

EL CONSEJO ORDENADOR DE CONSTRUCCIONES NAVALES MILITARES

José María BLANCO NÚÑEZ



Antecedentes inmediatos



Al comenzar la Guerra Civil española, los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), conocida popularmente como «La Constructora», fruto de la Ley Maura/Ferrándiz de 1908, fueron incautados y continuaron sus actividades, quedando el de Ferrol y la fábrica de artillería de La Carraca en el bando nacional, y el de Cartagena en el republicano. En todos se trabajó a fondo durante los tres años de contienda en los que, además de contribuir al esfuerzo de guerra de sus respectivos bandos, ayudaron al «recurso de personal» para completar dotaciones, debido a la escasez de especialistas. Por ejemplo, el director de la factoría de Ferrol, don José María González-

Llanos, que a la sazón era capitán de corbeta e ingeniero naval, se embarcó inicialmente como segundo (7 de agosto de 1936) y enseguida de tercero del *Canarias*, llevando con él bastantes operarios de diversos talleres de maquinaria, electricidad y artillería para completar la dotación de dicho crucero; desembarcó el 7 de noviembre de 1936 en que, habilitado de capitán de navío, «volvió a su puesto de Director de la Factoría de Ferrol, incautada por la Marina» (3 de agosto de 1936) (1).

Durante esos tres años, y sintetizando mucho, en Ferrol se terminaron el *Canarias* y el *Baleares*, se alistó el acorazado *España* que estaba en primera

(1) De la hoja de servicios del contralmirante don José María González-Llanos y Caruncho.



Vista aérea del Astillero de Ferrol. (Foto: colección del autor).

situación preparándose para el desguace y también al destructor *Velasco*, en reparación en el arsenal; se terminaron tres de los cuatro minadores de la serie *Júpiter*; se transformó el *República* (ex-*Reina Victoria Eugenia*) en el *Navarra*; se recuperó el *Císcar*, que había sido previamente reflotado en El Musel, donde había sido hundido por la aviación nacional; se armaron los bous y los cruceros auxiliares (30 buques en total), entre los que destacó el apresado *Mar Cantábrico* y, además de todo eso, se elaboró una buena cantidad de munición y diversas clases de elementos imprescindibles para el Ejército (2).

Al quedar cortada la comunicación con Gran Bretaña, el astillero de Ferrol tuvo que formar en plena guerra la primera promoción de delineantes, pues hasta entonces los planos de los barcos construidos por la SECN se confeccionaban allí, y una vez que contó con los técnicos necesarios se diseñaron diversos tipos de cruceros y destructores que no llegaron a construirse.

En el primer tren que circuló por zona nacional de sur a norte, se enviaron desde San Fernando a Ferrol las piezas que faltaban para terminar las torres del *Canarias*; de estas ocho torres dobles de 203/50 mm, la primera se importó de Inglaterra y las otras siete se construyeron en los talleres de artillería de La Carraca, a cargo de la SECN, resultando excelentes, pues la Vickers introdujo en ellas todos los cambios que había rechazado el Parlamento inglés,

(2) El detalle de todo se encuentra en la p. 42 de la *Memoria* de don José María González-Llanos: *El decenio 1936-1946 en la factoría del Ferrol del Caudillo*.

quizás por el elevado coste que supondrían los *Ordalts* (*ordnance alteration*) en los numerosos *Washington* británicos (3).

Además del trabajo intensivo de esos talleres de artillería que durante dicho conflicto tuvieron que instalar la artillería del *Baleares* y reentubar muchas piezas de otros buques, los astilleros de Matagorda y de Echevarrieta y Larrinaga hicieron diversas reparaciones a los buques de la flota nacional, sobre todo a los tres cañoneros de la clase *Cánovas del Castillo*, y el de Echevarrieta terminó el mexicano *Zacatecas* que, incautado por la Marina nacional, fue rebautizado *Calvo Sotelo* y entró en servicio en 1938.

El arsenal y el astillero de Cartagena, mucho más castigado que los otros por la acción enemiga, entregó durante la guerra cinco destructores de la clase *Churruca* (*Císcar*, *Jorge Juan*, *Antonio de Ulloa*, *Escaño* y *Gravina*) y alargó el dique seco provisionalmente hasta 176 metros para poder varar al *Miguel de Cervantes*, que había sido torpedeado por un submarino italiano. Las obras del *Cervantes* concluyeron a mediados de 1938. Al estallar la guerra estaba iniciándose el alargamiento de este dique hasta los 216 metros, según proyecto de la Sección de Ingenieros del Ministerio de Marina de 1929, que fue encomendado a la empresa Sociedad General de Obras y Construcciones, la cual comenzó sus trabajos en 1933. Finalmente el Consejo Ordenador la remató a mediados de 1941.

La creación del Consejo Ordenador

En el cuadro cronológico dejamos anotados los hitos más importantes de la «vida operativa» del Consejo Ordenador. La Ley de 2 de septiembre de 1939 que lo creaba tenía como propósito principal resolver el conflicto propiciado por la guerra en cuanto al contrato vigente con la SECN, contrato que quedaría liquidado, y preparar las antiguas factorías de dicha constructora para que pudiesen hacerse cargo del Plan Naval del Movimiento que se aprobaría inmediatamente después. Desgraciadamente, el día 1 de septiembre del mismo 1939, Alemania había comenzado la invasión de Polonia, comenzando así la Segunda Guerra Mundial y, por lo que a nuestro Consejo Ordenador interesaba, dejando en papel mojado tan ambicioso plan de construcciones y apareciendo inmediatamente en el horizonte los mismos nubarrones que habían ensombrecido nuestra política de construcción naval en la Primera Guerra Mundial.

El Consejo tendría un presidente y nueve vocales, de los cuales dos deberían pertenecer a la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Milita-

(3) RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval militar española (1730-1980)*. Bazán, Madrid, 1980, p. 131. VILLANUEVA NÚÑEZ, Antonio: *Unidades navales ligeras de combate*. Bazán, Madrid, 1985, p. 229.

res del Ministerio de Marina, y dependía a todos los efectos del Ministerio de Marina.

Llama la atención el lustro y pico transcurrido entre la creación de la E. N. Bazán y la disolución del Consejo. El almirante Álvarez-Maldonado (4) dice que es mucho más verosímil que esta demora fuese debida a «...un desacuerdo de criterio entre el Almirante Moreno (por entonces ministro de Marina) y

FECHA	ORGANISMO	VICISITUDES
01-09-1939	Se crea la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares del Ministerio de Marina.	Primer director don Juan Antonio Suances González.
02-09-1939	Rescisión del contrato con la SECN.	Un año de liquidación.
02-09-1939	Se crea por ley el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares.	Primer director gerente don Áureo Fernández Ávila (el «padre» de los submarinos clase D).
08-09-1939	Se aprueba el Plan Naval del Movimiento.	¡Doscientos buques! Infraestructuras: ENM, Tarifa, Las Palmas, La Graña, Sóller, Mahón y Cartagena.
25-09-1941	Se crea el Instituto Nacional de Industria (INI).	Primer director don Juan Antonio Suances González.
11-05-1942	Se crea la E. N. Bazán de CNM.	Primer presidente CA don Jesús María Rotaecche; primer director-gerente don Luis Ruiz-Jiménez.
02-09-1947	Constitución de la E. N. Bazán en sociedad con la firma de escritura pública.	El Consejo Ordenador entrega a Bazán las factorías. Directores: Ferrol, don J. M. ^a González-Llanos; Cartagena, don Luis Vial Diestre; La La Carraca, don Juan Castro Martín (ya lo eran con el Consejo Ordenador).

Cuadro cronológico (5).

(4) ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *Crónica de la Armada Española (1939-1997)*. Colección Bazán, Madrid, 1997, p. 37.

(5) ÍDEM: *op. cit.*, pp. 34 a 37.

Juan Antonio Suanzes (ministro de Industria y fundador del INI) que a los problemas derivados de la Segunda Guerra Mundial». Es indudable que para el ministro de Marina suponía una pérdida de competencias por «la intromisión» de organismos ajenos en su política de construcción, mantenimiento, reparación y modernización de unidades. Al final, Industria se llevó el gato al agua, eso sí, una vez que don Salvador Moreno salió del Ministerio.

Los buques del Consejo Ordenador

Minadores de la clase Eolo

Los minadores de la clase *Eolo* habían sido encargados por O. M. de 21 de marzo de 1936 del Gobierno de la República, constituyendo el último pedido de la Armada a la SECN antes de la rescisión del contrato derivado de la Ley Maura-Ferrándiz de 1909, y serán los primeros buques entregados por el Consejo Ordenador tras el final de la guerra.



Pruebas del *Eolo*, 13 de septiembre de 1941. (Foto: colección del autor).

Núm.	Nombre	Numeral	Quilla	Botadura	Entregados	Baja
201	<i>Eolo</i>	F-21	23-02-38	30-08-1939	15-11-41	02-02-72
202	<i>Tritón</i>	F-22	23-02-38	26-02-40	01-10-43	02-02-72

Eran una especie de clase *Júpiter* rebajada en tonelaje, sin novedades en cuanto a propulsión pero dieron mal rendimiento por la mala calidad de los materiales utilizados para construir sus calderas.

Sus pobres características y lo dicho sobre su rendimiento aconsejaron no incluirlos en el Programa de Modernización de 1955.

La clase Pizarro

Esta clase constituyó la primera serie importante proyectada y ordenada tras la Guerra Civil. Estuvo inspirada en la clase británica *Loch*, precedida de otras de carácter antiaéreo, que fueron las que inspiraron el diseño de la primera serie de esta clase. Sin embargo, la fuerte amenaza submarina alemana hizo necesaria la defensa antisubmarina de los convoyes del Atlántico y se



Cañonero *Hernán Cortés* en pruebas, 4 de julio de 1947. (Foto: colección del autor).

concedió la prioridad a esa guerra antisumbarina; de ahí que el Estado Mayor de la Armada cambiase de criterio y adoptase por fin este diseño (n.º 143 de los presentados por el Consejo Ordenador a la vista de la determinación de necesidades del Estado Mayor de la Armada).

Nombre y numeral	Quilla	Botadura	Entrega	Baja definitiva
<i>Pizarro</i> F-31 Tercero de ese nombre	15-06-43	03-08-44	09-08-46	10-10-1970 O. M. 607/70 de 11-09-70
<i>Hernán Cortes</i> F-32	15-06-43	03-08-44	18-09-47	02-12-71
<i>Vasco Núñez de Balboa</i> F-33 Tercero de ese nombre	15-06-43	03-08-44	13-03-47	01-11-65 O. M. 330/65 de 20-10-65
<i>Martín Alonso Pinzón</i> F-34	15-06-43	03-08-44	18-03-48	01-02-66 O. M. 93/66 de 05-01-66
<i>Magallanes</i> F-35	03-08-44	08-08-45	20-12-48	02-01-71 O. M. 820/70 de 03-12-70
<i>Sarmiento de Gamboa</i> F-36	03-08-44	08-08-45	02-05-50	10-12-74 O. M. 425/74 de 21-06-74
<i>Vicente Yáñez Pinzón</i> F-37 La modernización finalizó 25-03-60, tomó el núm. de costado F-41	03-08-44	08-08-45	05-08-49	24-01-83 O. M. 301/82 de 27-11-82
<i>Legazpi</i> F-38 La modernización finalizó 14-01-60, tomó el núm. de costado F-42	03-08-44	08-08-45	18-08-51	04-11-78

La serie *Pizarro*.

Herederos de la SECN, los astilleros del Consejo Ordenador seguían funcionando «a la inglesa»; por tanto este proyecto no ofreció dificultades a la hora de ejecutarlo, a pesar de que se desarrolló durante la Segunda Guerra Mundial, teniendo que desecharse la importación de motores alemanes, con los que se pretendía dotar a la segunda serie, y cambiarse su artillería.

Fueron encargados en dos series de cuatro. La orden de construcción de la primera se dio el día 2 de septiembre de 1941; la de la segunda el 26 de octubre de 1943. El proyecto inicial preveía conseguir buques antisubmarinos, mas se adoptaron piezas de 120/50 mm en montajes dobles que en realidad no sirvieron para el tiro antiaéreo debido a problemas de municionamiento inherentes al aislamiento internacional y a la carencia de direcciones de tiro eficaces.

El día 3 de julio de 1944 se botaron al agua los cuatro primeros en la primera botadura múltiple realizada en España, si exceptuamos la que se había realizado en el astillero de la Constructora de Ferrol en 1932, cuando se botaron uno tras otro dos aljibes de 1.000 t de carga, en la misma imada y utilizando el mismo sebo.

El Centro de Estudios y Proyectos de la Dirección de Construcciones Navales Militares (DIC) hizo el estudio preliminar de estos cañoneros. El proyecto de la propulsión y el desarrollo de todos los planos de construcción fue realizado en la factoría de Ferrol.

El precio del primero, sin armamento, fue de 35.000.000 de pesetas; en 1946 se elevó a 53.000.000.

Eran buques sencillos y de tecnología muy conocida para nuestros astilleros, turbinas Parsons y calderas Yarrow de las utilizadas por los destructores de la clase *Churruca*, aunque menores en tamaño y potencia, por tanto muy fiables. La sencillez de la plataforma permitió construirlos en poco tiempo, por lo que la mayoría de la serie entró en servicio con armamento provisional (cañones de 105 o 120 mm en montajes simples), a la espera de recibir las torres dobles de 120 mm.

La media de las edades que tenían los buques de esta serie al pasar a desarme era de 28 años, operatividad parecida a la conseguida con las FFG de la clase *Baleares*, que duraron 30, pero que dispusieron de mantenimientos programados (PMS) y obras de modificación y modernizaciones mucho mejor planeados.

Como puede comprobarse en el cuadro de esta serie, el Consejo Ordenador entregó solamente las tres primeras.

Dragaminas clase Bidasoa

Finalizada la contienda 36-39, donde en ambos bandos se improvisaron todo tipo de rastreadores de minas con la flota pesquera disponible, se determinó la necesidad de contar con dragaminas (galicismo impropio pues dragar es arrancar algo del fondo, en castellano sería más propio decir barreminas o cazaminas, como hoy en día decimos) modernos. Conseguimos comprar en Alemania este diseño de *Minensuchboote* y encargar dos series de siete cada una, cuando por imperativos de la guerra mundial en curso la tecnología de la guerra de minas iba a cambiar de tal forma (minas de orínque, magnéticas,



Lanzamiento *Guadalete*, 18 de octubre de 1944. (Foto: colección del autor).

Nombre y numeral	Entrega	Botadura	Entrega
<i>Bidasoa</i> DM-01	Cartagena	15-09-43	05-04-46
<i>Lerez</i> DM-02	Cartagena	12-12-44	12-02-47
<i>Nervión</i> DM-03	Cartagena	15-04-44	04-06-46
<i>Tambre</i> DM-04	Ferrol	18-10-44	21-07-46
<i>Segura</i> DM-05	Cartagena	06-10-48	20-12-48
<i>Ter</i> DM-06	Cartagena	18-02-48	22-07-48
<i>Guadalete</i> (6) DM-07	Ferrol	18-10-44	21-07-46

(6) Hundido en un fuerte temporal a 20 millas náuticas del estrecho de Gibraltar el día 25 de marzo de 1954.

acústicas, de presión...) que cuando fueron entregados estaban ya obsoletos; por tanto se modernizaron los siete últimos, adaptando los modelos de rastras norteamericanas de los dragaminas tipo AMS.

Las malas condiciones observadas en las pruebas, achacables a los malos materiales utilizados (ya lo hemos comentado sobradamente en otros tipos de buques construidos desde 1939) provocaron modificaciones que aumentaron el desplazamiento de estos.

Un problema que no debería haberse olvidado, pues se repitió en los patrulleros pesados tipo *Cadarsó*, es que los alemanes diseñaron estos dragaminas para el Báltico, mar cerrado, donde se levanta poca mar. Su escaso francobordo les hacía embarcar mucha agua, y palear carbón en esas condiciones era durísimo, además de exigir que se quemase el de buena calidad, como se practicaba en la marina del XIX, antes de la llegada del fuel, cuando en los cuadernos de bitácora se anotaba en distintas líneas las existencias de carbón «nacional» (asturiano) y «Cardiff», este último reservado para los temporales.

De la clase *Bidasoa*, la que no se modernizó, fueron construidos cinco en Cartagena y los otros dos en Ferrol. Los cuatro primeros de la serie fueron entregados por el Consejo Ordenador.

Características: derivados del tipo alemán *M-Boote tipo 40*. Dimensiones: 66,8 m de eslora x 9,3 m manga x 4 m calado máximo. Desplazamiento: 585 t. Estructura transversal con 10 compartimentos estancos. Propulsión: dos calderas Yarrow de carbón a tiro forzado, potencia máxima 2.400 caballos a 240 r. p. m. Máquina: dos turbinas de triple expansión. Una máquina alternativa. Dos hélices. Velocidad máxima: 16,5 nudos. Autonomía: 1.060 millas a 10 nudos. Armamento: un cañón de 88 mm, un cañón de 37 mm y dos ametralladoras de 20 mm. Dotación: 82 hombres.

La serie Audaz, en principio destructores (D-31 a D-39)

El «drama» de los *Audaz* comenzó bajo el Consejo Ordenador. Las quillas se pusieron el año 1945, las botaduras y el resto del *vía crucis* fue ejecutado por Bazán. Esta serie, decididamente envejecida, primero en gradas y en la modernización después, tenía un sistema de propulsión de diseño francés totalmente novedoso para nuestras factorías, por entonces expertas, adaptadas y con gran nivel de calidad en los sistemas de propulsión ingleses de los *Canarias*, *Cervera* y *Churruca*. El aislamiento de España en la época de su construcción, imposibilitó contar con materiales adecuados para esa planta propulsora.

Basados en la clase francesa *Le Fier*, fueron clasificados primero como destructores, en 1955 como fragatas rápidas, al año siguiente como fragatas antisubmarinas y, por fin, en 1961 como destructores antisubmarinos.



Relámpago. (Foto: www.revistanaval.com).

Don José María González-Llanos y Caruncho, oficial de Marina e ingeniero naval, explica claramente en su *Memoria: El decenio...* el resultado de la comisión de la Armada que fue al París ocupado por Alemania y cerró sendos contratos con las firmas francesas Sociedad Rateau y Ateliers et Chantiers de Bretagne. Los convenios establecidos con ellas (1942) permitirían la explotación de las patentes y suministro de planos de maquinaria con objeto de adquirir en nuestra Marina la técnica de las modernas turbinas de acción de Rateau.

De esos convenios nació la serie que nos ocupa, que comprendió nueve buques, cuya orden de construcción se recibió en la factoría ferrolana en octubre de 1943 para los cinco primeros, y en enero de 1944 para los cuatro restantes.

Se construyeron por series de tres, y debido a la escasez general de materiales y en particular del necesario para las máquinas, el plazo de terminación se dilató mucho.

Don José María González-Llanos, tras exponer todas las dificultades que estaban encontrando, afirmaba:

«La construcción del casco es verdaderamente ligera y difícil, pero a pesar de ello la mano de obra de la Factoría de Ferrol ha sabido vencer perfectamente estas dificultades, y ha hecho un buen trabajo.

Nombre	Quilla	Botadura	Entrega	Modernizado	Baja definitiva
<i>Audaz</i>	29-09-45	24-01-51	30-06-53	28-06-61	16-09-74 O. M. 6423/74 de 24-06-74
<i>Osado</i>	03-08-45	4-09-51	25-01-55	01-08-61	02-07-72
<i>Meteoro, ex-Atrevido</i>	03-08-45	4-09-51	30-11-55	21-09-63	16-09-74
<i>Rayo</i>	03-08-45	04-11-51	25-01-56	21-02-63	12-08-74 O. M. 424/74 de 24-06-74
<i>Furor</i>	03-08-45	24-02-55	—	07-02-61	12-08-74 O. M. 424/74 de 26-06-74
<i>Ariete</i>	03-08-45	08-08-45	02-05-50	02-05-50	Perdido el 25-02-66
<i>Temerario</i>	14-07-45	29-03-60	—	16-03-64	31-12-75 O. M. 781/75 de 21-10-75
<i>Intrépido</i>	14-07-45	15-02-61	—	25-03-65	15-04-82
<i>Relámpago</i>	14-07-45	26-09-61	—	07-07-65	31-12-75 O. M. 781/75 de 21-10-75

Los *Audaz*.

La construcción de estos buques nos ha proporcionado la ocasión de adquirir una técnica nueva, y en estos hemos notado la preparación de nuestras Salas, que contrariamente a lo que ocurría en tiempos pasados han asimilado rápidamente los nuevos progresos, hasta el punto de que en la serie de buques siguientes de que después trataremos, y que han sido proyectados en Ferrol, se han asimilado rápidamente los nuevos progresos, se han aplicado ya las nuevas conquistas técnicas».



Destructor *Roger de Lauria* (D-42) de la clase *Oquendo*. (Foto: wikipedia.org).

Los destructores de la clase Oquendo

De la serie *Oquendo*, procedente del mismo origen francés que los *Audaz*, trataremos muy poco, pues sus quillas se pusieron en época de la E. N. Bazán. La serie, tanto en casco como en máquinas, obedecía a normas muy parecidas a los *Audaz*, diferenciándose en que cada grupo de turbinas constaba, además de las de alta, media y baja, de otra de crucero que se acoplaba y desacoplaba automáticamente por medio de un engranaje hidráulico tipo *Vulcan*.

Se ha dicho que cuando el E. M. de la Armada comprendió lo «nefasta» que iba a resultar esta serie, dio la orden de anularla, pero el Consejo Ordenador argumentó que tenía el material acopiado para los tres primeros; de ahí que los nueve inicialmente previstos quedasen en tres y que, tras las penosas pruebas del *Oquendo*, los otros dos fuesen reconstruidos como preciosos destructores, que resultaron también malos.

Submarinos

En febrero de 1940 se dio la orden de reanudar las obras de los submarinos tipo *D*, iniciados durante el periodo republicano. Quizás influyó que, como apuntábamos, el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares,

tuvo como primer presidente al «padre» de esa clase, el ingeniero don Áureo Fernández Ávila.

Idénticos problemas que los que sufridos por los buques de superficie de la posguerra influyeron en estos submarinos. El 11 de mayo de 1944 se puso a flote tras diez años en grada el *D-1* (primer submarino botado en España tras la Guerra Civil), pero su entrega tuvo lugar tres años más tarde (03-1947), presentándose entonces un sinfín de problemas. Hasta 21 deficiencias graves señaló la Junta de Submarinos en el proyecto.

Debido a la baja calidad de los aceros empleados en esta fase de su construcción, el desplazamiento había aumentado hasta 1.095 toneladas, en lugar de las 1.050 previstas, y en las pruebas de inmersión, que se efectuaron con toda clase de precauciones en la rada de Mazarrón, nunca bajó a más de 40 o 50 metros. Los otros dos de la serie fueron entregados ya en tiempos de la E. N. Bazán.

Tren Naval

Carentes de casi todo tras el conflicto, los arsenales fueron recibiendo material para sus trenes navales a medida que las disponibilidades presupuestarias lo permitieron. En síntesis, lo entregado por el Consejo queda reflejado en el cuadro de la página siguiente.

Obras civiles

El Consejo inició su andadura con la reparación, ampliación y modernización de las tres antiguas factorías de la SECN. Pero dado el vasto plan naval que hemos citado y que pronto se convirtió en nonato, se comenzaron también a construir, o en su caso mejorar y agrandar, las bases navales auxiliares de La Graña, Tarifa, La Algameca, Sóller, Mahón y Las Palmas, además de comenzarse en Marín la nueva Escuela Naval, construida sobre lo que había sido PTN Janer. En todas ellas se abrieron enormes túneles para el almacenamiento de armas submarinas y antisubmarinas, tanques de combustible y municiones. En Cartagena comenzaron a abrirse los túneles para submarinos que nunca llegaron a terminarse

Nombre	Tipo	Botadura	Astillero
RR-10	Remolcador	1943	Ferrol
RR-19	Remolcador	1943	Ferrol
RR-20	Remolcador	15-04-44	Ferrol
Núm. 40	Barcazas	1943	Ferrol
G-10 al G-15	Barcazas	1944	Ferrol
GL, G-16 al GL, G-19	Ganguiles	1944	Ferrol
Núm. 41	Ganguil	1944	Ferrol
Núm. 42	Ganguil	1944	Ferrol
GL, G-13 al GL, G-15	Ganguiles	1945	Ferrol
G-21, G-22 y G-24 al G-33	Gabarras	1945	Ferrol
G-16 al G-20	Barcazas	1946	Ferrol
RR-28	Remolcador	1944	La Carraca
RR-29	Remolcador	1944	La Carraca
PB-15	Petrolera	1940	La Carraca
PB-16	Petrolera	1940	La Carraca
PB-17	Petrolera	1940	La Graña
PB-18	Petrolera	1940	Cartagena

Buques entregados por el Consejo Ordenador para el Tren Naval (7).

(7) TAIBO ARIAS, Xoán-Ignacio, y QUEVEDO CARMONA, Diego: *Las embarcaciones del Tren Naval de la Armada Española*. Colección Bazán. Madrid, 2002.

Importantes obras de reparación, reconstrucción y modernización de buques de la escuadra

Los destructores clase Churruca

Los ocho destructores de esta clase, que estaban operativos y habían zarpado de Cartagena en marzo de 1939, regresaron de Bizerta (8) en lamentable estado a principios del mes de abril de 1939. Unidos a los dos que se encontraban en el arsenal, debido a las averías provocadas por los bombardeos aéreos, y a los *J. L. Díez* y *Císcar*, devuelto por los ingleses en Gibraltar el primero y reflotado el segundo en El Musel de Gijón y en estado de operatividad, fueron objeto del primer encargo recibido por el Consejo Ordenador y, en consecuencia, procedió a sus grandes carenas en Cartagena durante el año 1940, quedando todos operativos a principios del siguiente 1941. Estos magníficos buques, a pesar de la obsolescencia inducida por los grandes avances tecnológicos inherentes a la Segunda Guerra Mundial, fueron desapareciendo del servicio en las décadas de 1960/70, quedando todavía «de muestra» los modernizados *Álava* y *Liniers* hasta la de los 80.

Los últimos citados, cuya orden de ejecución primitiva había sido dada en febrero de 1936, fueron construidos en Cartagena por el Consejo Ordenador, con la idea de entregar uno de ellos a Argentina (9) (que había comprado a España los dos primeros de la serie en 1928) para pagarle la ayuda «alimenticia» recibida como fruto del tratado comercial suscrito por ambas naciones en 1942. Sus quillas se pusieron en 1944, se botaron en 1947 y 1946, respectivamente, pero fueron entregados por Bazán en 1951 y, enseguida, entraron en el plan de modernización de la escuadra de 1956.

El crucero Méndez Núñez

Tras regresar de Bizerta a Cádiz, las calderas del *Méndez Núñez* fueron reparadas en La Carraca, de donde zarpó para Ferrol. Allí se le desmontó su artillería, que se emplazó en baterías de costa. En octubre de 1939, la Junta Modernizadora de Cruceros, basándose en una serie de anteproyectos de la SECN, propuso al Estado Mayor de la Armada tres posibles soluciones para modernizar el *Méndez Núñez*: convertirlo en crucero ligero, en antiaéreo o en minador. El 30 de abril de 1940, se aprobó su transformación definitiva en crucero antiaéreo, sometiéndolo a obras de modificación que lo transformaron

(8) Entraron en Cádiz el día 5 de abril de 1939.

(9) ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *op. cit.*, p. 39.

en un nuevo buque, pero desgraciadamente dejándole su anticuado sistema de propulsión. Se armó con seis montajes antiaéreos sencillos de 120 mm (con dirección de tiro Hazemeyer, construida por la SECN), cinco dobles de 37 mm, seis tubos lanzatorpedos de 533 mm en montajes triples, cuatro morteros anti-submarinos y un varadero para seis cargas de profundidad.

La remodelación comenzó en junio de 1943 y duró tres años, su coste fue de más de 30 millones de pesetas sin contar el armamento. El nuevo *Méndez*, estéticamente hablando, quedó precioso, pero el mismo problema que sufrió cuando se puso su quilla con el mundo inmerso en la Primera Guerra Mundial se presentaba de nuevo ahora con la Segunda y con nuestra patria aislada, lo que propició la comentada «no modernización» de sus máquinas, que fue su cruz.

El armamento antiaéreo instalado propició numerosos problemas, la dirección de tiro no estuvo lista hasta 1949 y el sistema de carga automática de los montajes no funcionó, por lo que dicha carga se tenía que hacer manualmente, con cadencia no apta para antiaéreos. La habitabilidad del nuevo *Méndez Núñez* resultó incómoda para la dotación, que había pasado de 320 a 432 hombres sin haber aumentado el número de sollados.

La modernización de los cruceros Galicia y Miguel de Cervantes

Si el crucero *Almirante Cervera* estuvo sometido en la escuadra nacional a una actividad agotadora, también contó con el buen hacer de la factoría ferroviaria de la SECN, que le reparó a fondo sus calderas durante la guerra, y en tiempo récord, como destaca don José María González-Llanos en su *Memoria* (10). Asimismo en Cádiz pudo reentubar sus cañones, súper desgastados por la campaña del Cantábrico, lo que le hizo llegar a 1939 en mejores condiciones que la pareja que formó parte de la escuadra republicana, por lo que el EMA consideró prioritario reparar y reformar los cruceros *Galicia* y *Miguel de Cervantes*. Estos dos buques, en compañía del *Méndez Núñez* y los destructores *Alseda* y *Lazaga*, llegaron a Ferrol (11), en pésimo estado, en el verano de 1939, sobre todo el *Cervantes*, que había sido torpedeado y bombardeado repetidamente en aguas o dentro de su base cartagenera y tenía «...sus varen-gas centrales retorcidas y destrozado, además, un juego de turbinas, así como averiada la línea de ejes correspondiente. El estado de abandono y suciedad en que llegaron es indescriptible» (12).

(10) GONZÁLEZ-LLANOS CARUNCHO, José María: *op. cit.*, p. 37.

(11) Tras sus grandes carenas pasaron a Marín, constituyendo la flotilla afecta a la Escuela Naval Militar (1943).

(12) GONZÁLEZ-LLANOS CARUNCHO, José María: *op. cit.*, p. 87.



Cruceros *Galicia* y *Cervantes* en el Muelle N.
(Foto: colección del autor).

Una Junta del Estado Mayor de la Armada propuso las obras a efectuar en estos barcos, las cuales relaciona don José María González-Llanos en el apéndice n.º 6 de su tan citada *Memoria*, y el proyecto que se seleccionó por dicha junta era el n.º 133 (13).

El día 11 de junio de 1940 se recibió en la factoría ferroviaria la orden de proceder y, como resultado de las obras, los buques quedaron en perfectas condiciones para el servicio.

El coste total de las obras, que en el *Galicia* finalizaron en julio del 1944, y un año más tarde las del *Cervantes*, sin contar el armamento, fue de 48 y 54,5 millones de pesetas respectivamente.

Estos dos cruceros, como se puede apreciar en las fotografías que adjuntamos, se

hicieron de nuevo, pues solo quedó sin desmontar el casco y las chimeneas, e incluso se les hizo un puente nuevo, mucho más espacioso que el anterior.

La artillería principal se dispuso en cuatro montajes dobles de 152,4 mm y 50 calibres. La artillería antiaérea fue sustituida por otras piezas y ametralladoras en mayor número, de 37 mm y 20 mm respectivamente. Se reformaron todas las direcciones de tiro. Se redujeron a seis los tubos lanzatorpedos. Se les suprimió el mástil trípode y se dio nueva estructura al puente de mando. Revisadas también las máquinas, sostenían, pese a sus años, los 31 nudos.

En el combés, donde se suprimió el montaje artillero que existía, se instaló una gran grúa, tanto para la maniobra de botes como para izar y arriar un hidroavión tipo *Arado*, de los que solamente llegó a embarcar uno en el *Cervantes*, entre los años 1947-1954, con pilotos del Ejército del Aire pertenecientes al Grupo 52 de Hidros, que contaron, en lugar de con dicho *Arado*,

(13) COELLO LILLO, José Luis: *Buques de la Armada Española. (Los años de la Posguerra)*. Madrid, 1995.



Crucero *Galicia* transformado. Pruebas, 24 de julio de 1944. (Foto: colección del autor).

con un *Heinkel* (He-114) instalado sobre calzos, pues el hecho de no haber podido fabricar ni importar de Alemania las correspondientes catapultas reducía su operatividad a condiciones de mar prácticamente llana.

El *Cervera* no fue modernizado como sus gemelos, aunque se le suprimió el enorme palo trípode popel, que constituía una magnífica referencia para los posibles telémetros enemigos, y se le compuso todo el sistema de propulsión, agotado en los tres años de guerra. La disposición de la artillería y las superestructuras continuaron inalteradas hasta el final de sus dilatados servicios.

Epílogo

Con las fronteras cerradas a cualquier tipo de importaciones debido a la Segunda Guerra Mundial y a los inmediatos problemas políticos que se le presentaron al Gobierno español derivados de la derrota de Alemania e Italia, con el estado desastroso en que se encontraban los astilleros y arsenales después de tres años de guerra y con la ausencia (sobre todo en Ferrol) de los ingleses de la antigua SECN, que habían jugado papel tan importante en la modernización de la industria naval, aparece como «milagroso» que en el periodo abarcado por la vigencia del Consejo Ordenador se reconstruyesen tres cruceros, se reparasen los demás buques de la escuadra, se construyesen varias series de buques en ese terrible periodo y que con ello se sentasen las bases de una empresa que será la primera en Europa en exportar portaaviones,

parece *cosa do demo*, como decimos los gallegos, aunque la verdad es que fue cosa de hombres, de oficiales de Marina e ingenieros (en algunos casos, ambas cualidades en una sola persona) dedicados en cuerpo y alma a la labor reconstructora de España. Algunos de sus nombres aparecen en este artículo, pero su nómina es mucho más extensa.



BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *Crónica de la Armada Española (1939-1997)*. Colección Bazán, Madrid, 1997.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada Española del Siglo xx*. Madrid, 2008.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *Los buques de la Escuela de Navales*. Madrid, 2008.
- *Construcción naval en Ferrol. 1726/2011*. Colección Bazán. Madrid, 2011.
- COELLO LILLO, José Luis: *Buques de la Armada Española. (Los años de la Posguerra)*. Madrid, 1995, y en compañía de BUSQUEST Y VILANOVA, Camil, y CAMPANERA Y ROVIRA, Albert: *Los últimos destructores españoles. La clase Oquendo*. Madrid, 2008.
- GONZÁLEZ-LLANOS CARUNCHO, José María: *Memoria. El decenio 1936-1946 en la factoría de El Ferrol del Caudillo*. Tomo inédito, acompañado de otro de láminas. Existe una edición reciente de esta memoria publicada por Hermenegildo Franco Castañón y Lucas Molina Franco.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval militar española (1730-1980)*. Bazán, Madrid, 1980, p. 131.
- TAIBO ARIAS, Xoán-Ignacio, y QUEVEDO CARMONA, Diego: *Las embarcaciones del Tren Naval de la Armada Española*. Colección Bazán. Madrid, 2002.
- VILLANUEVA NÚÑEZ, Antonio: *Unidades navales ligeras de combate*. Bazán. Madrid, 1985.