

LOS CAÑONEROS DEL PLAN DE ESCUADRA DE 1908

David RUBIO MÁRQUEZ
Profesor de Historia

El origen del proyecto



L año 2011 marcó uno de esos centenarios que pasan completamente desapercibidos para el gran público: la primera incorporación a la Armada española de los barcos proyectados en la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales Militares de 1908. En 2012 celebramos el centenario de la incorporación a la Armada del primero de los buques estrella del plan ideado por Maura y Ferrándiz: el acorazado *España*. Los «modestos» también necesitan ser recordados.

El 13 de enero de 1911 «puede señalarse como una verdadera fiesta, no solo para la Sociedad Española de Construcción Naval, sino para toda Cartagena» (1); esto podía leerse en la revista vinculada a la Liga Marítima Española que, desde su fundación en 1900, tanto había hecho por el renacimiento de nuestras marinas. La causa de tal afirmación era que, ¡por fin!, daba comienzo el ansiado renacer de nuestro poder naval, tan seriamente deteriorado después de las derrotas de 1898, con la botadura del primero de los barcos proyectados en la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales Militares presentada a las Cortes el 31 de mayo de 1907 por el ministro de Marina José Ferrándiz y Niño. El presidente del Consejo de Ministros era un amante de las cosas de la mar: Antonio Maura.

En el artículo cuarto del proyecto de ley se programaban las siguientes construcciones:

(1) *Vida Marítima*, 20 de enero de 1911, p. 31.

- Tres acorazados de 15.000 toneladas.
- Tres *destroyers* de 350 toneladas.
- Veinticinco torpederos de 180 toneladas.
- Tres cañoneros de 800 toneladas.
- Un remolcador de 300 toneladas.
- Cuatro aljibes de vapor.

La comisión parlamentaria (2) que dictaminó el proyecto de ley definitivamente el 8 de noviembre de 1907 modificó las construcciones navales previstas de la siguiente forma:

- Tres acorazados de unas 15.000 toneladas.
- Tres *destroyers* de unas 350 toneladas o tres sumergibles.
- Veinticuatro torpederos de 180 toneladas.
- Cuatro cañoneros de 800 toneladas.
- Diez buques propios para el constante ejercicio de la vigilancia y jurisdicción de las aguas litorales.
- Un remolcador de 300 toneladas.
- Cuatro aljibes de vapor.

Los barcos de vigilancia y jurisdicción se incorporaron a la Ley en el primer dictamen, el 13 de julio de 1907. Su coste ascendía a 2.100.000 pesetas, que se obtendrían de la venta de productos inservibles para la Marina. El cuarto cañonero lo hizo en noviembre. Los presupuestos, lógicamente, para este tipo de barco aumentaron de 4.500.000 pesetas inicialmente presupuestados a los 6.000.000 finalmente aprobados. Nada se explica en el dictamen sobre la causa de tal modificación.

El 21 de noviembre el orden del día de la Cámara de Diputados recogía el inicio del debate del dictamen definitivo de la comisión parlamentaria. Inusitado interés provocó el tema. Prueba de ello es que hubo que ampliar hasta seis, el doble de lo preceptivo, los turnos de aquellos diputados que deseaban oponerse al proyecto gubernamental. El 27 de noviembre se produjo la bautizada como «sesión gloriosa», en la cual «se borraron las lindes que separaban los partidos políticos y el más sano e intenso patriotismo tuvo expresión adecuada en los discursos pronunciados por los señores Moret, Canalejas, Azcárate, Feliú y Clariac, en nombre de liberales, republicanos, carlistas e integristas» (3). Los grupos minoritarios se unieron al partido conservador, dirigido por Antonio Maura, en su pretensión de dotar a España de un nuevo

(2) La comisión parlamentaria estaba constituida por marqués de Mochales, Mille, Contre-ras, Argüelles, Montes Jovellar, Perojo y Navarrete. El primero ejercía como presidente; el último, como secretario. Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, 1907.

(3) *El Imparcial*, 28 de noviembre de 1907.

poder naval. El Congreso de los Diputados aprobó finalmente el proyecto el 2 de diciembre. Esa misma jornada es remitida para su discusión al Senado. El día 7 de enero de 1908 es aprobada por las Cortes la Ley de Reorganización de Servicios de la Armada y Armamentos Navales.

La realización del proyecto

Las construcciones se encomendaron a la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). Su origen se remonta al 18 de agosto de 1908 cuando un consorcio de empresarios industriales y financieros españoles y las empresas británicas Vickers, Armstrong y Brown firmaron en Madrid una escritura pública para su constitución. Aportaron un capital de 20 millones de pesetas y, según consta en su escritura, «la Sociedad tendrá como objeto especial la realización de los trabajos y obras navales, civiles e hidráulicas objeto del concurso a que se refiere el Real decreto de veintiuno de abril de mil novecientos ocho y, en general, las construcciones navales militares que para el Estado español, los mercantes y puertos de todas clases y para cualquier destino, y al ejercicio de las demás industrias auxiliares o similares de la construcción naval» (4). La SECN obtuvo la concesión de los arsenales militares de Ferrol y Cartagena y de los talleres de artillería de La Carrara. Las grandes construcciones serían llevadas a Ferrol; las pequeñas, cañoneros y *destroyers*, a Cartagena, cuyas instalaciones fueron cedidas el 25 de agosto de 1909 (5).

Los cuatro cañoneros recibirían los nombres de *Recalde*, *Laya*, *Bonifaz* y *Lauria*. Desplazaban 800 toneladas, 811 el *Recalde*. Su velocidad, 13 nudos. Su eslora era de 64 metros, manga de nueve y un calado de 2,74 metros. Montaban dos máquinas de vapor alternativas y dos calderas Yarrow con una potencia total de 1.220 caballos. La maquinaria se construyó en Cartagena y las calderas en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas de Zorroza (6). Armados con cuatro cañones Vickers de 76,2 milímetros, fabricados en Placencia de las Armas, y dos ametralladoras Maxim. Su dotación estaba integrada por 121 hombres (7).

(4) Fundación Antonio Maura. Acta notarial de la constitución de la SECN. Legajo 422, carpeta 6.

(5) *Heraldo de Madrid*, 26 de agosto de 1909.

(6) *Adelante*, número 38, 5 de febrero de 1912.

(7) AGUILERA, Alfredo; ELÍAS, Vicente: *Buques de Guerra Españoles, 1885-1971*. Madrid, Editorial San Martín, 1980, p. 101. VV. AA.: *El Buque en la Armada Española*, Madrid, Editorial Silex, 1999, p. 356. La primera dotación del *Recalde* estaba compuesta por 117 hombres: un comandante, siete oficiales, ocho maquinistas, tres aprendices de maquinistas, ocho clases y 90 marineros.



Cañonero *Laya*.

Al *Recalde* se le puso su quilla en Cartagena el 25 de septiembre de 1909. Fue botado el 13 de enero de 1911 en un acto al que asistieron «numerosos invitados, entre los que figuraban distinguidas y bellas damas de la aristocracia cartagenera y comisiones del Ejército y de la Armada», finalizado el cual la SECN obsequió a sus trabajadores con «paquetes de dulces y cigarrillos» (8). Se realizaron pruebas con esta unidad entre los días 29 de abril y 3 de mayo, quedando en disposición de navegar en espera de las pruebas de artillería y algunos detalles de los servicios auxiliares (9). Las primeras se realizaron, «con resultado satisfactorio» (10), en Plasencia. Fue dado de alta en la Armada en 1911. El buque fue examinado en Pasajes por Alfonso XIII en agosto (11).

El segundo de los buques, *Laya*, fue entregado a la Armada el 10 de noviembre de 1911 después de realizar las preceptivas pruebas (12); su botadura se produjo el 20 de julio y su quilla se había colocado en noviembre de 1909 (13). Los dos cañoneros vieron cómo sus obras de construcción, raro

(8) *Vida Marítima*, 20 de enero de 1911, p. 31.

(9) *Ibídem*, 10 de mayo de 1911, p. 207.

(10) *El día de Madrid*, 24 de mayo de 1911.

(11) *Vida Marítima*, n.º 347, 20 de agosto de 1911.

(12) *Ibídem*, n.º 352, 10 de octubre de 1911.

(13) *Ibídem*, n.º 357, 30 de noviembre de 1911.

fenómeno en los astilleros españoles, eran finalizadas con dos meses de anticipación sobre la fecha fijada en el contrato. Pero surgieron algunas dificultades: al realizarse las pruebas de mar de los cañoneros *Recalde* y *Laya* se observa su falta de estabilidad, especialmente cuando la existencia de carbón en sus depósitos bajaba de las 40 toneladas. Se realizaron las necesarias reparaciones, al mismo tiempo que se recomendaban las correcciones necesarias en los otros dos cañoneros próximos a ser entregados (14).

Los dos restantes se incorporarán en 1911 y 1912. En marzo de 1912 el cañonero *Bonifaz* finalizaba, en compañía del *Torpedero* núm. 2, las pruebas de recepción para la Armada con «mejores condiciones todavía que los *Recalde* y *Laya*» (15). Apenas había transcurrido un año desde su entrega a la Armada, iba a sufrir un grave percance que ponía en evidencia el lamentable estado de conservación de alguna de las bases navales. Cuando procedente de Huelva y con destino a Marruecos, el cañonero atracó cerca del muelle de San Fernando en La Carraca, «la fuerza de la marea lo montó sobre los restos del cañonero *General Valdés*, que hace años se fue a pique y que aún continúan en aquel sitio por una apatía incomprensible» (16). Las averías provocadas fueron tan graves que se llegó a pensar en que se iría a pique. Afortunadamente no hubo que lamentar desgracias personales ni la temida pérdida del barco siniestrado.

Las actuaciones militares de los cañoneros

Las actividades bélicas de los cañoneros se desarrollaron, fundamentalmente, en las costas de Marruecos. Entre sus actuaciones podemos reseñar:

- El 7 de septiembre de 1912 los cañoneros *Recalde* y *Laya* tuvieron su bautismo de fuego en el bombardeo de la zona costera de Beni Urriaguel.
- Los buques antes citados auxiliaron a los tripulantes del cañonero *General Concha*, varado entre acantilados a causa de la densísima niebla, el 12 de junio de 1913, en la playa de Busicu, muy próxima a Alhucemas (17). Desde Cádiz, para ayudar a los naufragos, partió el crucero *Reina Regente* (18). Los marineros españoles eran hostigados por marroquíes que provocaron 16 muertos, 17 heridos y 11 prisione-

(14) BORDEJÉ Y MORENCOS, Francisco de: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, Editorial San Martín, 1978.

(15) *Vida Marítima*, n.º 368, 20 de marzo de 1912.

(16) *La Correspondencia de España*, 1 de octubre de 1913.

(17) *Ibídem*, 13 de junio de 1913.

(18) *Ibídem*, 18 de junio de 1913.



Cañonero *Bonifaz*.

ros entre los 53 hombres de la dotación del buque siniestrado (19). Por su parte el *Recalde* participó en el rescate, frente a Busicot, de cuatro marineros de la dotación del *General Concha* evadidos de sus captores gracias al auxilio de un español fugado del presidio de Alhucemas (20). También colaboró en la evacuación de los dos últimos cautivos el 30 de junio que, heridos, fueron entregados a los españoles (21).

- La huida del vapor alemán *Macedonia* del puerto de Las Palmas donde estaba internado en marzo de 1915 llevó a la Comandancia de Marina a tomar medidas preventivas y de vigilancia. Entre ellas el traslado del cañonero *Laya* desde el puerto de San Fernando (Cádiz). El citado buque de guerra permanecería desde el día 27 de marzo hasta ser sustituido por el crucero *Cataluña*. Se traslada a Tenerife, donde también se estimaba necesario que hubiera un buque de guerra español en puerto. El 8 de enero, custodiando al buque alemán *Walhalla*, regresa a Las Palmas. Participa, después del hundimiento por el

(19) El parte oficial del incidente es publicado por el periódico *La Correspondencia de España* del 29 de junio de 1913. ANCA ALAMILLO, Alejandro; PAZOS PÉREZ, Lino: *Nafragios de la Armada Española*. Madrid, Real del Catorce Ediciones, 2006, pp. 34-40.

(20) *La Correspondencia de España*, 27 de junio de 1913. SOLDEVILLA, A.: *El año político*. 1913, p. 312.

(21) *Ibíd.*, 1 de julio de 1913.

- submarino alemán *UC 20* del barco de bandera portuguesa *Emilia*, en la infructuosa búsqueda de una base de submarinos alemanes en Canarias en 1916. El 17 de enero de 1918, dos tripulantes de uno de ellos, caídos al mar desde el submarino alemán *U-156*, fueron recogidos por el cañonero en el puerto de La Estaca (El Hierro) para ser trasladados a Las Palmas, uniéndose al resto de los internados alemanes. Por último, el 13 de febrero de 1918 reembarca a los naufragos del barco español *Ceferino*, hundido al sur de la isla de El Hierro por un submarino alemán (22).
- Para apoyar la penetración del general Fernández Silvestre desde Melilla hacia Annual, el 12 de enero de 1921 se efectuó un desembarco de un contingente de unos 1.000 hombres en Alfrau, en el que participó el cañonero *Lauria* (23). También lo hizo en el desembarco de la columna del coronel Morales en Sidi Dris en marzo. Las operaciones anfibia se coordinaban con el avance terrestre. Para explicar estas operaciones hay que considerar que Sidi Dris y Alfrau eran los únicos accesos marítimos de los rifeños con el exterior. El 30 de marzo los generales Berenguer, alto comisario, y Fernández Silvestre, comandante general de Melilla, se entrevistaron en Alhucemas. El *Laya* se encargaría de trasladar al lugar de la entrevista a Fernández Silvestre.
 - El 16 de abril, una columna bajo el mando de Carlos Castro Girona avanzando desde la desembocadura del Uad Lau intentaría ocupar las posiciones de Kaseras, Targa y Tiguíatz. El cañonero *Bonifaz* apoyó la acción con su artillería, mientras que el *Recalde* protegía a los mercantes encargados del aprovisionamiento (24).
 - El 2 de junio de 1921 era atacada la posición de Sidi Dris por un «enemigo numerosísimo». Para ayudar a su desesperada defensa, 15 hombres del cañonero *Laya*, bajo el mando del alférez de navío Pedro Pérez de Guzmán, contribuyeron eficazmente a su defensa. Su obra tuvo una doble recompensa: al oficial al mando del *Laya*, José Lazaga Ruiz, se le abrió el oportuno juicio contradictorio para la concesión de la cruz laureada de San Fernando; a Pérez de Guzmán se le concedía la medalla militar individual (25). Además, en la orden general dada por el comandante general de Melilla se reconoce expresamente la

(22) PONCE MARRERO, Francisco Javier: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia*. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2006.

(23) ÁLVAREZ MALDONADO, Ricardo: «Contribución de la Armada a la difícil pacificación de nuestro protectorado marroquí», en *Revista de Historia Naval*, n.º 37, 1992, p. 87.

(24) NÚÑEZ, Jesús: «La Marina de Guerra en las campañas de Marruecos (1909-1927)», en *Las campañas de Marruecos (1909-1927)*. Madrid, Almena Ediciones, 2001.

(25) CERVERA CERVERA, Pascual: «La Marina y su colaboración en el Ejército de Tierra en Marruecos», en revista *Ejército*, n.º 395, diciembre de 1972, p. 23.

labor prestada por la Armada en los siguientes términos: «Asimismo quiero también felicitar y felicitar a todos por haber encontrado ocasión de admirar a nuestro lado la brillante actuación de nuestros hermanos de la Armada, quienes no sólo cooperaron desde la costa a la brillante defensa de Sidi Dris, sino que, desembarcando denodadamente bajo fuego enemigo, llevaron a la posición nuevos elementos para la defensa» (26).

- Los días 23 y 24 de julio, el crucero *Princesa de Asturias* y el cañonero *Laya*, a los que se unió el 25 el *Lauria* procedente de Algeciras, contribuyeron a la evacuación de las posiciones de Sidi Dris y Alfrau, aisladas después del Desastre de Annual del 22 de julio. En la acción, calificada de caótica (27), perecieron ocho marineros de la dotación del *Laya*, entre los que se encontraba el alférez de navío José María Lazaga Ruiz (28). Las acciones de este cañonero fueron recompensadas con la medalla naval impuesta al año siguiente por Alfonso XIII en Sevilla (29). A principios de agosto el *Lauria* y el *Bonifaz*, junto con otras unidades, apoyan con sus fuegos la ocupación de Ras Quiviana y el zoco El Arbaa por la columna de Cabanelas. En esta acción, el *Bonifaz* tuvo dos heridos leves (30). El marqués de Cortina, ministro de Marina entre agosto de 1921 y marzo de 1922, declaraba ante los periodistas: «Principalmente la labor de los tres cañoneros *Lauria*, *Laya* y *Bonifaz* es formidable, pues la oficialidad está, puede decirse, de guardia permanente y expuesta siempre a las contingencias de la lucha que sostiene durante un mes con los moros» (31).
- En la primavera de 1922 el *Recalde* bombardeó las posiciones de Alfrau y Sidi Dris, en las que se había advertido la presencia de «numerosos núcleos enemigos» y varios cárabos, consiguiendo destrozarse dos poblados inmediatos a Sidi Dris (32). En septiembre tripulantes del cañonero embarcan en el vapor *Gandía* para, escoltados por el *Recalde*, llevar víveres, agua y ropa al campamento de Axdir. La dotación del mercante había tenido que ser sustituida por «negarse a ir... por los peligros que encierra el viaje» (33).

(26) *Vida Marítima*, n.º 696, 15 de agosto de 1921.

(27) NÚÑEZ, Jesús: *op. cit.*

(28) En la revista *Vida Marítima*, n.º 696, de 15 agosto de 1921, en la página 237, hay una reseña del entierro del citado marino en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

(29) AGUILERA, Alfredo; ELÍAS, Vicente: *op. cit.*, 1979.

(30) *Vida Marítima*, n.º 699, 30 de septiembre de 1921.

(31) Ídem.

(32) *Heraldo de Madrid*, 1 de abril de 1922. *El Globo*, 3 de abril de 1922.

(33) *La Correspondencia de España*, 12 de septiembre de 1922.



- En agosto, pero de 1923, el *Lauria* y el acorazado *España* contribuyeron al desembarco de la columna del coronel Pardo en Alfrau para socorrer la cercada posición de Tifaruin. El avance de la columna hacia Tifaruin fue apoyado por la artillería del cañonero que, además, contribuyó a la evacuación de los heridos y al traslado desde Melilla de pertrechos y tropas, siendo relevado por el *Bonifaz* (34).
- Durante la retirada de las tropas españolas hasta la llamada «Línea Estrella», en 1924, una de las operaciones más espectaculares fue la evacuación por mar de la numerosa guarnición de Uad Lau durante los días 14 y 15 de noviembre. En ella, amén de otras unidades de las Fuerzas Navales del Norte de África, participaron los cañoneros *Bonifaz* y *Laya* en misión de apoyo de fuego con tiro de precisión.
- El último de los cañoneros citados, junto con el *Recalde* y el *Lauria*, formó parte de las Fuerzas Navales del Norte de África que contribuyeron al éxito de Alhucemas en 1925 (35).

(34) ALVAREZ MALDONADO, Ricardo: *op. cit.*, p. 91, 1992.

(35) *Historia de las Campañas de Marruecos*. Tomo IV. Servicio Histórico Militar. Madrid, 1981, p. 7.

TEMAS GENERALES

El *Recalde* y el *Bonifaz* serían dados de baja en 1931. El *Laya*, desplazado al puerto de Valencia desde Cartagena, fue hundido por la aviación el 15 de junio de 1938. Aunque fue refloatado el 28 de febrero de 1940 por la Comisión para el Salvamento de Buques, fue dado de baja debido a su estado el 13 de marzo siguiente. El *Lauria*, que se encontraba en el puerto de La Carraca, sobrevivió a la Guerra Civil y sería dado de baja en 1940.

Como conclusión podemos señalar que nuestros cañoneros contribuyeron, pese a su modestia, de forma muy notable a la presencia española en el norte de África, sirviendo de inestimable apoyo a las fuerzas terrestres en este difícil teatro de operaciones.

(La bibliografía consultada figura en las notas a pie de página).

