

CONSTRUCCIÓN NAVAL Y FUERZA A FLOTE EN LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XX

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval



lo largo de la dilatada historia de nuestra Armada, se han venido alternando de forma cíclica periodos de gran apogeo con otros de profundo declive.

La penosa situación de nuestra Marina al alborar el siglo XX es quizás únicamente comparable con su estado tras la Guerra de la Independencia, aunque es cierto que no necesitó como entonces de casi medio siglo para renacer de sus cenizas, como podrá tener ocasión de comprobar el lector en los siguientes artículos que componen este número monográfico, ya que en poco menos de una década se sentarían las bases para su fomento.

Explicar de la manera más clara y sintética posible la penosa situación de nuestra Armada en el periodo histórico apuntado es lo que motiva este pequeño trabajo.

La situación finisecular decimonónica de la construcción naval en España

A lo largo de todo el siglo XIX nuestros astilleros fueron a remolque de las innovaciones técnicas y tecnológicas que se fueron implantando en el resto de las casas constructoras de las naciones desarrolladas. Una y otra vez, cuando las infraestructuras de nuestros establecimientos navales acababan de adaptarse al vigente *capital ship*, aparecía uno nuevo, con lo que el retraso no se terminaba nunca de recuperar. Así sucedió con los buques de vapor primero, luego con las fragatas blindadas, y por último con los cruceros acorazados. Se pasó pues de buques de madera movidos a vela a buques de cascos metálicos movidos por potentes plantas propulsoras. Como es lógico, toda esta evolución en los buques demandó la implantación de la siderurgia en nuestras



Plano del Arsenal y Astillero de Ferrol en 1897. (Ilustración: colección del autor).

factorías navales. El acero había comenzado a sustituir al hierro en la década de los sesenta, gracias al descubrimiento de Bessemer en 1856, que permitiría su fabricación en grandes cantidades a un coste relativamente pequeño. Las planchas de acero pesaban menos y tenían menor grosor, proporcionando la misma resistencia. A principio de la década de los ochenta solo la fábrica de La Felguera en Sama de Langreo (Asturias) suministraba planchas de acero y hierros especiales para la construcción naval. Un lustro después se unirían a esta producción los Altos Hornos de Bilbao.

Bien es cierto que se partía de la nada, pues durante las primeras tres décadas de aquella centuria nuestros astilleros estaban arruinados. También dicha realidad puede disculparse en algo por el hecho de que las innovaciones tecnológicas se sucedieron con gran rapidez, sobre todo en los últimos veinte años de aquel siglo, periodo histórico en el que vamos a centrarnos en esta parte de nuestro trabajo y que prolongaremos hasta 1908, un año antes del comienzo de la actividad de la Sociedad Española de Construcción Naval. Si a todos los condicionantes aludidos añadimos las importantes transformaciones del sector y del armamento naval, no debe sorprender que la capacidad indus-

trial de nuestros astilleros quedara anticuada, una y otra vez, con gran rapidez. Tres eran los centros productivos en la Península donde se construían buques para la Armada y que dependían directamente de esta: Ferrol, Cartagena y La Carraca.

El establecimiento ferrolano, y en lo que a las infraestructuras para el mantenimiento de la flota se refiere, disponía en los años ochenta de un dique seco que, aunque algo justo, podía albergar a todos los buques de la Escuadra; una grúa (o machina) moderna, y una factoría de máquinas de vapor. En cuanto al astillero, disponía de varias gradas, una de ellas capaz en teoría para construir buques de hasta 110 metros de eslora (grada número 6), que sin embargo era insuficiente para emprender la construcción de acorazados (1). Eso sin contar con que tampoco estaba preparada para realizar cascos metálicos de entidad, a pesar de la inversión que en aquellos años se hizo en la factoría y que trajo consigo una importante modernización de las instalaciones (2). No obstante, su producción fue algo más que discreta, pues de sus gradas salieron cuatro cañoneros y seis cruceros (3).

Respecto a Cartagena disponía de idénticos medios de carga que el arsenal ferrolano y un dique flotante capaz de alojar buques de hasta 97 metros, lo que marcaba el límite máximo de eslora de los buques a realizar en su varadero. Sus instalaciones fueron las primeras en ser modernizadas, pues a partir de 1876 se las dotó con nuevos talleres de fundición y herrerías, aparte de reformar el de calderería y máquinas, entre otros. Gracias a ello fue el primero que fue capaz de realizar el primer buque de casco de hierro de nuestro país (cañonero *Pilar*, 1881) y fue el segundo de los establecimientos de donde saldrían más barcos, tres cañoneros y seis cruceros (4).

Por último, en La Carraca, y a pesar de la pequeñez de la mayoría de sus ocho gradas (5), el poco espacio de su canal de salida, la insuficiente capacidad de sus diques secos y de carga de materiales (6), consiguió sacar adelante

(1) En la época, en los astilleros extranjeros se estaban sustituyendo las gradas individuales por la «universal», que consistía en un gran plano inclinado donde podían construirse varios cascos a la vez.

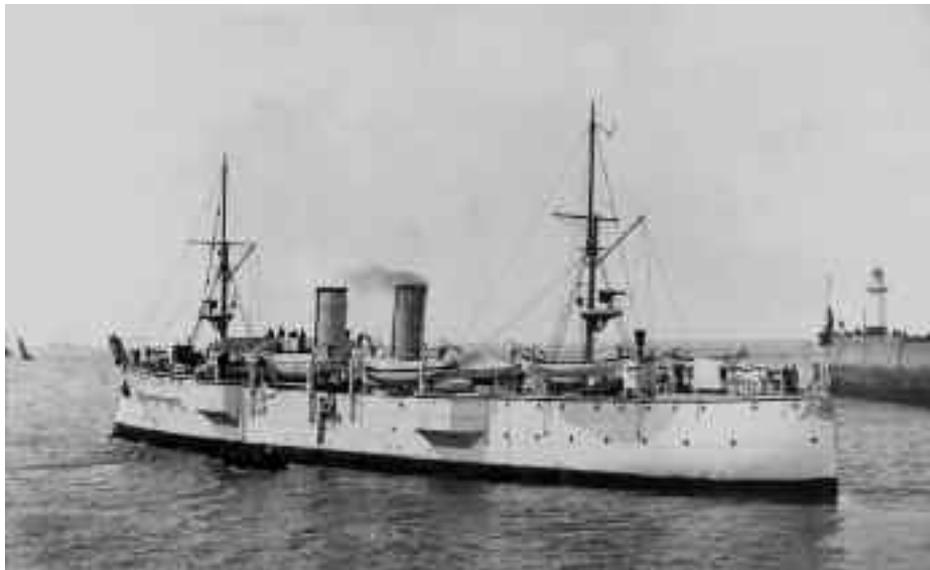
(2) ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El astillero de Ferrol: evolución histórica e hitos constructivos*. Año 2012.

(3) Los cañoneros fueron los *Paz*, *Eulalia*, *General Concha* y *Mac Mahón*; los cruceros, *Reina Cristina*, *Alfonso XII*, *Isabel II*, *Alfonso XIII*, *Cardenal Cisneros* y *Reina Regente*.

(4) Los cañoneros fueron el *Pilar*, *General Lezo* y *Temerario*, mientras que los cruceros fueron *Juan de Austria*, *Conde de Venadito*, *Reina Mercedes*, *Lepanto* y *Cataluña*.

(5) Solo dos de las gradas llegaban a los 100 metros de eslora.

(6) No dispuso de una machina (léase grúa) moderna hasta 1898. Existía desde 1879 una flotante que se instaló utilizando el casco de la que había sido la fragata *Esperanza*. Aquella, en 1897, cuando se encontraba trabajando en el armamento del *Princesa de Asturias*, cedió al no poder soportar el peso de una caldera, precipitándose sobre la cubierta del crucero, segando la vida a varios hombres.



El crucero *Río de la Plata*. (Foto: colección del autor).

cuatro cañoneros seis cruceros y hasta un submarino (7). Todos ellos pecaban de no poseer las herramientas modernas necesarias, la pequeñez y dispersión de los centros de trabajo (talleres) y su lejanía en algunos casos con las gradas.

Dejando de lado a los cañoneros, los cruceros que se construyeron tuvieron un limitado valor militar y algunos de ellos se construyeron tan mal que su incorporación a la Armada fue efímera (8). Además, su lenta construcción, con algunos ejemplos sangrantes (9), hizo que los buques resultaran obsoletos (cuando no anacrónicos) al poco tiempo de entrar en servicio.

Otro error muy común en los sucesivos ejecutivos decimonónicos fue el de repartir los encargos constructivos de manera ecuánime entre los tres establecimientos. Por un lado, se perseguía cristalizar con ello una voluntad naciona-

(7) Los cañoneros fueron los *Tarifa*, *Alsedo*, *Elcano* y *Magallanes*; y los cruceros los *Castilla*, *Infanta Isabel*, *Colón*, *Antonio de Ulloa*, *Marqués de la Ensenada* y *Princesa de Asturias*. No sería justo que nos olvidáramos del celeberrimo sumergible *Isaac Peral*.

(8) Buenos ejemplos de ello fueron los cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto*. El primero estuvo en servicio tres años y el segundo no llegaría a la docena.

(9) Los cruceros *Cardenal Cisneros* y *Reina Regente* (2.º), sobre los que trataremos párrafos más adelante, son claros ejemplos de ello, pues desde que se les puso la quilla hasta que se entregaron pasaron nada más y nada menos que 12 y 13 años.

lizadora de las construcciones navales, y por otro se quería evitar la conflictividad social que la falta de carga de trabajo podría causar en tres enclaves estratégicos de la nación, si bien todos aquellos gobernantes (más los conservadores que los liberales) fueron conscientes de que si se querían buques de entidad, es decir, verdaderos *capital ships* como acorazados o cruceros acorazados, había que encargarlos en el extranjero o construirlos en nuestro país a través de la empresa privada participada por capital foráneo que además ejerciera de garante del proyecto.

Pero quizás lo más triste, como vamos a comprobar a continuación, es que no solo se tuvo que delegar en la iniciativa privada o en casas constructoras de otras naciones desarrolladas la construcción de los buques de primera categoría, pues la gran necesidad de nuevas unidades que demandaba la guerra colonial hizo que se tuvieran que encargar además buques de todo tipo debido a la incapacidad productiva de nuestros astilleros. Para que el lector se haga una idea clara de aquella triste realidad, veamos a partir de la década de los ochenta los distintos buques de guerra que se incorporaron a nuestra Marina de esta manera:

- En Francia el acorazado *Pelayo* (1887), el crucero *Río de la Plata* (1898) y el torpedero *Barceló*.
- En Inglaterra (10) los cruceros *Gravina* (1881), *Velasco* (1881), *Isla de Luzón* (1886) e *Isla de Cuba* (1886); los destructores *Destructor* (1886), *Terror* (1896), *Furor* (1896), *Audaz* (1896), *Osado* (1896), *Plutón* (1897) y *Proserpina* (1897); los torpederos *Acevedo* (1885), *Julián Ordoñez* (1885), *Retamosa* (1885), *Habana* (1886), *Azor* (1887), *Halcón* (1887), *Ariete* (1886) y *Rayo* (1887); los cañoneros *Hernán Cortés* (1895), *Pizarro* (1895), *Vasco Núñez de Balboa* (1895), *Diego de Velázquez* (1895), *Ponce de León* (1895), *Alvarado* (1895) y *Sandoval* (1895), y las lanchas cañoneras *Alerta* (1895), *Ardilla* (1895), *Cometa* (1895), *Fradera* (1895), *Gaviota* (1895), *Golondrina* (1895), *Estrella* (1895), *Flecha* (1895), *Ligera* (1895), *Lince* (1895), *Satélite* (1895) y *Vigía* (1895).
- En Estados Unidos los pailebots *General Blanco* (1880), *General Durán* (1880), *General Prim* (1880) y *Marqués de Rubalcaba* (1880); el cañonero *Delgado Parejo* (1896), y las lanchas cañoneras *Intrépida* (1895), *Mensajera* (1895), *Relámpago* (1895), *Esperanza* (1895), *Dardo* (1895), *Centinela* (1895) y *Valiente* (1895).

(10) También en la colonia británica de Hong Kong se adquirieron varios cañoneros. En la casa constructora Hong Kong & Wampoa Dock Co. se construyeron los *Manileño*, *Mindoro* y *Mariveles* en 1886, el *Filipinas* en 1887 y las lanchas cañoneras *Lanao* y *General Blanco* en 1895; mientras que de Kowloon Docks salieron el *Quirós* en 1895 y el *Ruy López de Villalobos* en 1896.



Defensa del Arsenal de La Carraca atacada por los insurrectos cantonales.
(Óleo de Rafael Monleón. Museo Naval. Madrid).

- En Italia el crucero acorazado *Cristóbal Colón* (1896).
- En Alemania los torpederos *Rigel* (1883) y *Orión* (1885).

También fueron comprados a distintas compañías navieras o particulares los transportes de hélice *Legazpi* (1880), *Manila* (1885), *Cebú* (1885) y *General Álava* (1895), el de ruedas *General Valdés* (1897), el buque escuela *Nautilus* (1888), los buques hidrográficos *Argos* (1886) y *Urania* (1897), y los cruceros auxiliares *Rápido*, *Patriota* y *Meteoro* y el aviso *Giralda* con motivo de la guerra en 1898.

Los buques que salieron de nuestro país (11) construidos por astilleros privados fueron los siguientes:

- Astilleros del Nervión (Bilbao): cruceros acorazados *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*.
- Veá Murguía (Cádiz): crucero protegido *Carlos V*, cañonero Filipinas (1895) y lanchas cañoneras *Almendrares* (1895), *Baracoa* (1895), *Cauto* (1895), *Guantánamo* (1895), *Yumurí* (1895) y *Mayarí* (1895).
- Gil, Otero y Cía (La Graña, Ferrol): el torpedero *Ejército* (1887) y los cañoneros *Perla* (1889), *Diamante* (1889) y *Rubí* (1889).
- Arsenal Civil de Barcelona: lanchas cañoneras *Cóndor* (1887), *Cuervo* (1891) y *Águila* (1892) y el remolcador *Cartagena* (1897).

(11) También serían construidos por la Sociedad Anónima El Varadero de Manila en Cañacao la serie de seis cañoneros de la clase *Samar* en 1888.

Estos fueron los hechos, pero... ¿cómo se llegó a aquella situación? En mi opinión fueron dos las causas que la precipitaron.

El primer factor determinante fue el advenimiento de la I República, periodo que, aunque corto en el tiempo, tuvo un impacto negativo brutal en lo que al desarrollo industrial del país se refirió. Aquello fue debido a los muchos conflictos internos que ocasionaron su nacimiento y apogeo en aquellos años. Las revoluciones cantonales y la Guerra Carlista en la Península por un lado, y la Guerra de los Diez Años en Cuba por otro, absorbieron prácticamente todos los recursos económicos disponibles. Si a esto añadimos que los tres astilleros sufrieron un estado de guerra casi permanente, es lógico que la construcción naval quedara paralizada. En La Carraca los insurrectos cantonales asediaron y atacaron el arsenal (julio-agosto 1873), mientras el caso de Cartagena fue quizás el más grave, ya que la ciudad sería asediada hasta su rendición y tuvo que padecer algún combate entre la escuadra cantonalista y gubernamental (julio de 1873-enero 1874). Por si esto fuera poco, la mayoría de los obreros no tomaron una posición neutral, por lo que acabado el conflicto la pérdida de esta maestranza cualificada fue muy importante, pues a los muertos había que sumar los que fueron represaliados o los que emigraron por esta causa.

El segundo factor, ya durante la Restauración borbónica, fue la decisión de no construir acorazados siguiendo de manera extrema la doctrina de la joven escuela francesa (Jeune École). Sus principios se apoyaban en el hecho de que no se podía discutir la superioridad inglesa en las grandes batallas navales protagonizadas por acorazados. Partiendo de la base de que era el enemigo a batir, había que desarrollar nuevos buques más baratos y rápidos que, utilizados en las condiciones apropiadas, pudieran echar a pique a aquel todopoderoso *capital ship*. Se apostó por el torpedero, a los que se comparó con los microbios, al ser capaces, a pesar de su pequeñez, de ser letales para otras unidades navales de tamaño incomparablemente mayor.

Del mismo modo se propugnaba que los cruceros protegidos o acorazados serían los buques de combate por excelencia en detrimento de los acorazados, o lo que era lo mismo: velocidad y armamento *versus* protección y prestigio. En los años noventa algunas marinas se dieron cuenta que los torpederos tenían muchas limitaciones y que por el contrario los acorazados habían llegado a su máxima perfección, por lo que dejaron a un lado las doctrina francesa y empezaron a construir acorazados, entre ellas la US Navy, precisamente la que acabaría siendo la flota adversaria a la que tuvo que enfrentarse nuestra Armada a los pocos años.

Los responsables y seguidores de esta idea fueron, por orden cronológico, el contralmirante José María Beranger, que promovió un plan naval que fue finalmente sancionado en 1886, con ligeras modificaciones, por su sucesor en el Ministerio, el también contralmirante Rafael Rodríguez Arias. Finalmente se aprobaría la realización de seis de aquellos buques, lo que representaba la

construcción de 20.000 toneladas de acero. Si tenemos en cuenta que el primer buque de estas características realizado en un astillero estatal había sido un cañonero que se ordenó construir en Ferrol un año antes, no nos debe sorprender que el primer trío debiera ser ejecutado bajo la supervisión de una firma extranjera de acreditado prestigio (Palmer's Shipbuilding and Steelworks, de Newcastle).

La decidida voluntad política de potenciar la industria privada de construcción naval daría el golpe de gracia definitivo a los astilleros del Estado, pues provocó que la única maestranza cualificada en aquellos pasara a trabajar en los nuevos establecimientos creados.

La falta de confianza en los astilleros estatales estuvo provocada por el escaso interés de mejorarlos y estimularlos, lo que daría como triste resultado, como ya hemos apuntado, la construcción de barcos inapropiados, escasos en número y en valor militar.

Con el paso de los años la situación se hizo insostenible. El declive del astillero de Ferrol comenzaría en 1893, y se debió, aparte de a las causas ya señaladas, a la falta de las inversiones necesarias para la modernización del establecimiento. Ejemplos de ello fueron la no aprobación de la propuesta del prestigioso ingeniero Andrés Avelino Comerma de unir por medio del ferrocarril el astillero y arsenal, o la de no dotar a sus talleres de suministro de energía eléctrica. En septiembre de 1906 el ministro de Marina, Juan Alvarado Sanz, decidiría el cierre del astillero en cuanto fuera botado el último crucero que se encontraba en sus gradas (*Reina Regente*), pasando su maestranza al arsenal para trabajar en la reparación de buques. Algo muy parecido sucedería en Cartagena y La Carraca, pues terminadas las obras de los cruceros adjudicados (*Cataluña* y *Princesa de Asturias* respectivamente) se ordenaría el fin de la actividad de construcción naval de ambos establecimientos (12).

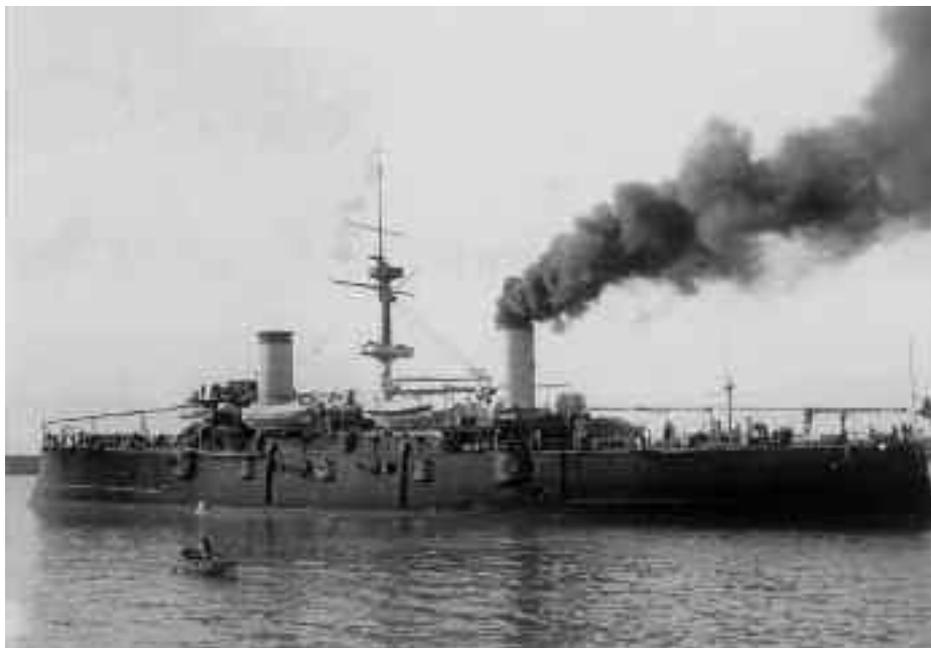
Fuerza a flote en los primeros años del siglo xx

Aniquilada en el combate de Santiago de Cuba la mayoría de nuestros barcos de más valiosos, la Armada española se encontró con un variado, heterogéneo y numeroso conjunto de buques, en su mayoría de dudoso valor militar, sobreviviente de la Guerra.

Para desechar aquel material inútil se dictaron varias disposiciones, que entre 1898-1900 fueron las siguientes:

- Real Orden de 14 de agosto de 1898, por la que se daban de baja los cañoneros *Pelícano* y *Salamandra*.

(12) En La Carraca aquello ocurriría en 1904, dejando solo en servicio los talleres de artillería y despidiéndose a 1.300 hombres de su Maestranza.



Crucero acorazado *Cristóbal Colón*. (Foto: colección de autor).

- Real Orden de 4 de noviembre de 1898, por la que se daba de baja el cañonero *Criollo*.
- Real Orden de 7 de noviembre de 1898, por la que se daba de baja el crucero *Aragón*.
- Real Orden de 13 de diciembre de 1898, por la que se ordenaban las bajas de los cruceros *Almirante Oquendo*, *Cristóbal Colón*, *Infanta María Teresa*, *Vizcaya*, *Reina Cristina*, *Reina Mercedes*, *Castilla*, *Isla de Cuba*, *Isla de Luzón*, *Velasco*, *Don Juan de Austria*, *Don Antonio Ulloa*, *General Lezo*, *Marqués del Duero*; transportes *Cebú*, *Manila* y *Legazpi*; vapor *Argos*; torpederos *Plutón* y *Furor*; cañoneros *Arayat*, *Alvarado*, *Cuba Española*, *Guardián*, *Delgado Parejo*, *Guantánamo*, *Estrella*, *Sandoval*, *El Dependiente*, *Pizarro*, *Golondrina*, *Otálora*, *Yumuri*, *Bulusan*, *Callao*, *Mindanao*, *Leyte*, *Baracoa*, *Criollo*, *Centinela*; y pontones *María*, *Fernando el Católico* y *Jorge Juan*.
- Real Orden de 21 de diciembre de 1898, por la que se daban de baja los cañoneros *Alcedo*, *Contramaestre*, *Intrépida*, *Lealtad* y *Mensajera*.
- Real Decreto de 27 de diciembre de 1899, autorización de la enajenación del transporte *General Álava* y cañoneros *Quirós* y *Villalobos*.



El crucero *Reina Regente*. (Foto: colección del autor).

- Concurso de 1 de marzo de 1900 que convocó la enajenación del cañonero *Atrevida*.
- Real Orden de 9 de abril, por la que se dio de baja la corbeta *Villa de Bilbao*.
- Real Orden 16 de mayo, por la que se dio de baja al torpedero *Castor*.

Pero quizás la norma que «daría la puntilla» a toda aquella fuerza a flote inútil fue el Real Decreto de 18 de mayo de 1900, firmado por el ministro de Marina don Francisco Silvela y publicado en la *Gaceta de Madrid* del día siguiente, por el que se ordenó la baja de cinco cruceros (*Alfonso XIII*, *Alfonso XII*, *Conde de Venadito*, *Isabel II* y *Marqués de la Ensenada*), cuatro cañoneros-torpederos (*Temerario*, *Martín Alonso Pinzón*, *Vicente Yáñez Pinzón* y *Marqués de Molins*), un transporte (*General Álava*), siete cañoneros (*Eulalia*, *Pilar*, *Cóndor*, *Águila*, *Segura*, *Cuervo*, *Tarifa*), cuatro torpederos (*Retamosa*, *Rigel*, *Ejército* y *Castor*) y cinco escampavías (*Concha*, *Gaditana*, *Murciana*, *Ardilla* y *Guinda*).

Algunos quisieron ver en la norma el desmantelamiento de nuestra Armada; no en vano si se sumaban aquellos al número total de buques dados de



La escuadra que sucumbió en Santiago de Cuba. (Museo Naval. Madrid).

baja desde agosto de 1898, alcanzaban casi el centenar (13), pero desde la perspectiva de nuestros tiempos pensamos que fue del todo realista y acertada, pues invertir recursos en material inservible con la excusa de mantener una flota ficticia hubiese sido una necia decisión. También en algunos sectores de la corporación se criticó que fue más un gesto «de cara a la galería» que una medida radical de ahorro, pues se continuó manteniendo operativos los tres arsenales, y no se acompañó con reforma alguna que afectara ni al personal ni a la Administración.

No obstante, algún tiempo después, y ante la escasez total de barcos (14), dicha disposición sería rectificada en el sentido de que alguno de los buques «condenados» o bien no fueron finalmente al desguace (15), o bien volvieron a

(13) Muchos barcos ni siquiera fueron dados de baja de forma oficial; es decir, la Armada ni se molestó en publicarlo en el boletín oficial del ramo, como fue el caso de la batería flotante *Duque de Tetuán*, el cañonero torpedero *Galicia*, el cañonero *Prueba*, las lanchas cañoneras *Intrépida*, *Esperanza*, *Valiente* y *Arazona* y el remolcador *Lealtad*.

(14) El colmo del despropósito llegó cuando por medio de una Real Orden fechada el 11 de julio de 1902 se autorizaba a la Sociedad de Fomento de la Pesca de Valencia a construir por su cuenta su propia flotilla de guardacostas, delegando una atribución que competía exclusivamente a la Armada, como es la defensa y control del litoral.

(15) El *Isabel II* se habilitó como depósito de municiones en Cartagena; idéntica utilización se le dio al *Conde de Venadito* en Ferrol, mientras que el *Rigel* pasó a quedar afecto al crucero *Lepanto* como embarcación menor para prácticas de torpedos.

causar alta en la Armada (16). Antes de que la Sociedad Española de Construcción Naval dotara a nuestra Armada de nuevos buques, los de mayor valor militar eran, sin duda, el acorazado *Pelayo* y el crucero protegido *Carlos V*.

El primero no pasaba en la época de ser un acorazado de 2.^a clase con armamento desfasado. Bien es cierto que en 1898 se le realizaron algunas reformas que al menos le mantendrían operativo lo suficiente para estar presente en la visita a Lisboa y recibir en Cartagena a la escuadra francesa en 1902. Al año siguiente viajaría a Vigo, durante la entrevista que el káiser alemán mantuvo con nuestro rey, mientras que ya en 1905 participó en las maniobras que realizó la flota aquel año en aguas gallegas y acompañó al monarca en su visita oficial al archipiélago canario en 1906 (17). El segundo era un crucero estéticamente muy bonito, cuya principal virtud era su autonomía, pues ni su armamento ni su velocidad respondían a las necesarias características para considerarlo como un buen buque de combate. Aún así, y quizás esto fuera lo más triste, era considerado tanto en España como en el extranjero como el mejor y más moderno barco de guerra del que disponía nuestra flota, lo que se puso en cuestión cuando no pudo representar a nuestro país en Portsmouth durante los funerales de la Reina Victoria de Inglaterra en 1901 debido a una avería grave en sus calderas, lo que le hizo regresar a Ferrol avanzada bastante la navegación hacia la isla. Afortunadamente, en los años siguientes sí pudo cumplir con las diversas comisiones encomendadas, por lo que al menos pudo acompañar al *Pelayo* y dar juntos alguna apariencia de poder naval (18).

Les seguían los cruceros de la clase *Princesa de Asturias* y los *Reina Regente*, *Río de la Plata* y *Extremadura*. El primer trío era sin duda de lo más bueno que tenía nuestra Marina de Guerra, quizás no los mejores de su tipo si se comparaban con otros en servicio en otras potencias marítimas, pero lo suficientemente capaces para realizar con idoneidad las misiones encomendadas, y estaban bien ejecutados y protegidos. El único «pero» fue que, salvo el primero de la serie que entró en servicio en 1902 pero que naufragó tres años más tarde (*Cardenal Cisneros*) (19), el resto entraría en servicio corriendo 1908. Respecto al *Reina Regente* comentar que fue un mal barco que no entraría en servicio hasta octubre de 1910. Los dos últimos, y debido a sus escasos tonelajes, quizás nunca debieron ostentar dicha categoría naval. Si bien es

(16) El cañonero *Vicente Yáñez Pinzón* sería de nuevo dado de alta en la Armada por Real Orden de 15 de noviembre de ese mismo año. También se indultaría a los cañoneros *Tarifa*, *Cuervo*, *Cóndor* y *Águila*.

(17) ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El Acorazado Pelayo*. Quirón Ediciones. Valladolid, 2001.

(18) ÍDEM: *El crucero protegido Emperador Carlos V*. Edición del autor. Madrid, 2006.

(19) ÍDEM: *El crucero acorazado Cardenal Cisneros*. La Espada y La Pluma. Pozuelo de Alarcón, 2004.



El *Urania*. (Foto: colección del autor).

cierto que eran barcos prácticamente nuevos, su estética delataba su total obsolescencia.

Continuamos nuestro repaso con los guardacostas acorazados *Numancia* y *Vitoria*. Si bien estaban fuertemente protegidos, y como baterías flotantes para la defensa de costas tenían cierta utilidad, su exagerado consumo de combustible, ridículo andar y la cantidad de madera que todavía conservaban en sus cubiertas no eran las mejores propiedades que ante un combate podrían ofrecer. Los cañoneros disponibles apenas superaban la media docena (*María de Molina*, *Marqués de la Victoria*, *Alvaro de Bazán*, *Nueva España*, *Temerario*, *Ponce de León* y *General Concha*), y salvo los tres primeros, buques nuevos y capaces, el resto era una amalgama de material a flote inútil de costoso mantenimiento, entre otras cosas porque ni podían desempeñar, como se pudiera pensar, las labores de patrulla debido a su escaso andar.

En cuanto a los destructores disponíamos de cuatro, los *Terror*, *Audaz*, *Osado* y *Proserpina*. Tenían aún utilidad naval y por ello fueron fijos en la Escuadra de Instrucción, pero en poco tiempo quedarían obsoletos, pasando a emplearse para la instrucción del personal. Los torpederos *Halcón*, *Azor*, *Orión*, *Barceló*, *Ordóñez*, *Acevedo* y *Habana* eran buques lentos para su clase y carentes, con el pasar de los años, de la velocidad presupuesta para ellos, y por tanto inútiles (20).

(20) IDEM: *Torpederos y destructores de la Armada Española*. Navantia S. A. Madrid, 2006.

Completaban aquel desolador panorama dos buques a los que podríamos considerar como «auxiliares», la corbeta *Nautilus*, dedicada a la instrucción, y los otrora yates *Urania* y *Giralda*, quedando este último para el servicio exclusivo del rey.

Este fue el desolador panorama al que tuvo que enfrentarse nuestra Marina a comienzos del siglo XX; pero pasados unos años, el aislamiento político endémico de nuestra nación se desvanecería en un abrir y cerrar de ojos gracias a la tensión colonial desatada entre las principales potencias europeas. Tanto Inglaterra, como Francia y Alemania querían dominar el norte de Marruecos y ninguna de aquellas naciones podía imponer su posición al resto sin declararse una guerra de impredecibles consecuencias y resultado. El acuerdo entre británicos y galos de 8 de abril de 1904 lograría distender la relación entre las dos potencias. Así, mientras que los primeros aceptaron el reparto del protectorado marroquí entre Francia y España, los segundos cedían el control del Sudán. Además ambos países conseguirían frenar de esta manera las ansias expansionistas del káiser. Obligado pues por las circunstancias, nuestro Ejecutivo asumiría la nueva responsabilidad en la zona, refrendada con el plázet alemán tras la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906. Tras la victoria al año siguiente del Partido Conservador, encabezado por Antonio Maura, y la necesidad de sacar adelante un programa naval con el que se ejerciera tanto el control de nuestro litoral como el de Marruecos, el ministro de Marina de entonces, el almirante José Fernández y Niño, comenzó a trabajar sobre su composición. Tras el pertinente concurso —y como se explicará en los siguientes artículos que componen este cuaderno monográfico de la REVISTA—, la Sociedad Española de Construcción Naval sería la encargada de hacer renacer a nuestros astilleros y proporcionar a nuestra flota buques modernos.



BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alfredo; VICENTE, Elías: *Buques de Guerra Españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín. Madrid, 1971.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El Arsenal de Cartagena*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2007.
- *Buques de la Armada Española del siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2009.
- *El Astillero de Ferrol: evolución histórica e hitos constructivos*. Edición del autor. Ferrol, 2012.
- ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo; PÉREZ DE RUBÍN, Juan; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Real Liga Naval Española*. Real Academia de la Mar. Madrid, 2005.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Construcción Naval en Ferrol, 1726-2011*. Navantia. 2011.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*. Editorial San Martín. Madrid, 1978.
- *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1868-1898 (tomo II)*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995.
- CEREZO, Ricardo: *Armada Española siglo XX (tomo I)*. Ediciones Poniente. Madrid, 1983.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: *Evolución del pensamiento naval en don Antonio Maura*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2008.
- MORTERA PÉREZ, Artemio: *1898. Corazas y cañones. Aspectos de la guerra naval con los Estados Unidos*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2008.
- RAMIREZ GABARRÚS, Manuel: *La Armada Española*. Editorial San Martín. Madrid, 1978.
- *La construcción naval militar española 1730-1980*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S.A. Madrid, 1980.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política Naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.
- *La Reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles, 1898-1920*. Galland books. Valladolid, 2010.
- VV. AA.: *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*. Editorial Naval. Madrid, 1994.
- VILA MIRANDA, Carlos: *España y la Armada en las Guerras de Cuba*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 1998.