



- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 7 julio del 2006)

La construcción naval en España, 1850-1900

Por Agustín R. Rodríguez González
Historiador

Las necesidades marítimas españolas continuaron siendo grandes después de la pérdida de la mayor parte del Imperio colonial, en el primer tercio del siglo pasado. Y aunque la Marina militar y los astilleros estatales experimentaron un duro retroceso, la relativa prosperidad de los astilleros privados pudo cubrir las apetencias de nuestra Marina Mercante. Esta es la historia de la construcción naval en España en cincuenta años decisivos, que se cierran con la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

No existieron grandes problemas mientras los buques fueron de madera y propulsión a vela. La introducción del vapor significó un golpe, pero se logró superar. La Ley del 1 de noviembre de 1837, en su artículo 8.º, permitía la libre importación de las máquinas de vapor. Salvo éstas, el resto del buque podía seguirse construyendo en España.

Durante algún tiempo, el vapor resultó un débil competidor para la propulsión tradicional, tanto por la escasa potencia y fiabilidad de las primeras máquinas como por la falta de personal adecuado o el espacio que quitaban a la carga las máquinas y carboneras. En determinados fletes y líneas, la vela mantuvo su primacía, especialmente en cargas voluminosas a largas distancias: así nacieron las llamadas *carreras* del té, el trigo o la lana.

La ley citada tenía, por otro lado, matices pro-

teccionistas: prohibía la importación de toda clase de buques y efectuar reparaciones en el extranjero.

Pero el constante desarrollo del vapor y, sobre todo la introducción de cascos de hierro y acero, terminaron llevando al desastre a unos astilleros que se resintieron del atraso industrial de la nación.

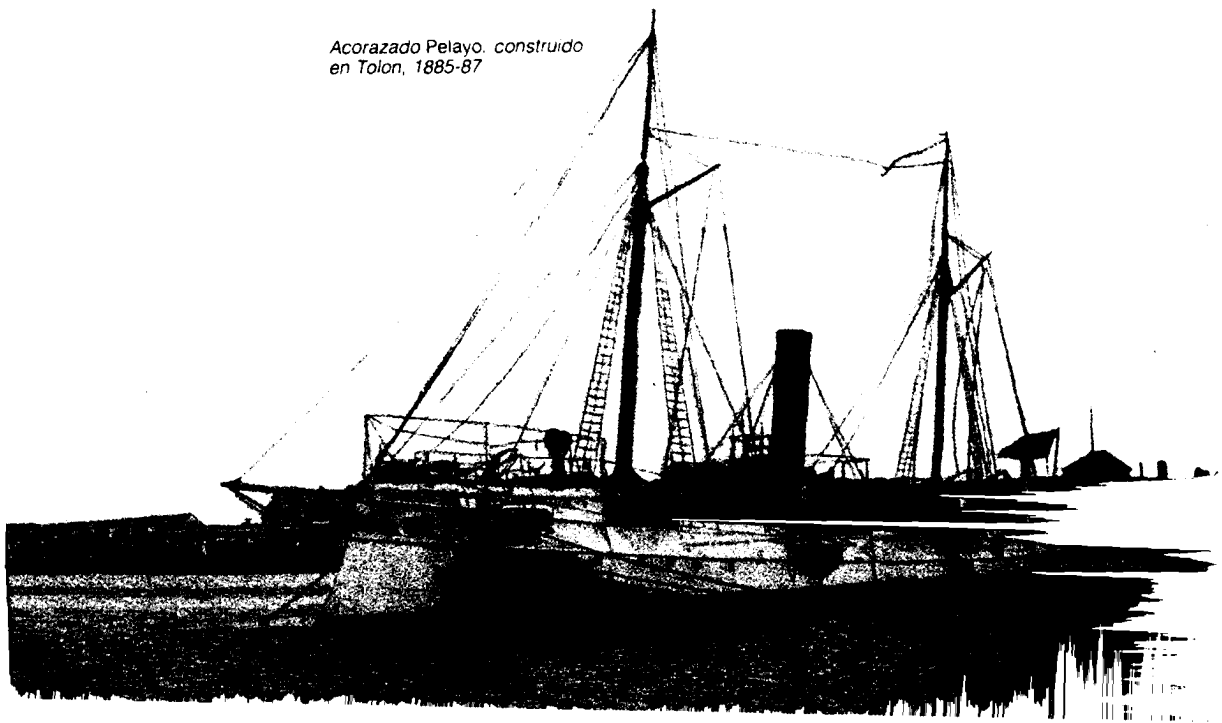
Esta crisis coincidió con el nuevo arance de 1869, claramente librecambista, que destruyó cualquier posibilidad de adaptación.

Los navieros españoles recurrieron fundamentalmente a la industria inglesa, incluso los de compañías subvencionadas por el Estado. Falto de adaptación tecnológica y de contratos, los astilleros llegaron casi a desaparecer. Sin protección oficial y debiendo importar componentes básicos, los astilleros españoles no eran competitivos.

El mejor reflejo de cuanto acabamos de decir se obtiene, como se indica en el cuadro 1, de importaciones de buques, recogido de *Cuentas del Estado Español, 1850-1891*, publicado bajo la dirección de Enrique Fuentes Quintana por el Instituto de Estudios Fiscales en 1975.

Como puede observarse, la importación de buques de cualquier clase era mínima hacia 1850. Sin embargo, el hundimiento de nuestros astilleros hizo crecer espectacularmente no sólo la importación de buques metálicos, sino los de

Acorazado Pelayo, construido en Tolón, 1885-87



CUADRO 1	MADERA		HIERRO	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1850	4	1.782	2	33
1860	5	2.641	17	8.821
1870	29	13.593	21	11.787
1880	15	148	22	13.732
1881	20	863	13	8.833
1882	20	429	30	39.698
1883	17	1.251	35	53.510
1884	14	109	15	22.902
1885	21	1.063	26	27.520
1886	31	3.508	27	13.388
1887	14	4.049	20	13.332
1888	15	385	17	14.784
1889	36	2.715	28	28.761
1890	31	3.745	23	17.677

madera. La de estos últimos refleja grandes oscilaciones en cuanto al tonelaje, en escasa correlación con el número de buques. Ello se debe al encargo de dos tipos distintos: pequeñas goletas mercantes o pesqueras, o un número

pequeño, pero decisivo en tonelaje, de grandes fragatas mercantes.

La importancia de buques de hierro presenta un gran salto ya en 1860, y reflejará, desde entonces, *grosso modo*, tanto las necesidades de renovación de la flota como las crisis económicas o políticas.

Es fácil observar que los buques metálicos eran bastante más grandes de promedio que los buques de madera: unas 768 contra 120 toneladas en 1890.

Sin embargo, la Marina Mercante española no ocupaba un mal lugar entre las del mundo. De hecho se hallaba en mejor situación que la Marina de Guerra (ver cuadro 2).

Se observa un progresivo decrecimiento mundial de los buques de vela en beneficio de los de vapor, con la excepción de Noruega (especializada en flotas baratas e industria pesquera) y Rusia (por su escaso desarrollo). En cuanto al vapor, España superaba en tonelaje a Noruega e Italia, ocupando en ese sector un valorable quinto puesto mundial.

CUADRO 2	TONELADAS DE ARQUEO					
	BUQUES DE VELA			BUQUES DE VAPOR		
	1873	1880	1890	1873	1880	1890
Gran Bretaña	5.320.089	5.486.666	3.693.650	1.716.071	2.773.082	5.106.581
Estados Unidos	2.132.839	2.048.975	1.445.016	313.623	389.937	375.590
Noruega	1.137.177	1.131.721	1.405.934	28.870	49.067	176.419
Italia	1.126.032	913.782	655.640	54.381	72.813	185.796
Alemania	893.952	953.856	706.475	142.381	203.322	636.782
Francia	768.059	541.853	298.787	200.894	277.781	484.990
España	540.211	325.036	253.426	90.919	135.814	273.819
Rusia	347.744	426.226	455.907	45.780	82.834	116.742



En España apenas se construyen más que pequeños barcos como estas lanchas salidas de los astilleros de Santander (abajo, izquierda). Francisco Martínez de las Rivas y J. P. Winson, fundador y director, respectivamente, de los Astilleros del Nervión (abajo). Cañonero Nueva España, construido en el arsenal de La Carraca, 1889 (abajo, derecha)



Sin embargo, esta flota no se había construido aquí. Entre 1880 y 1893 (ambos inclusive) sólo se botaron 40 buques mayores de 50 toneladas en España. El total era de unas 5.430,91 toneladas, es decir, bastante menos de la importación de un solo año. Resulta un promedio de tres buques anuales, con unas 387 toneladas cada uno. Ahora bien, en los años 1885, 1890 y 1893 no se construyó ningún buque.

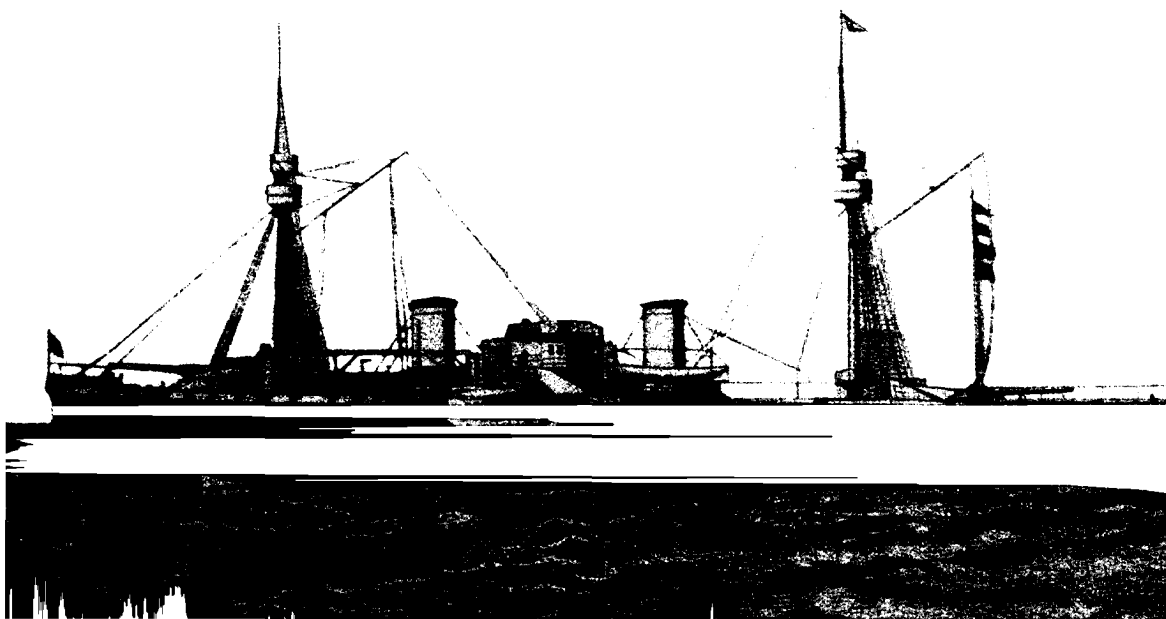
En estos trece años sólo se fabricaron dos buques de alguna importancia: una fragata de madera, construida en Villajoyosa en 1880, de 1.253 toneladas, y un vapor de hierro de 841 en Matagorda en 1892. Esos dos buques constituían por sí solos cerca del 40 por 100 del tonelaje construido, el promedio de los 38 restantes quedaba así por debajo de las 100 toneladas.

El vapor construido en 1892 merece capítulo aparte. La antigua *Antonio López y Cía*, luego *Compañía Trasatlántica*, disponía desde 1881 de factorías en Matagorda (Cádiz) para la reparación de sus buques, así como de un dique seco. Pese a ello, la compañía, subvencionada por el Estado, compraba sus buques en el exterior.

Tal vez por las críticas que le hicieron diversos sectores, don Claudio López Bru, su presidente, decidió construir el pequeño vapor bautizado *Joaquín del Piélagos*. La obra, pese a no ser muy ambiciosa, presentó problemas y sufrió retrasos. Se debieron importar diversos componentes y el buque salió muy caro.

La iniciativa, puramente propagandística, apenas tuvo continuidad; la compañía siguió comprando sus buques en el extranjero.

Prácticamente, como vemos, no existía por la



época ninguna industria de construcción naval en España, salvo las estatales, dedicadas en exclusiva a atender las necesidades de la Marina de Guerra.

Esta situación no sólo afectaba a los astilleros. Es cierto que la naciente industria siderúrgica española no podía competir en precios o calidad con la extranjera. Pero la falta de encargos por parte de la débil industria naval hacía muy dificultoso el despegue de una potente industria siderometalúrgica, que ya había perdido la ocasión del ferrocarril.

La industria precisaba protección. El arancel de 1-II-1892 intentó prestársela, pero aunque se primó la construcción de buques metálicos o compuestos, no se hizo lo mismo con las máquinas, calderas y aparatos auxiliares. Tampoco se primó la navegación de los buques nacionales por milla recorrida, lo que era normal en otros países.

La situación no varió sustancialmente hasta el siglo xx. Esta se podía resumir así: como eran más baratos los buques en el extranjero, no se encargaban a los astilleros españoles, y como aún era más barato fletarlos (alquilarlos) fuera, se escogió fundamentalmente esta opción.

Así, entre 1879 y 1899, la flota mercante nacional, pese a su tamaño, sólo llegó a transportar el 30 por 100 de las mercancías que llegaban o salían de España por vía marítima, como máximo, en el año 1890. El mínimo fue en 1880, con sólo el 13 por 100; en 1899 se alcanzó el 22 por 100. Los pagos por fletes en el extranjero suponían unos 200 millones de pesetas anuales, algo así como los gastos de Defensa anuales del Estado, por ejemplo.

La industria pesquera, por su parte, y debido tanto a problemas específicos como generales,

no consiguió salir de una situación precaria. Tanto los barcos como las artes eran meramente tradicionales y de carácter artesanal.

Una oportunidad perdida

La ley de Escuadra de Rodríguez Arias, de 12-I-1887, se proponía no sólo reconstruir nuestra flota de guerra, sino reavivar los astilleros privados y promocionar las industrias auxiliares, creando una fuerte demanda oficial.

De las 57.934 toneladas de buques metálicos proyectados, 35.734 fueron encargadas a la industria privada. El resto lo fueron a los astilleros del Estado, que seguirían encargando a las industrias privadas desde las planchas del casco a la artillería o aparatos motores.

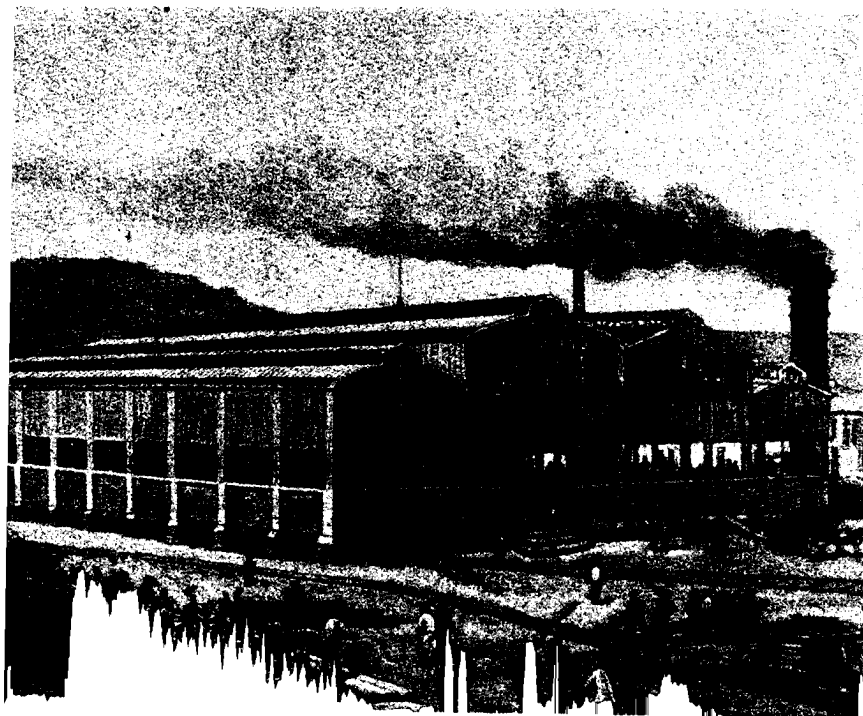
Se sabía que los barcos saldrían más caros, su construcción más lenta y resultarían peor acabados que si se encargasen en el extranjero. Los liberales aceptaron la apuesta; los conservadores, mucho menos sensibles a las necesidades industriales, miraron el asunto siempre con recelo.

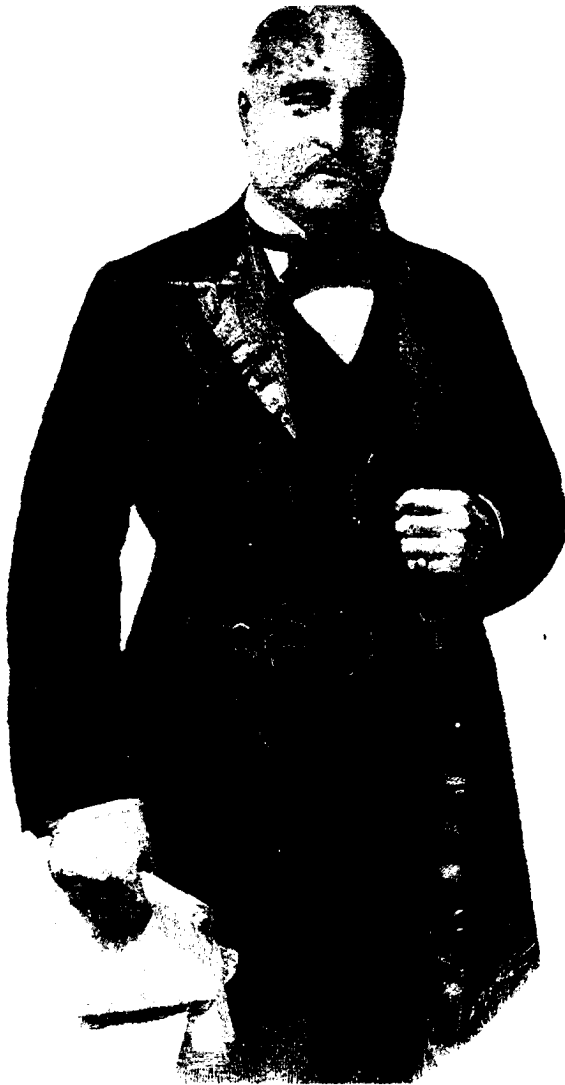
Tres empresas obtuvieron contratos, ninguna de ellas existía o tenía actividad antes de la promulgación de la ley.

Astilleros del Nervión, fundada por el señor Martínez de las Rivas, con la colaboración del ingeniero, diputado y empresario inglés Sir Charles Mark Palmers, obtuvo 21.000 toneladas por Real Orden de 8-VI-1889.

Empezaron los problemas cuando la sociedad se negó a repartir las primas contenidas en el precio de los buques con otras empresas suministradoras radicadas en España.

Martínez de las Rivas amplió su astillero creando talleres de máquinas y cañones, para poder





realizar toda la obra. Tan faraónico proyecto originó una crisis de liquidez en la sociedad, que se intentó solucionar, pasando de colectiva a anónima. Todo terminó con la suspensión de pagos y la incautación del astillero por el Estado en 1892.

Fracaso en Cádiz

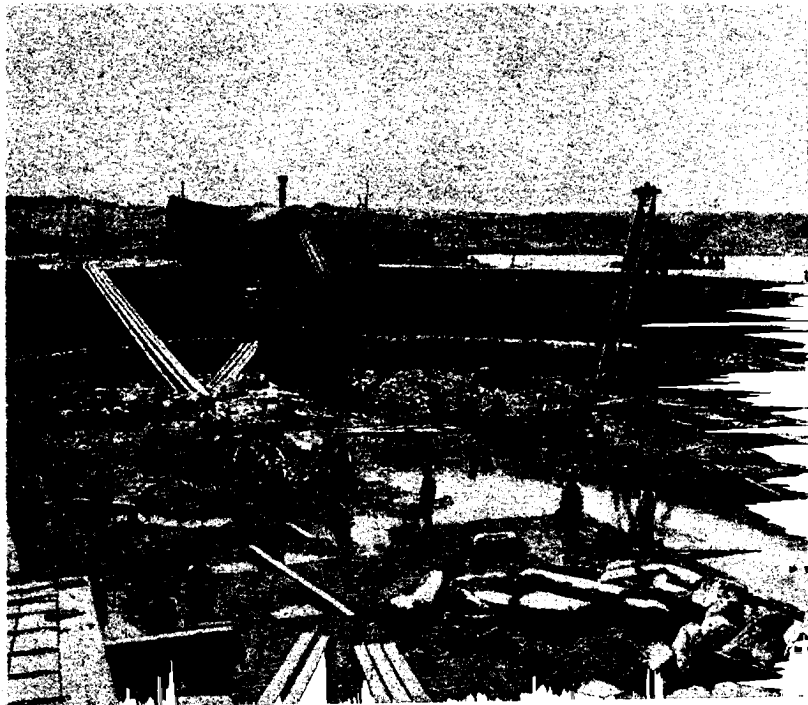
Otra sociedad, la *Factoría Naval Gaditana*, se había presentado al concurso de adjudicación que ganó *Astilleros del Nervión*. De los 24 accionistas comprometidos, pronto no quedaron más que tres, los hermanos Alejandro, Juan y Miguel de Veá-Murguía, cambiando la razón social a *Veá-Murguía Hermanos*.

Al final, consiguieron encargos por unas 10.000 toneladas. El astillero quedó inaugurado el 23-VII-1891, es decir, después de conseguido el contrato. Pronto se desataron acusaciones que denunciaban falsedades en la declaración del capital inicial de la sociedad.

Algo de ello debía de ser cierto, ya que en 1895 los hermanos Veá-Murguía debieron aceptar la participación de don Ignacio Noriega para salir de la crisis. La sociedad volvió a cambiar su nombre, ampliándolo con el de su salvador.

El cercano arsenal de La Carraca debió prestar asistencia técnica al nuevo astillero. Ante la falta de obreros especializados, los nuevos astilleros no encontraron otra manera de conseguirlos que la de sacarlos de los astilleros estatales, ofreciendo salarios más altos.

Nave de los Astilleros del Nervión en 1891 (izquierda). Botadura del crucero Infanta María Teresa, el 30 de agosto de 1890, en los Astilleros del Nervión (centro). Sir Charles Palmer (arriba). Detalle del dique de Veá-Murguía, en Cádiz. 1891



Vea-Murguía y *Noriega* apenas logró nuevos encargos, y siempre del Estado (unas 2.000 toneladas más). Pese a combinarse con otras empresas españolas y extranjeras, la sociedad terminó pasando a *Echevarrieta* y *Larrinaga* en 1918, tras un largo periodo de inactividad.

El tercer astillero, *Vila Hermanos*, tenía una significativa historia: fundado en 1850 por el banquero don Victoriano Braña, construyó numerosos buques de madera hasta 1858, que pasó a la propiedad de don Augusto Vila.

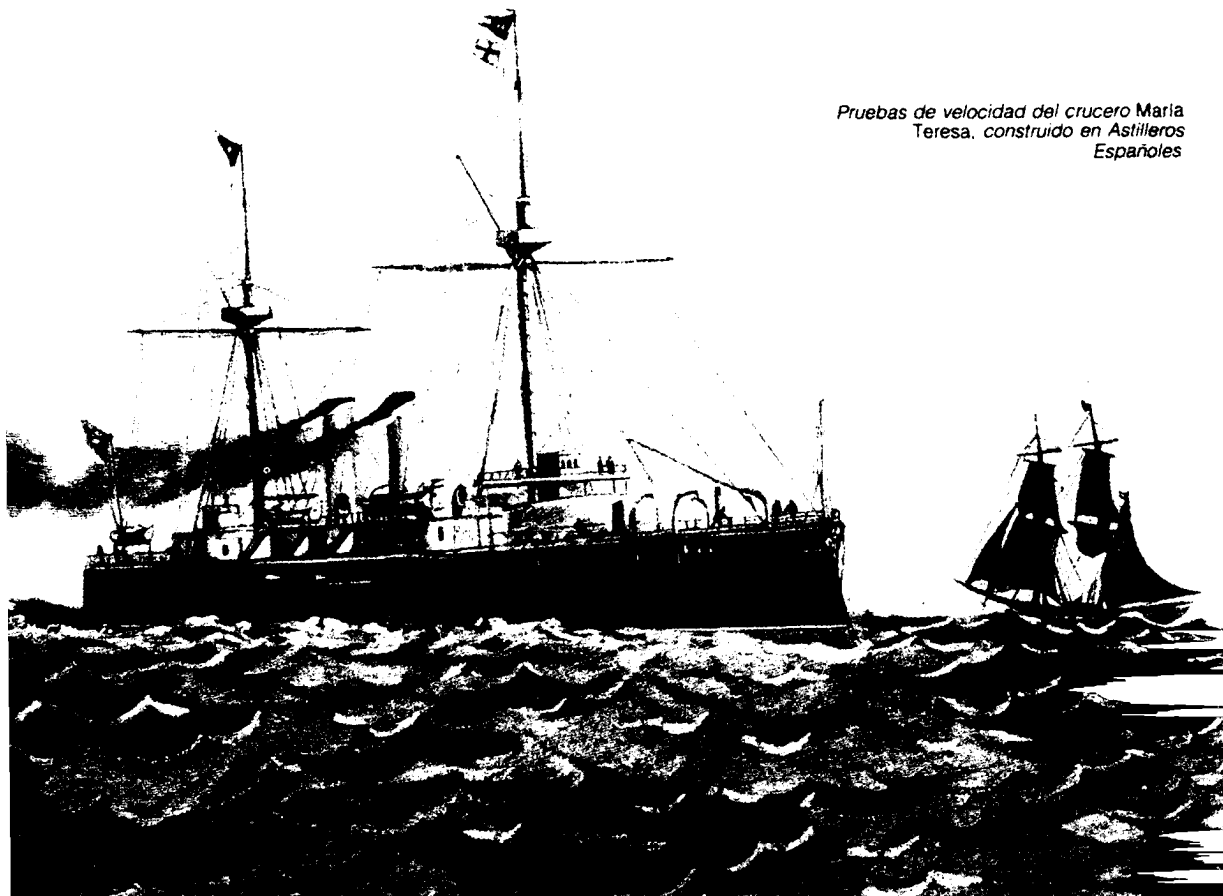
Bajo la nueva dirección siguió construyendo fragatas, bergantines y otros buques menores. En 1874, la crisis de los cascos metálicos y el vapor acabó con la empresa. Sólo en 1898 se

Si los astilleros fueron efímeros, las empresas auxiliares, que existían antes de la ley, vieron crecer espectacularmente su cartera de pedidos.

Entre las siderúrgicas obtuvieron grandes contratos *La Felguera, Duro y Cía, La Vizcaya* y *Aurrerá*, que pudieron introducir mejoras y aumentar su producción.

De igual forma se benefició *La Maquinista Terrestre y Marítima* de Barcelona, que había construido su primera locomotora en 1884, y que consiguió fabricar la mayor parte de las máquinas y calderas de los buques, excepto los de *Astilleros del Nervión*, como ya se ha indicado.

Otras empresas, como la *Portilla White and*



Pruebas de velocidad del crucero Maria Teresa, construido en Astilleros Españoles

pudo reabrir, al calor de un encargo de 4.779 toneladas de buques de guerra.

Sin embargo, los retrasos en las entregas de los buques provocaron sucesivas multas y éstas motivaron la crisis de la empresa, que terminó incautada por el Estado el 17-XII-1898.

De este modo, los astilleros no aprovecharon la oportunidad que les ofrecía una cartera de pedidos de casi 36.000 toneladas de buques metálicos, frente a las 5.430, fundamentalmente de madera, que había construido de 1880 a 1893.

Cía, de Sevilla, lograron igualmente sustanciosos contratos y, como alguna de las ya citadas, incluso antes de la ley de 1887.

Sin embargo, y pese a ello, la industria nacional siguió siendo incapaz de suministrar toda una gama de materiales y componentes esenciales para la construcción naval.

Esta, la industria pesada, el comercio marítimo y la pesca tendrán otro desarrollo y bajo nuevas formulaciones en el siglo xx. Se partía de una dura, pero aleccionadora experiencia obtenida en la segunda mitad del siglo anterior.