

EL PLAN DE ESCUADRA MAURA-FERRÁNDIZ

Antonio de la VEGA BLASCO
Capitán de Navío

Agradezco al Instituto de Historia y Cultura Naval dirigido hoy por el C. A. Rodríguez González-Aller la confianza que me otorga al poder exponer a ustedes estas palabras. Agradecimiento extensivo al anterior director C.A. de Leste Contreras que fue el que me encargó hace unos meses la tarea.

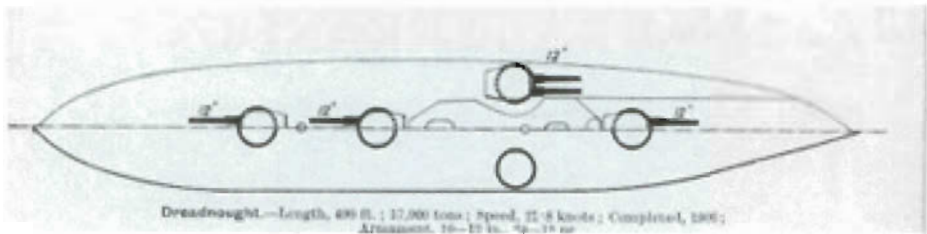
Les significo que el título —tema— de esta intervención es «El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz» y no el de la ley en que está encuadrado, que fue una ley de reorganización de los servicios de la Armada y armamentos navales. Su artículo primero es claro: «La reforma de los institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerza que son la materia de la presente ley, tienen como fin y como límite la defensa de la autonomía y la integridad territorial de la Nación, en forma que asegure nuestra posesión continua y la eficacia militar de las principales bases navales, así como su influencia sobre los mares próximos a ellas».

Se trata de una ley completa, que abarca a todos los organismos, Estado Mayor de la Armada, Jefaturas de Construcciones navales, civiles, hidráulicas, Artillería e Intendencia General, Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, Bases Navales (Habilitaciones de arsenales), Centros docentes, Cuerpos (Escalas, ascensos, plantillas) y finalmente la construcción de buques: acorazados, torpederos y destroyers y submarinos o sumergibles. Ésta fue la ley de 7 de enero de 1908, de ella trataré según el título de la conferencia, sobre todo, de los buques.

Estructuro mis palabras en unos antecedentes (1898-1908) que incluyen la situación internacional y de la Armada, los planes de construcción nonatos, la propia ley en su discusión parlamentaria y el análisis de los buques propuestos y unas conclusiones.

Antecedentes

La derrota en la guerra con los Estados Unidos podríamos decir que sumió al país en amargura, indiferencia, introspección y regeneración; no olvidemos que Cavite y Santiago de Cuba fueron derrotas navales. Por ello, todos los primates de los partidos convinieron en la necesidad de construir una escuadra y de reformar la institución, pero primero fue necesario dedicarse a la maltrecha hacienda pública. Cronológicamente las primeras llamadas de aten-



ción fueron el Certamen Naval de Almería (1900), Congreso Naval de Madrid (1901), la importante fundación de la Liga Marítima (1901) y el Congreso Marítimo organizado por ésta el mismo año.

El Certamen de Almería, organizado por la Sociedad Económica de Amigos del País local, pedía a los concursantes contestar a las preguntas: si España debía ser o no una potencia marítima y, en caso afirmativo, qué elementos de guerra eran necesarios y cómo financiarlos. Destaquemos únicamente que cinco concursantes eligieron como tipo el acorazado-guardacostas *Wien* austriaco con modificaciones, de más 6.000 tm, armado con cuatro cañones de 240 m/m, y cuatro acorazados de escuadra de mayor tonelaje (de 10 a 12.000 tm)

En el Congreso marítimo organizado por la Liga Naval encontramos a los marinos Concas, Ferrándiz, Montagut, Andújar, Espinosa y Cardona, entre otros, proponiendo como elementos imprescindibles, varios núcleos de acorazados y flotillas sutiles, con un objetivo principal: el estrecho de Gibraltar; los acorazados debían «atender preferentemente y sin exageración al poder ofensivo, defensivo, cualidades de marcha y marineras a expensas del radio de acción» lo que conducía sin duda a los acorazados guardacostas.

Después del «Desastre» encontramos nada menos que ocho propuestas de construcciones, ocho planes no natos, en algunos casos auténticas entelequias, unos no pasaron de la mesa del ministro o del Consejo y otros llegaron al Congreso de los Diputados. El propio Auñón, el ministro de Marina durante la guerra, soñaba con doce acorazados de 12.000 tm, amén de cruceros, torpederos etc., y 300 millones de pesetas. Gómez Imaz (1899) que le sucedió, otro de 250 millones, con 8 acorazados de 14.000 tm, siendo ministro y presidente del Gobierno Silvela, otro con 514 millones (1900). Sánchez de Toca en 1902 calculaba en 584 millones su plan con 7 acorazados de 14 a 15.000 tm, amén de cruceros, torpederos, etc.

El mismo año 1902, el ministro de Marina Cristóbal Colón, duque de Veragua, por R.D. de 22 de enero constituyó la llamada Junta de Escuadra con el fin de que en el plazo más breve que fuese posible propusiese al Gobierno el programa de unidades que debían formar la Escuadra nacional, tipos y coste aproximado. En la Junta estaban como vocales Ferrándiz, capitán de navío y el diputado Antonio Maura y el senador Sánchez de Toca; por la Marina Mercante el marqués de Comillas y Tomás Ibarra junto a otros ilustres marinos. El ministro Colón no llegó a presentar el Plan de construcciones, pero los estudios de la Junta le sirvieron posteriormente a Sánchez de Toca, ya citado.

El año 1903, siendo ministro de Marina Ferrándiz en el primer gobierno Maura, presentó en las Cortes el 25 de enero de 1904, o sea poco más de un mes después de su nombramiento, un proyecto de ley sobre reforma de la Armada y de un plan de construcciones, que se limitaba a pedir 1,5 millones de pesetas para la adquisición de «un torpedero sumergible de 100 a 110 tm y 13,5 millones para 12 torpederos de 150 tm», junto a otras unidades menores. O sea, mucha reorganización y poca escuadra. El plan y el ministro fueron flagelados solemnemente en la discusión parlamentaria y el Gobierno dimitió por otros motivos antes de terminar ésta. Es evidente que se daba prioridad a la reforma de la institución, objetivo largamente defendido por Maura desde muchos años antes en resonantes discursos.

El año 1905 contempló los planes de los ministros Cobián (396 millones, 8 acorazados de 14.000 tm) y Villanueva (400 millones, básicamente el proyecto Cobián).

El año 1906 el ministro Alvarado promulgó un plan de 8,1 millones para construir 3 cañoneros de 800 tm y un buque escuela, este plan tampoco vio la luz.

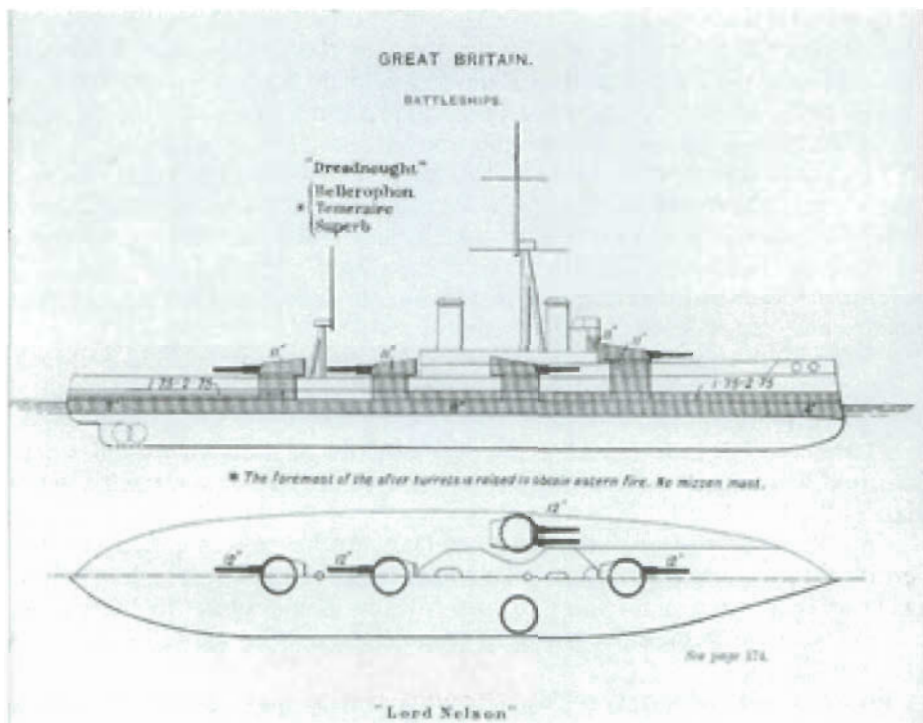
En el periodo considerado, desde el Desastre hasta la segunda vez que Ferrándiz fue ministro de Maura y sin contar los gobiernos-puente de Azcárraga, de días, existieron 14 ministros de Marina (sólo Cobián lo fue en dos ocasiones) —no gobiernos—, o sea, en no llega a ocho años, 14 personas fueron ministros.

En definitiva gobiernos relámpago y los grandes planes eran propuestas alegres o desmesuradas respecto a la situación económica del país, quimeras imposibles por falta de realismo. Tampoco la Marina tenía claro lo que necesitaba. No salieron adelante ni las pequeñas propuestas.

Tras tantas idas y venidas, comprenderán ustedes la gran importancia que tuvo, diez años después del «Desastre» la aprobación de un plan integral que reformaba la Armada y que construía acorazados.

Conozcamos muy brevemente la situación internacional. En 1902 Francia propuso a España un reparto del territorio de Marruecos que estuvo a punto de ser firmado por el Gobierno Sagasta. Poco después (diciembre) siendo presidente Silvela, a éste no le pareció oportuno firmar los acuerdos por hacerlo sin conocimiento de Inglaterra. Sin embargo, Francia firmó otros acuerdos con Inglaterra en abril de 1904, lo que obligó a Silvela a renegociar con Francia llegándose a acuerdos en octubre de 1904 siendo ya Maura presidente del Consejo de Ministros. Finalmente, la conferencia de Algeciras en 1906 fue motivada por la intervención de Alemania al no estar conforme, dados sus intereses en África. El acuerdo final, firmado por las grandes potencias europeas y por los Estados Unidos, reconocía el papel de España en la zona, aunque perdió su influencia en Tánger. Se debía permitir el comercio internacional, reconociendo la autoridad del Sultán y quedaba la puerta abierta a futuras intervenciones en caso de que éste no pudiese sostener dicha autoridad.

Los planteamientos de Alemania alertaron a Inglaterra que deseaba tener mayores seguridades en el estrecho de Gibraltar, por ello se iniciaron contac-



tos con España que se plasmaron finalmente en los acuerdos de Cartagena (reuniones del 8 al 10 de abril) firmados, no como tratados, sino como intercambio de notas entre los tres gobiernos, ya que se incluyó Francia a ellos. Maura era presidente del Consejo y Ferrándiz, ministro de Marina.

Por parte de España asistieron el Rey, Maura, Allendesalazar (Estado), Ferrándiz y Villaurrútia (embajador en Londres). Por parte inglesa, su Rey (Eduardo VII), Hardinge (Exteriores) y su sea lord of Admiralty, almirante John Fisher. No estuvo su presidente del Gobierno. La asistencia del almirante Fisher es significativa: su presencia no era necesaria si no se iban a tratar temas navales. Lo que pudiera indicar que sí se trataron, así lo consideró el diputado Villanueva en las Cortes el 26 de noviembre de 1907 y por ello preguntó al Gobierno, basándose en los distintos planteamientos respecto al proyecto de 1903 de los mismos protagonistas, Maura-Ferrándiz. Maura lo negó. Recordemos que las bases del concurso para adjudicar la construcción de la Escuadra aparecieron por R.D. de 21 de abril de 1908, justo un año después de los acuerdos de Cartagena.

El material a flote de la Armada el año que tratamos estaba bajo mínimos: acorazado *Pelayo* reliquia de 1887, el crucero acorazado *Carlos V* del año 1895, crucero *Lepanto* (1892) ya escuela; también otra reliquia, la fragata *Numancia* de 1863 y los cruceros *Cataluña* (botado en 1900, terminando su armamento), *Princesa de Asturias* (1896) ambos del Plan Arias de 1887 y el

no completado *Reina Regente* (botado en 1906). Añadamos los pequeños *Extremadura* (1900) y *Río de Plata* (1898) y otras unidades menores. En conclusión, no había escuadra, ni casi fuerza naval.

El Plan Construcciones y Mejora de Bases de Operaciones

La ley aprobada, en su parte económica, dedicaba las siguientes cantidades a los distintos asuntos:

- 11,45 millones a la habilitación del Arsenal de Ferrol.
- 0,37 millones a la del Arsenal de Cartagena.
- 3,184 millones a la del Arsenal de la Carraca.
- 3,12 a la defensa de los tres arsenales.
- 135 millones a la construcción de tres acorazados de 15.000 tm.
- 6,3 millones a la de tres destroyers de más de 350 tm o tres submarinos o sumergibles de 250 a 300 tm.
- 28,08 millones a la de 24 torpederos de más de 180 tm y en otras atenciones:
 - 2 millones para terminar el crucero *Reina Regente*
 - 0,15 millones para pertrechos del *Cataluña*
 - 6 millones para construir 4 cañoneros de unas 800 tm.
 - 3 millones para previsión de las rectificaciones que requiriesen los valores aproximados de las obras expresadas

Y, finalmente:

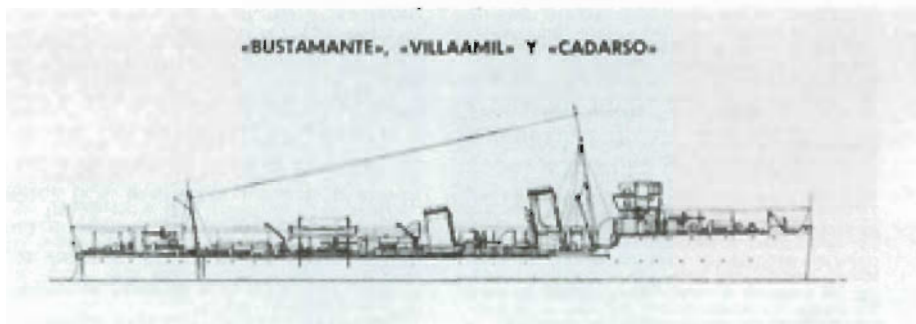
2,1 millones para 10 buques de vigilancia de las aguas jurisdiccionales que saldrían de ventas de material inservible para la Marina.

Total 198.654.000 pts. y para nuevas construcciones en el presupuesto 175,3 millones.

No voy a tratar sobre los otros aspectos de la Ley tales como organización, personal, cesión de astilleros, por las razones antedichas.

Conozcamos los resultados de la ley: se construyeron los tres acorazados (los *España*), los tres destroyers (los *Bustamante*), solo 22 de los 24 torpederos (no recibieron nombres sólo numerales), se terminó el *Reina Regente*, se dotó al *Cataluña*, se construyeron los 4 cañoneros (los *Recalde*) y sólo tres de los buques de vigilancia (los *Dorado*). No se construyeron submarinos.

Es el momento de conocer las razones que condujeron a la elección de tales tipos de buques, el ¿por qué? y sobre todo el ¿para qué?, para ello recurriremos a la discusión parlamentaria en la que declararon ampliamente el ministro Ferrándiz y el presidente Maura contestando las preguntas de los diputados.



esporádicas intervenciones del ministro de Marina y aún del presidente del Gobierno, y sólo un discurso de Ferrándiz en la enmienda presentada por el antiguo ministro de Marina Alvarado. También hubo diputados que participaron por alusiones y finalmente se discutieron numerosas enmiendas al articulado en las que intervinieron unos veinte diputados más.

Curiosamente los primeros espadas de los partidos minoritarios (Moret, Canalejas, Azcárate, Feliú, etc.), no intervinieron en las discusiones a la totalidad del proyecto; sino después del gran discurso de Maura el 27 de noviembre.

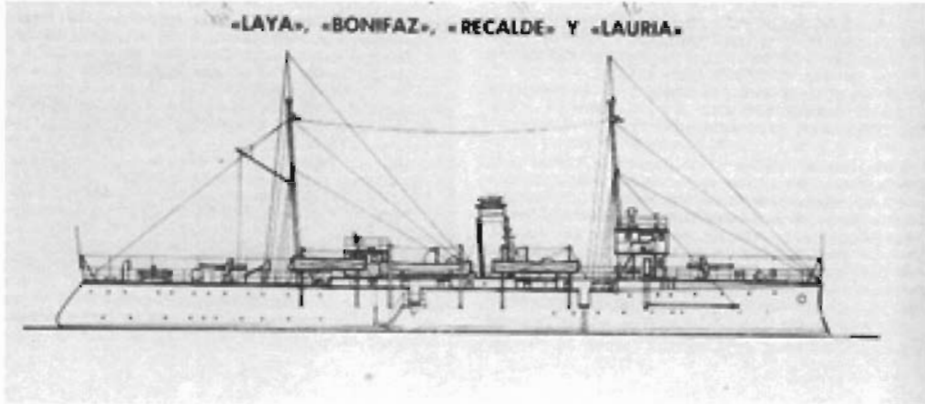
Conozcamos, intentando agruparlas, las seis intervenciones contra la totalidad del proyecto.

A) Los que, digamos, deseaban seguir igual por tener otras prioridades:

VENTOSA (diputado por la Liga): Se trataba de otro plan más, no se alcanzaba la Defensa nacional. Había que desarrollar la riqueza del país, potenciar la Marina mercante y después fortaleciendo las bases navales, obtener unos acuerdos con otras naciones; creía que con los torpederos era suficiente.

GÓMEZ ACEBO (liberal, hablaba autorizado por el presidente del partido —Moret—). Plan inaceptable. Discurso político, histórico. Había otras prioridades, pagar la deuda, ponía en peligro los presupuestos anuales. No se definían las características de los buques. Volvería a suceder lo del plan de 1887 (Palmer). No ofreció alternativas.

MIRÓ (Republicano) No se alcanzaba la Defensa Nacional (todo el mundo construía acorazados de 18/20.000 tm). «No soy enemigo de que se construya una escuadra, de que lleguemos a tener un poderoso ejército. No creo en el pacifismo; lo veo muy lejano, si es que es posible; opino que, desgraciadamente, hoy continúa siendo verdad el lema *just est, in armis*; que las armas son todavía la suprema razón, que la fuerza está todavía por encima del derecho, y que si queremos tener razón y queremos que se nos reconozca y que seamos respetados, hemos de procurar ser fuertes. No está sin embargo, en si debemos o no serlo, la discrepancia entre vosotros y nosotros; la discrepancia está en la manera, en el modo de llegar a ser fuertes».



Primero era necesario crear riqueza (incrementar el comercio, desarrollar la Marina Mercante), luego armarse. No era el momento. Había que ir a Alianzas, ofrecer las bases navales a otras potencias.

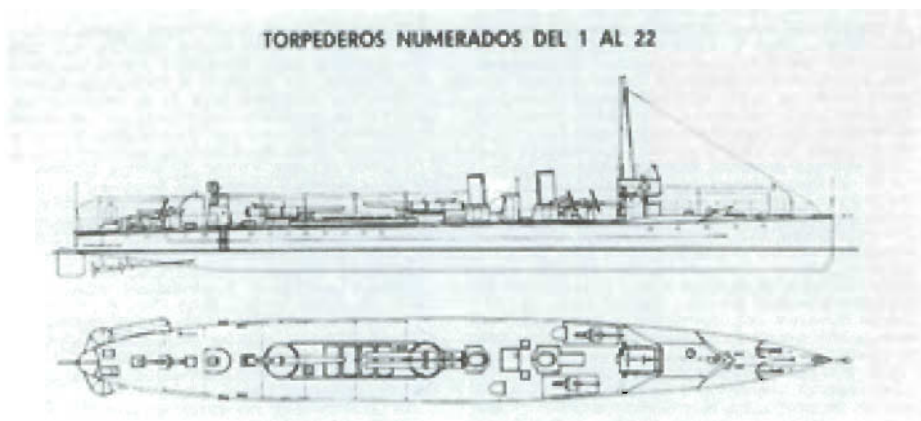
ALVARADO (Liberal). Combatió el proyecto sobre todo por economía y también en lo técnico. Lo primero era reducir la deuda. No se alcanzaba la defensa nacional. Se repetirá la historia del Plan de 1887 (Palmer). ¿Qué sociedad acudiría a la construcción de los buques? 15.000 tm eran pocas. Lo primero era reformar los servicios y construir por administración, sin trabas burocráticas. No propuso plan alternativo.

B) Los que querían más construcciones.

VEGA DE SEOANE (diputado liberal y capitán de fragata). No se pedía más escuadra, nadie construía buques de 15.000 tm, la tendencia era a construirlos mayores. Pidió submarinos para el Estrecho. Con un acorazado en cada base no se lograría la defensa de costas, ni atacar al comercio enemigo. Las tres bases actuales ya estaban defendidas. Si tuviéramos acorazados de 20.000 tm, sí tendríamos aliados. Nuestras necesidades: Marruecos y el Estrecho.

C) Los que proponían otro plan de construcciones.

MACIÁ (diputado por Solidaridad Catalana). Discurso absolutamente técnico, con extensos y actualizados conocimientos sobre artillería y material naval. «No debemos construir acorazados, porque eso es para las naciones que siguen una política imperialista, para las de política ofensiva, para las que tienen colonias que defender, para las naciones insulares; no para las naciones pobres, como la nuestra, que no tienen industria, que no necesitan esa política ofensiva, que sólo tienen necesidad de defender la integridad de su territorio, que se defiende únicamente con submarinos y torpederos».



Consideraba que el tonelaje de los torpederos era escaso, no era lo mismo operar en el Atlántico que en el Mediterráneo.

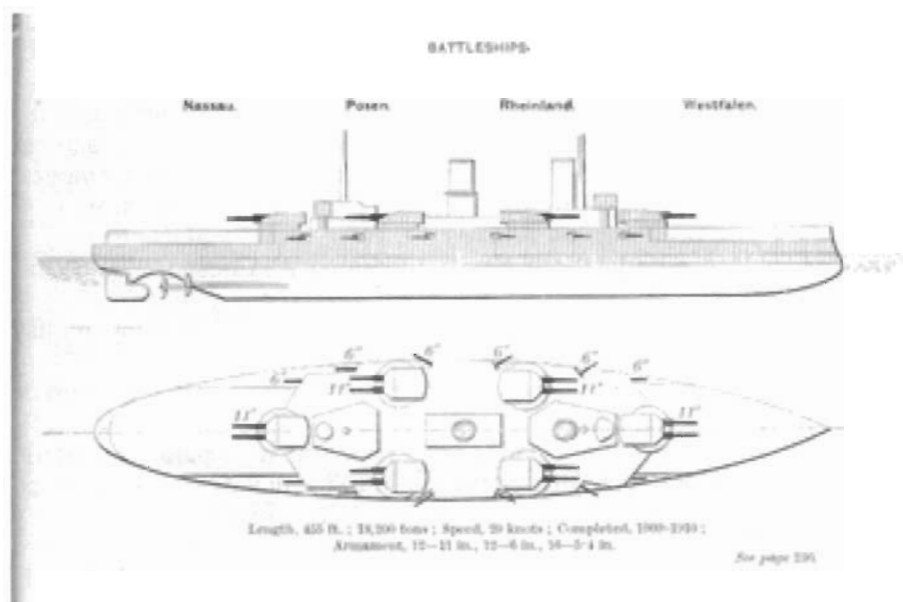
Ingeniero, conocía la fuerza de la artillería y proponía artillar los puertos con unidades tácticas formadas por 3 cañones de 240 mm, 3 de 150 mm y 8 obuses montados.

En su intervención el 21 de noviembre, Maciá pronunció las siguientes palabras proféticas: «Como se ve, toda la tendencia de Alemania es a introducirse en los mercados de Europa y africanos y a echar a los ingleses. Esta lucha económica traerá consigo un día u otros una lucha a muerte entre las dos naciones, no obstante las entrevistas de los soberanos de ambas». Sólo faltaban siete años para esta realidad.

El 29 de noviembre presentó, junto a otros seis diputados una enmienda al entonces artículo 6.º del proyecto presentado por la Comisión, gastos en bases y construcciones navales, para que éstas fueran las siguientes:

- 50 torpederos de 250 tm.
- 35 torpederos de 200 tm. } 100 torpederos
- 15 torpederos de 366 tm.
- 2 scouts de 1800 tm y 35 nudos.
- 4 cruceros, sin defensa, de 3000 tm.
- 8 torpederos sumergibles de 20 nudos en superficie y 15 a ras de agua.
- 12 submarinos ofensivos de 400 tm, con máquinas de explosión y 12 nudos.
- Total 166.400.000 pesetas.

Como se observa, características técnicas precisas y en definitiva propuestas avaladas por parte de las teorías de la «Jeune Ecole» y única propuesta alternativa al plan oficial, lo que reconoció el propio presidente del Gobierno. La propuesta no incluía gastos en infraestructura. Maciá también solicitó, para coordinarse, la creación del Ministerio de Defensa Nacional, lo que sólo se logrará en la Guerra Civil, en la República (17-05-37) y la zona *nacional* el 31-01-38.



Hasta aquí las enmiendas a la totalidad (seis en vez de las tres habituales). Todas ellas fueron contestadas, cada una de ellas por un diputado de la Comisión del Congreso, salvo la del ex-ministro de Marina Alvarado que también fue contestada por el ministro de Marina del momento, Ferrándiz, como se ha citado.

Como respeto a las minorías en la Cámara podemos citar que la formación del Congreso de los Diputados tras las elecciones de 21.04.1907 era la siguiente: 17 republicanos, 9 liberales disidentes, 69 liberales oficiales o sea propuestos por el partido, 11 carlistas, 41 regionalistas (en su mayoría de la Liga), 5 independientes y 252 conservadores. Sólo dos años antes en las elecciones de 10.09.05 los liberales eran 229.

Lo expuesto por los diputados de la Comisión (conservadores) fue, como es lógico, un *enrocamiento*, respecto al proyecto. De mayor interés será la intervención del ministro Ferrándiz.

Así defendieron el proyecto los diputados de la comisión:

La construcción de una escuadra debe ser siempre en función de la política internacional de un país (Argüelles).

Se trata de un incremento de los presupuestos anuales de la Marina en unos 25 millones, no es un presupuesto extraordinario (marqués de Mochales).

Hay diferencias entre lo necesario y lo posible, hay que construir lo que se pueda sostener. (Montes Jovellar)

Se solicitará a sociedades extranjeras que se domicilien en España, lo que nos colocará en condición de producir, industrializando nuestros arsenales (Contreras).

Análisis de las construcciones

Los acorazados se construyeron en Ferrol. Las características finales del acorazado *España*, al que se puso la quilla el 05.12.1909 y fue botado el 06.02.1912 fueron: Desplazamiento 15.700 tm. Iba armado con 8 cañones *Vickers* de 12" (305 mm) y 50 calibres, 20 de 101,6 mm y otros. Su propulsión la aseguraban turbinas de vapor *Parsons*, con engranajes reductores de 15.500 caballos de potencia con tiro natural, con una velocidad de 19,5 nudos, 4 hélices y una autonomía de 5.000 millas a 10 nudos. El carbón era el combustible. Las calderas (12) eran *Yarrow* con presión de trabajo de 16,5 kg/cm², construidas por la Maquinista de Barcelona, las de los demás acorazados por la propia SECN.

En pruebas de máquinas, de velocidad a toda fuerza, (14 junio del año 1913), con un desplazamiento de 15.700 tm, se alcanzaron los 20,55 nudos con una potencia de 21.290 caballos (tiro forzado). La descripción de las turbinas la encontramos en el libro publicado en Ferrol el año 1912 por el teniente de navío Cornejo y el maquinista mayor de 1.^a, Victoriano Baliño Brage.

Las turbinas se construyeron en Ferrol, aunque las paletas se importaban desde *Parsons* y se ajustaban posteriormente. Es necesario destacar que las turbinas de vapor se habían instalado por primera vez en un buque de gran tonelaje: el acorazado *Dreadnought* de 17.900 tm, botado en 1906, armado con 10 cañones de 12" (305 mm); lo cual suponía un gran avance tecnológico en nuestra situación industrial.

Todos los cañones grandes de los acorazados fueron fabricados en Inglaterra (por mitades, *Vickers* y *Armstrong*), los de 101,6 lo fueron en Trubia y Placencia, no voy a desarrollar aspectos técnicos pero sí subrayar que la gran novedad, —al igual que las turbinas de vapor— fue la centralización de la puntería dirigida desde cinco puestos de dirección de tiro y cada uno podía ser independiente; enlazados por teléfonos y aparatos de transmisión de datos. Telémetros de coincidencia *Barr&Stroud* de 2,74 m de base, en las cofas, reloj de alcances que proporcionaba las sucesivas distancias, círculo de tiro para el cálculo de la velocidad y rumbo del enemigo y una mesa trazadora. Dirección de tiro centralizada, rudimentaria si queremos, pero la primera en nuestros buques. Necesaria además cuando las distancias de combate, gracias a las nuevas pólvoras y proyectiles, se evaluaba en 13.000 metros o más.

Los destructores tipo *Bustamante* cartageneros de 548 tm también fueron propulsados por turbinas de vapor *Parsons*, con tres hélices desarrollaban una potencia de 6.250 caballos y una velocidad de 28 nudos. Montaban cuatro calderas *Normand* de 16,5 Kg/cm² y su armamento principal eran 5 cañones *Vickers* de 57 mm/50 cal. y 4 tubos lanzatorpedos de 450 mm.

De los cuatro cañoneros tipo *Recalde* poco hay que tratar, de 787 tm, montaban dos máquinas de vapor alternativas y 2 calderas *Yarrow* con una potencia total de 1.220 caballos a tiro forzado, la maquinaria se construyó en

Cartagena y las calderas en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, con una velocidad de 13,8 nudos. Montaban 4 cañones Vickers de 76,2 mm/50 cal. fabricados en Placencia.

Los torpederos 1 a 22, también cartageneros, desplazaban 180 tm y alcanzaron (en las pruebas del T-1 el año 1911) la velocidad de 26,3 nudos y 3.750 caballos en tiro forzado en las calderas Normand, que trabajaban a 18 Kg/cm² y turbinas de vapor Parsons. El combustible eran 33 tm de carbón. Iban armados con 3 cañones Vickers de 47 mm/50 cal. fabricados en Placencia de las Armas y tres tubos de 450 mm fabricados por la propia SECN.

¿Cómo ha sido juzgado por la posterioridad este plan de construcciones? En aquellos años desde 1905 y hasta el comienzo de la I Guerra Mundial el aumento de las Escuadras de combate simbolizado por los acorazados fue espectacular. Como ejemplo, se construían en aquel momento y años después en:

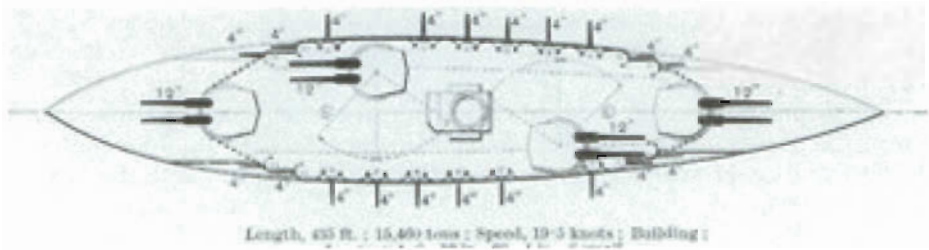
— Alemania: Se botaron el año 1908 (aproximadamente) 4 *Nassau*, de 18.900 tm y 12 cañones de 280 mm, y en el periodo 1909-1910, los 4 *Helgoland*, de 22.500 tm y 12 cañones de 305 mm.

— Inglaterra: Después del *Dreadnought*, 3 *Bellerophon*, de 18.600 tm y 10 cañones de 305 mm y ya en el periodo de 1908-1909, 3 *Collingwood*, de 19.950 tm, con 10 cañones de 305 mm. En el periodo 1910-1911 los 4 *Orión* ya de 22.500 tm, con 10 cañones de 343 mm.

Pero la premisa que debe dirigir nuestro análisis hoy es, en primer lugar, lo que se preveía en el proyecto, su coherencia y, en segundo lugar, si el proyecto era correcto respecto a otras soluciones. Se ha criticado el escaso tonelaje y potencia de fuego de los acorazados respecto a las escuadras de combate que se construían, lo cual es un error respecto a lo que se pretendía de dichas unidades, que como queda dicho, era simplemente crear embriones de defensa de las bases navales, por ello, ni su velocidad ni su radio de acción eran grandes. Jamás se pretendió crear una escuadra de combate. Desde luego fueron adelantados por otras construcciones de la época, pero lo nuestro, repito, era empezar a crear un embrión de la fuerza naval. Otras construcciones de 21.000 tm (3 ó 4 de ser posible) no hubiesen alterado nuestra posición internacional. Otras potencias se armaban por otros planteamientos, podríamos decir imperiales, nosotros no. Nuestra economía no lo permitía.

Acompañar a cada acorazado —aunque sea sólo en relación con operaciones cercanas a las bases— con un solo destructor (debían estar operativos ambos) era y es, desde luego, escaso. Tanto su número, como escaso tonelaje y velocidad relativa fueron patentes desde el primer momento. En Inglaterra ya se construían en aquel momento de más de 800 tm y en Alemania de más de 600 (con 33 y 30 nudos, respectivamente). También su armamento era escaso (los ingleses con 102 mm).

Al igual que el tonelaje y las capacidades de los destructores estaban en discusión, las de los torpederos por la definición de sus misiones. De forma general ¿Acompañar a la escuadra para proteger o para torpedear, como



elementos avanzados? ¿Torpederos sólo para la defensa de costas? ¿Defensa de las bases navales sólo? ¿Hasta dónde llegaba la mala mar?

Conforme al plan inicial, no se trataba de agrupar muchos torpederos para un ataque conjunto, logrando por ello preponderancia en determinadas zonas, sino simplemente para una defensa general de la costa, digamos de forma casi individual, no con ataques masivos. En todo caso fue patente su escaso tonelaje, su velocidad y lo que era peor, su armamento (cañones y torpedos modelo A/08).

Ninguna mejora técnica aportaron los cañoneros, su diseño estaba conforme al empleo previsto.

El no intentar construir submarinos hará que éstos no lleguen (adquiridos) a la Armada hasta febrero de 1917 (Peral) cuando su eficacia había quedado ya más que demostrada. También extrañó la no construcción de cruceros para operar contra el tráfico enemigo (autonomía y velocidad), lo que hubiese sido muy correcto respecto al plan de irradiar la defensa de costas desde las bases navales.

Respecto a la propuesta puramente defensiva, (Maciá) insisto, puramente defensiva, convengamos que era muy coherente y adecuada. Desde luego se alcanzaba una mejor defensa de costas y puertos. Lo que no se alcanzaba era mejorar la infraestructura de las bases navales ni en ponerse al día en los nuevos materiales y métodos de construcción. No sentaba las bases para crear una posible fuerza naval.

No tiene utilidad efectuar análisis contra factuales (construir grandes acorazados) pero desde luego, lo creado por el plan Maura-Ferrándiz al llegar la I Guerra Mundial, fue irrelevante, sólo prevaleció nuestra situación geoestratégica. Sólo en el Mediterráneo, recordemos que Austria había botado 4 acorazados tipo *Viribus Unitis*, de 20.000 tm y 12 cañones de 305 mm; Francia, aunque también operaba en el Atlántico, había botado 3 acorazados tipo *Bretagne*, de 23.177 tm y 10 cañones de 341 mm, y ya tenía en servicio los 4 tipo *Jean Bart*, de 23.100 tm y 12 cañones de 305 mm. La misma Italia, pieza fundamental en el tablero Mediterráneo y de dudosa participación, a pesar de sus tratados, había botado 3 acorazados tipo *Conte di Cavour*, de 22.340 tm y 13 cañones de 305 mm, y 2 tipo *Andrea Doria* de 23.000 tm, y 13 cañones de 305 mm, ambos tipos completando su armamento.

Desde el punto de vista de la Hacienda pública, considerando lo liquidado por el ministro de Marina en el periodo 1908-1916 (los de vigencia del plan), respecto a los totales de todos los ministerios, nos da el tanto por ciento medio anual del 7,21 por 100, lo que claramente indica, que el plan de construcción

nes no tuvo una incidencia extraordinaria en el total, dada la evolución de los presupuestos liquidado por el Estado, favorecidos por la I Guerra Mundial (presupuestos en aumento).

Conclusiones

Es significativo que en la ley no se expusiera que se tratase de un Plan de Escuadra, sino humildemente de Construcciones navales y ello es lo que debemos retener.

No se creaba una Escuadra digamos en el sentido mahaniano (la batalla decisiva), se creaba un embrión de fuerza naval. Era un primer plan que debía ser seguido por otros. Recordemos que la I Guerra Mundial empezó siete años después. También había que contar con la Hacienda nacional. Se buscó equilibrio entre lo deseable y lo posible. Los barcos fueron útiles en Marruecos cuando operaron, cómo dijo Ferrándiz, al no tener la oposición de otras potencias.

Se ponía a las Bases de operaciones (las tres conocidas) en actitud de que pudieran ser empleadas por futuros aliados, con el apoyo de buques nacionales. Se reconocía que no se alcanzaba la defensa nacional.

En las Bases de operaciones se pretendía crear una infraestructura que sirviese para construir, reparar y mantener buques. Para ello el Estado cedía sus instalaciones, se construían barcos y se pretendía que con el concurso de empresas extranjeras se aprendiese, se formasen ingenieros y maestranzas y también que estimularan a participar a la industria nacional. Que a todos les permitiera desarrollarse en el futuro. Recordemos la llegada de la turbina de vapor y de las primeras direcciones de tiro. También en artillería se progresó ampliamente, cabe recordar que los cañones de 152 mm y los de 203 mm de los cruceros posteriores ya se fabricaban en España. Sobre las consecuencias industriales de ello estoy seguro que nos informará en una próxima conferencia el ingeniero Álvarez Laita. Otro posible tema algo posterior sería la supeditación de los intereses de la SECN a los intereses de la Vickers y menos los de las necesidades nacionales.

Otro aspecto fundamental fue el de la puesta al día en la formación profesional del numeroso personal de todos los Cuerpos de la Armada.

En definitiva, con sus luces y sombras como toda obra humana, fue el primer plan serio, en largos años, encaminado a reconstruir nuestras fuerzas navales y su infraestructura.

