología francamente obsoleta y no era competitivo en ningún sentido; por último, el otro grupo británico con algunos capitales españoles estaba liderado por la Palmers, y todos recordaban la quiebra de la Martínez Rivas-Palmers en la construcción de los tres *Vizcaya*, lo que no era precisamente algo que animara a confiar nuevamente en dicha compañía.

Así que, por eliminación, quedó constituida la Sociedad Española de Construcción Naval, que tomó posesión del arsenal de Ferrol el 23 de junio de 1909, y del de Cartagena el 25 de agosto de ese mismo año. Ferrol se dedicaría a los tres acorazados, todo un reto, y Cartagena haría los buques menores: *destroyers*, cañoneros y torpederos.

Los nuevos planes (1912-1914)

Por decisivo que resultara el Plan Ferrándiz para la Armada en general, para las construcciones navales y para el renacimiento de España como poten-

cia naval, su mismo creador lo concebía solo como un primer paso, tras el que, afianzadas las infraestructuras de todo tipo, el esfuerzo debería continuar y consolidarse.

El nuevo líder liberal José Canalejas, firme partidario de que España se integrara aún más en la estrategia general de la Entente, llegó a presentar un nuevo programa en 1912, cuando ya el adelanto del de Ferrándiz lo hacía factible. El nuevo proyecto, redactado por el Estado Mayor de la Armada y aprobado por la Junta de Defensa del Reino, proponía:

- Tres acorazados de 20.828 toneladas, con propulsión de petróleo y artillería principal de 381 mm; en suma, lo más novedoso y potente posible, pero siempre con un tamaño limitado.
- Tres destructores de 1.000 toneladas cada uno.
- Seis submarinos de 400 toneladas en superficie.
- Nueve torpederos de 250 toneladas.
- Cuatro cañoneros de 1.500 toneladas.

Todo ello por un total de 238.887.510 pesetas, aparte de nuevas obras en arsenales, 3.000.000 para minas y defensas fijas y 43.500.000 para concluir la última parte del programa Ferrándiz, con un total de 320.820.549 pesetas en ocho años.

Pero el asesinato de Canalejas por un terrorista anarquista en plena Puerta del Sol madrileña el 12 de noviembre de 1912 condenó el plan.

Su sucesor fue el conde de Romanones, con don Amalio Gimeno como ministro de Marina, un médico de profesión, pero con buenas dotes de gestión y administración en otros ministerios y dispuesto a dejarse asesorar por los expertos. Su proyecto era una actualización del anterior e incluía:

- Tres acorazados con artillería de 343 mm (dada la renuencia británica a exportar su mejor pieza, la de 381 mm) de unas 21.000 toneladas cada uno, y por un coste total de 180 millones.
- Dos pequeños cruceros exploradores de unas 3.000 toneladas, por 18 millones en total.
- Seis destructores de unas 700 toneladas, por un total de 20 millones.
- Ocho submarinos de unas 400 toneladas, por un total de 24 millones.

Aparte de cuatro millones para los talleres de artillería de La Carraca, otros tres para minas submarinas y nuevas obras en los arsenales, con una potenciación muy seria de Cartagena y Cádiz, que incluía dragados para los nuevos y mayores buques. De nuevo la implicación en la Entente estaba clara. El total serían casi 341 millones, de los que casi cien irían a las infraestructuras mencionadas, no ya solo para nuestra escuadra, sino incluso para acoger y atender a las aliadas. Pero a los dos días de presentarse el proyecto a las

Cortes caía el gobierno Romanones, y con él el plan de Gimeno.

Sucedió el turno conservador, ya en octubre de 1913, siendo ahora presidente del Gobierno don Eduardo Dato Iradier, con el contralmirante don Augusto Miranda y Godoy como ministro de Marina, un gran profesional y reputado técnico, que volvió a la carga. Tras estudiar la cuestión con el Estado Mayor de la Armada y en la Junta de Escuadra, se decidió por unanimidad presentar el siguiente plan:

- Tres acorazados de primera clase, armados con 8 x 381 mm, 12 x 152 mm, 12 x 76 mm antiaéreos, 2 x 75 de desembarco y dos ametralladoras, así como cuatro tubos lanzatorpedos, con turbinas Parsons y calderas Yarrow, mixtas de carbón y petróleo, con lo que llegarían a dar 22'5 nudos. La Vickers llegó a presentar dos proyectos sobre esos buques, los números 642 modificado y 655, muy parecidos a los *Revenge* y *Royal Sovereign* británicos, aunque, algo menores y peor blindados.
- Dos cruceros, de cuatro a cinco mil toneladas, seis u ocho cañones de 152 mm, dos tubos y turbinas, quemando petróleo y llegando a los 30 nudos.
- Tres contratorpederos, de unas 1.000 toneladas, tres piezas de 10 cm, dos tubos y 32 nudos.
- Doce submarinos, de los que se recomendaba comprar en el extranjero dos para acumular experiencia y luego acometer las construcciones del resto en España.



El almirante don Augusto Miranda y Godoy, que supo continuar la obra de Ferrándiz reorientándola hacia la neutralidad y nuevos tipos de buques. (Museo Naval. Madrid).

- Ocho cañoneros de 1.^a clase, de 1.200 toneladas, dos piezas de 10 cm y cuatro de 76, máquinas alternativas y 15 nudos.
- Un transporte de 3.000 toneladas y 12 nudos.

Inevitablemente los nuevos acorazados implicaban grandes inversiones en diques e infraestructuras, pues su desplazamiento rebasaría las 20 o 25.000 toneladas.

El proyecto se presentó a las Cortes el 7 de mayo de 1914, con la particularidad de que Miranda lo dividió en tres plazos sucesivos, con el evidente deseo de facilitar su aprobación. El primero suponía un acorazado y comenzar las obras del segundo, lo mismo con los contratorpederos, tres submarinos más el comienzo de otros tres, así como otras partidas, por un total de 108 millones de pesetas. Las infraestructuras suponían otras 15.632.000 para Ferrol, poco más de 15.500.000 para Cádiz y 19.000.000 para Cartagena, que se vería potenciada como principal base. Los costes mayores eran los dos nuevos y grandes diques ferrolano y cartagenero para los nuevos acorazados. A ello se añadían otros 5.500.000 para remolcadores, aljibes y barcazas para los arsenales.

Un viraje técnico y estratégico

Como vemos, aparte cuestiones técnicas y el número y composición de unidades menores, todos aquellos planes insistían en construir otro trío de acorazados, sensiblemente más potentes que los *España*, dado el rápido crecimiento de estos buques debido a la cada vez más enconada «carrera naval» entre las potencias mundiales. Reiteradamente y desde el ya lejano plan de Auñón, el juicio del Estado Mayor de la Armada era que España precisaba de 12 acorazados de primera clase para su defensa y para contar internacionalmente. También es de notar el creciente número de submarinos previstos en estos planes, aunque entonces se les consideraba más un arma defensiva que los temibles corsarios que demostraron ser.

Lo curioso fue que, apenas presentado su proyecto a las Cortes, el 7 de mayo de 1914, Miranda elaboró con toda rapidez uno nuevo, centrado en un crucero mucho más poderoso que los citados, el que luego sería el *Reina Victoria Eugenia*, análogo a los *Chatham* británicos de la época. El proyecto se presentó el 2 de julio a las Cortes, se aprobó el 30 de ese mismo mes y salió publicado en *La Gaceta* el 2 de agosto con una rapidez sorprendente.

Los autores que han estudiado tan rápido cambio de postura explican que la obra era necesaria para asegurar los trabajos en la factoría de Ferrol, con los tres *España* ya muy avanzados. Tal vez estén en lo cierto, pero en nuestra opinión el hecho fundamental fue que el 28 de junio se produjo el fatal atentado de Sarajevo, causa inmediata de la Gran Guerra, aunque el estallido de esta

se retrasó a agosto de aquel año. Seguramente Miranda previó las consecuencias del atentado y quiso adelantarse a ellas, pero con su construcción retrasada por la suspensión o lentitud de entrega de los materiales de origen británico, el buque no pudo ser botado hasta abril de 1920, entrando en servicio en enero de 1923.

Lo cierto es que España pudo permanecer neutral en la guerra, y es opinión mayoritaria en los historiadores que ello se debió fundamentalmente a la neutralidad de Italia, que no hizo honor a sus compromisos con la Triple Alianza y entró posteriormente en guerra del lado de los aliados. Ya no era necesario el apoyo de una escuadra española para escoltar el vital convoy con las tropas francesas de África hasta Marsella y Tolón, ni las operaciones anfibia planeadas contra las costas italianas, ni el refuerzo de tropas españolas en el frente alpino francés.

Aquello modificaba por completo el panorama estratégico de la Armada: ya no eran precisos grandes y costosos acorazados para pensar en una alianza y, por otro lado, desde el comienzo de la guerra los submarinos alemanes cosecharon sorprendentes éxitos, como el del *U-21*, al hundir impunemente tres grandes cruceros británicos en el canal de la Mancha en una hora, desastre que superó al de Coronel. Aunque se olvide a menudo, del total de buques blindados perdidos en la guerra, acorazados y cruceros, *dreadnoughts* o de modelos anteriores, nada menos que 20 unidades lo fueron por torpedos lanza-

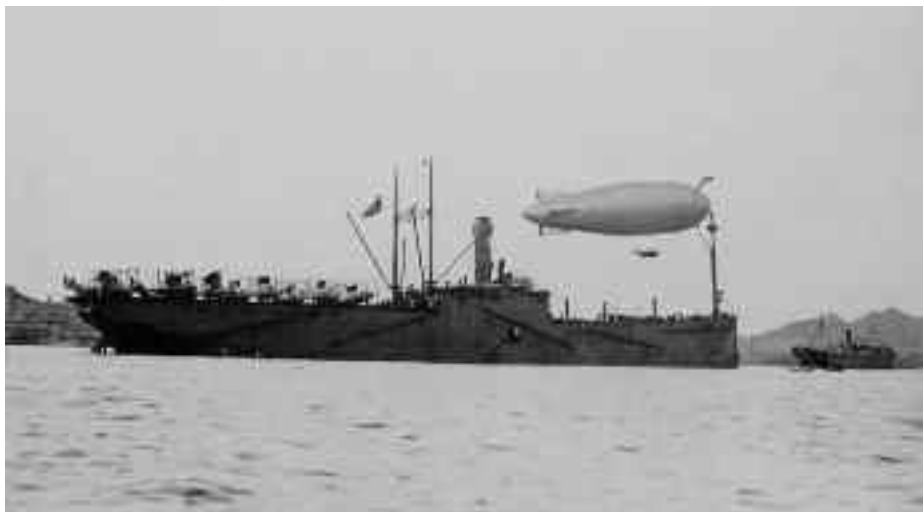


Los nuevos cruceros ligeros en una curiosa vista aérea. (Colección Aguilera. Museo Naval. Madrid).

dos por submarinos, 14 por minas, algunas fondeadas también por sumergibles, solo dos por torpedeamientos de unidades de superficie, y en ambos casos nocturnos y únicamente 13 por el fuego artillero.

Así que el almirante Miranda pudo presentar un nuevo proyecto el 7 de febrero de 1915, en que las cosas eran por completo diferentes, pues se construirían:

- Cuatro cruceros rápidos, a 15 millones cada uno. Serían los *Méndez Núñez*, *Blas de Lezo*, *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*.
- Seis cazatorpederos, a cinco millones cada uno. Los tres *Velasco* y los tres *Churruca*.
- Veintiocho submarinos, que se convertían así en el principal buque de la escuadra. El *Isaac Peral*, comprado en los Estados Unidos, y los de procedencia italiana *A-1 Monturiol*, *A-2 Cosme García* y *A-3*, así como los posteriores seis de la clase *B* de construcción cartagenera, y los seis *C*, para los cuales se presupuestaban 110 millones, la partida más importante, incluyendo al *Kanguro*, buque de salvamento, encargado a un astillero holandés.
- Tres cañoneros, a tres millones cada uno, los *Dato*.
- Dieciocho guardacostas, habilitados para fondear minas, por un total de seis millones.
- Minas y otras defensas submarinas por nueve millones, aparte de rectificaciones, gastos no previstos y «medios aéreos» por seis millones.



El *Dédalo* abriendo nuevas dimensiones a la guerra naval. (Museo Naval. Madrid).

El total alcanzaba los 230 millones de pesetas, y las obras se planeaban para estar terminadas en seis años, plazo excesivamente optimista dada la convulsión mundial causada por la guerra, que hizo que la situación no se normalizara, tanto en lo económico como en lo industrial, hasta entrado 1920. Por otra parte, la enorme inflación mundial causada por la guerra hizo que los precios se incrementaran notablemente. Unos diecinueve millones iban para obras en los tres arsenales, llevándose Cádiz la parte del león, con unos nueve millones, Cartagena con 6.300.000 y Ferrol el resto. Otros 5.500.000 iban para remolcadores, aljibes y gabarras.

Recordemos que, aunque modestamente, por primera vez se habla de «medios aéreos», aunque la creación formal de la Aeronáutica Naval se produjo por Real Decreto el 15 de septiembre de 1917, siendo ministro de Marina el contralmirante don Manuel de Flórez y Carrió, sucesor y anterior colaborador de Miranda en un nuevo gabinete presidido por Dato.

Y pese a los problemas aducidos, en especial que los períodos de construcción se dilataron sobre lo planeado y que los costes subieron mucho, lo cierto es que la Ley Miranda marcó de forma clara y contundente el siguiente paso después del inicial de Ferrándiz. Con la incorporación en 1922 del *Dédalo* y la potenciación de la Aeronáutica Naval, debidas en buena medida a la crisis surgida en Marruecos tras el Desastre de Annual, la Armada española recuperaba posiciones que no había tenido desde hacía mucho, y aunque de una entidad modesta, moderna y eficaz, incorporando los nuevos medios aéreos y submarinos, y figurando en el cuarto lugar entre las europeas por entonces y sexto de las mundiales.

El plan de Cornejo y los proyectos de Carvia

Los ya mencionados retrasos en las obras, incremento de los precios y redefinición de algunos de los buques previstos en el programa de Miranda obligaron al nuevo ministro de Marina José Gómez Acebo, marqués de Cortina, a la ley de 11 de enero de 1922 para asegurar la continuidad de la tarea, así como el Real Decreto de 22 de febrero de 1922, que fijaba los tipos de la segunda pareja de cruceros y del segundo trío de destructores. Con ello se aseguraba el cumplimiento del plan anterior.

Otras incorporaciones se produjeron con la adquisición en el mismo año de dos buques escuela, los rebautizados aquí como *Galatea* y *Minerva*, si bien el segundo tuvo una existencia efímera, y la construcción por Echevarrieta en Cádiz del *Juan Sebastián Elcano*, en 1925, aparte de otras compras menores.

La crisis marroquí, que no hacía sino agravar la ya muy tensa situación política interna, condujo a la dictadura del general Primo de Rivera en 1923. Pese a los problemas internos y externos, las construcciones avanzaban considerablemente, y en marzo de 1926, el ministro de Marina, vicealmirante don



La Flotilla de Submarinos en una de sus mejores épocas. (Museo Naval. Madrid).

Honorio Cornejo y Carbajos, que lo era desde diciembre del año anterior, propuso un nuevo programa naval que implicaba la construcción de otro crucero, el *Cervantes*, y un nuevo trío de destructores, todo ello en un plazo de cuatro años y por un coste de 110.380.000 pesetas, que fue aprobado el día 31 de ese mes y año.

Pero aún hubo más: dada la favorable situación de la Hacienda (pese a las costosas campañas marroquíes), así como el apoyo personal de Primo de Rivera, el 9 de julio de aquel mismo año se aprobó uno nuevo, que incluía tres grandes cruceros pesados (cuyo tipo nació precisamente entonces en las conferencias de desarme naval de Washington), otros tres destructores, nada menos que doce submarinos tipo *C*, dos buques tanque y tres guardacostas de 250 toneladas.

Aparte de obras en tierra, habilitación de bases navales, minas, torpedos e hidros, por un total de 186.186.443 pesetas, la nueva escuadra supondría un gasto de 691.443.492 pesetas, dando por finalizadas las obras en 1936. En el nuevo plan se incluyeron los buques y gastos previstos en el plan de marzo.

La cuestión de los cruceros pesados motivó una seria polémica en la Armada, al aducir los críticos que esos cruceros *Washington*, aunque veloces y con potente artillería, tenían una protección muy escasa, de modo que eran vulnerables incluso a piezas de mediano calibre. Posteriormente se tomó la un tanto salomónica decisión de dejarlos en dos, los *Canarias* y *Baleares*, por Real

Decreto de 16 de mayo de 1928, y destinar la cantidad asignada al tercero a realizar otros seis destructores, decisión que nos parece adecuada, al equilibrar mejor la flota, y de alguna manera obligada, pues dos de los destructores *Churruca* del primer trío habían sido vendidos a la República Argentina (en un éxito exportador realmente tan notable como inédito).

Todas las grandes unidades previstas fueron realidad, pero no sucedió lo mismo con los submarinos, básicamente por la oposición británica al desarrollo de este tipo de buque (y era la Vickers la que mandaba en la SECN) y por la escasa idoneidad ya de ese tipo, el C. Tampoco fueron realidad los dos petroleros ni los guardacostas, a excepción de uno.

Por otra parte, las tensiones internacionales de la época iban creciendo, pese a los deseos generales de paz y a las conferencias de desarme. Dejando a un lado a la aún hegemónica Gran Bretaña, un conflicto con la que estaba descartado, los aislacionistas Estados Unidos de entonces y el expansionismo japonés en Asia, España se veía envuelta en las tensiones entre Francia e Italia, evidentes por la rivalidad entre la República gala y las apetencias del régimen fascista de Mussolini. Aunque franceses y españoles se veían obligados a cooperar en Marruecos, no cabe duda de que las tensiones, recelos e incomprensiones mutuas eran fuertes, y de otro lado, la proximidad del régimen de Primo de Rivera en ciertos aspectos parecido al de Mussolini y el régimen monárquico de ambos países latinos, hablaban a favor de un acercamiento, visible en la visita de la escuadra española a Italia con el monarca y el dictador. Y aunque no se deseara entrar en un conflicto abierto, se empezó a jugar con la idea de que la escuadra española podría, junto a la italiana, también en rápido crecimiento, equilibrar y superar el poder naval francés.

Esta fue la idea que el contralmirante don Salvador Carvia Caravaca, ministro de Marina en enero de 1930, desarrolló en su proyecto, que no llegó a ser ley, entre otras cosas porque a la monarquía de Alfonso XIII le quedaba ya poco tiempo de existencia. Pero los estudios preliminares fueron de tal importancia y profundidad que bien merece la pena hacer un rápido resumen de ellos. Contando con el previsible crecimiento de las flotas francesa e italiana, así como con los límites a la nueva carrera naval impuestos por los recientes tratados, Carvia estimaba necesarios:

- Cuatro acorazados, de 25 a 29.000 toneladas, armados con 6 x 355 (calibre entonces superior a los habituales en las marinas mencionadas), 12 x 152 y 6 x 120, con 24 nudos y el mejor blindaje posible.
- Dos portaaviones ligeros, de unas 15.000 toneladas.
- Tres cruceros ligeros más, a añadir a los tres *Príncipe Alfonso* y a los dos *Canarias* en construcción.
- Cinco grandes destructores, conductores de flotilla.
- Treinta y dos destructores normales (descontando los ya entregados o en construcción).

- Doce submarinos de escuadra, de unas mil toneladas cada uno. (descontando los ya entregados o en construcción).
- Veinticuatro submarinos costeros.
- Doce submarinos minadores, de los que cuatro serían grandes y el resto costeros.
- Cuatro grandes minadores de 2.000 toneladas y 20 nudos, seis dragaminas de 1.250.
- Cuarenta lanchas para la Aeronáutica, un nodriza de submarinos, otro para destructores, tres transportes y algunas unidades menores más, como planeros y remolcadores.

El plan suponía un gasto total de 2.638 millones de pesetas a realizar en 14 años, es decir, que no se vería concluido hasta 1944. Por supuesto que nunca llegó a ser realidad, aunque algunos de los estudios parciales se aprovecharían posteriormente.

Los planes navales de la II República

A las ya severas causas de la desintegración del régimen monárquico en España vino a unirse la crisis económica mundial de 1929, agravándolas, con el conocido resultado de la proclamación de la II República el 14 de julio de 1931.

Siendo un régimen político declaradamente pacifista (al menos por lo que se refiere a la guerra internacional) y como reacción a los grandes gastos militares de la etapa anterior (debidos a Marruecos en parte), cabe imaginar que los planes navales republicanos no fueron muy ambiciosos por lo general. Realmente, se optó más por mantener la ocupación de los astilleros dilatando las obras, y así fue como el *Canarias*, por citar un ejemplo, botado en 1930 aún no estaba listo en julio del 36, o por encargar obras más para asegurar trabajo que con vistas a un plan concreto.

Resumimos esquemáticamente los planes:

- Plan de Giral, de 30 de agosto de 1932, reducido a la construcción del futuro submarino *D-I*, para el que se presupuestaron 17.402.000 pesetas, que solo pudo ser terminado tras la Guerra Civil, resultando una unidad muy defectuosa por unas u otras causas. Aparte se encargaron dos aljibes de 800 toneladas.
- Plan de Rocha García, de 19 de enero de 1934, convertido en Ley el 27 de marzo de ese año, que incluía dos minadores (los luego *Júpiter* y *Vulcano*) por 32 millones de pesetas, dos nuevos submarinos *D* por 34.800.000, un planero, el *Malaspina* de 6.700.000, y 2.160 minas y 325 torpedos, aunque las primeras quedaron en 455, y la compra a la



El crucero *Canarias*, el último gran exponente de una época de ilusiones.
(Museo Naval, Madrid).

- CAMPSA del petrolero *Plutón* por 10.000.000 pesetas, aunque fuera del plan propiamente dicho. El importe total, excluido el petrolero, fue de unos 81.500.000 pesetas.
- Plan Royo Villanova, por Ley de 16 de julio de 1935, que autorizaba la construcción de otros dos minadores, los futuros *Marte* y *Neptuno*, así como diversas partidas de munición.
 - Plan Salas o Azarola (pues a cualquiera de los dos puede atribuirse) de 11 de enero de 1936, por el que se encargaban dos destructores más, los luego *Alava* y *Liniers*, y dos nuevos cañoneros minadores, los *Eolo* y *Tritón*, por 55 millones entre todos, aparte de seis barcasas carboneras y petroleras, así como un remolcador, que sumaban otros 6.300.000 pesetas.
 - Hemos dejado para el final el proyecto de Abad Conde, que nunca llegó a ser realidad, aunque el anteproyecto salió publicado en *La Gaceta de Madrid* de 8 de marzo de 1935, y que muchas veces es nombrado como Plan de Defensa de Baleares, pues con el régimen republicano las alianzas y enemigos se habían invertido, y ahora se contaba con la amistad francesa y la rivalidad italiana.

Se presupuestaron 447.500.000 pesetas y se pensó realizarlo en cinco años; las unidades propuestas incluían:

- Doce submarinos de 400 toneladas, con cuatro tubos.
- Doce torpederos de 800 toneladas y 34 nudos, con 3 x 10 cm, seis tubos y dos a/a.
- Doce motolanchas antisubmarinas de 200 toneladas y 25 nudos, un cañón de 10 cm y cargas.
- Doce torpederas de 50 toneladas y 38 nudos, con dos tubos.
- Ocho dragaminas de 450 toneladas y 16 nudos.
- Doce barcasas para fondeo de minas.
- Dos minadores de 2.000 toneladas.
- Aparte de minas, redes antitorpedos, hidrófonos, etc., así como la modernización sucesiva de los dos acorazados, de los cruceros y destructores existentes.

Indudablemente era un plan, aunque de carácter eminentemente defensivo, de gran interés, recogiendo algunos de los estudios de Carvia y dando pie a alguno de los pequeños programas navales posteriores que acabamos de citar.

Pero la Guerra Civil ya sería un hecho en julio del 36, y todo tuvo que replantearse.

Conclusión

En este, por fuerza, apretado y esquemático resumen, hemos querido dar cuenta de los principales proyectos de escuadra, tanto fallidos como realizados en mayor o menor parte, que existieron en aquellos 38 años. Tal vez se note la ausencia de alguno, bien por fallido o bien por tratarse realmente de la compra de alguna unidad aislada que poco cambia el panorama general,

En general, la profusión de programas navales llama poderosamente la atención, desmintiendo rotundamente que la clase política de la época tuviera escaso interés en estas cuestiones, tópico que no por repetido es más cierto.

Analizando los llevados a cabo, podemos señalar que el de Ferrándiz de 1908 fue virtualmente decisivo, no solo por ser el primero que tuvo éxito y que devolvió a España el rango de potencia naval, por modesta que fuera, sino porque sentó unas muy sólidas bases industriales, administrativas y organizativas para la prosecución de la tarea. A continuación, fue el del almirante Miranda (aparte del solitario crucero) el que acertó a cambiar la orientación técnica y estratégica de la Armada, sentando sus bases de desarrollo para la etapa siguiente, culminado por Cortina y ampliado por Cornejo, aparte de las pocas unidades posteriores de la etapa republicana.

Por último, hemos querido recordar, aunque también mucho más breve y esquemáticamente de lo que la cuestión requiere, que ni España estaba sola en el mundo ni los buques se encargaban por el solo criterio de la SECN o por el

personal de cada almirante o ministro, sino siguiendo análisis más o menos discutibles pero perfectamente racionales y adecuados a la época.

Pero al final este, pese a todo, esperanzador proceso se vio truncado por nuestra Guerra Civil y acontecimientos posteriores. Ojalá que esta historia nunca vuelva a repetirse.



BIBLIOGRAFÍA

- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando F. de: *Vicisitudes de una Política Naval. Desarrollo de la Armada entre 1898 y 1936*. Editorial San Martín, Madrid, 1978.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Galland Books, Valladolid, 2010.
- La Gaceta de Madrid*, años 1898-1936.