

HONORIO CORNEJO Y LA ARMADA ESPAÑOLA (1925-1928)

David RUBIO MÁRQUEZ
Doctor en Historia de España

Resumen

La situación de desempleo en Ferrol motivada por la finalización de los trabajos relacionados con los planes navales aprobados antes de 1926, la tensión entre Francia e Italia por el control naval del Mediterráneo occidental, y el final victorioso de la guerra en Marruecos, que provocó una importante reducción de gastos, se combinaron para que Cornejo pudiese aprobar un importante plan naval basado en la construcción de unidades ligeras. Lo atractivo del negocio y la crisis en los astilleros civiles propiciaron que nuevas empresas de construcción naval, vinculadas a intereses alemanes, presionaran infructuosamente para conseguir contratos de la Armada española, vinculada a la Sociedad Española de Construcción Naval y, por tanto, a los intereses británicos. Además, Cornejo procedió a realizar importantes reformas en la Armada.

Palabras clave: desempleo, plan naval, unidades ligeras, nuevos astilleros.

Abstract

The situation of unemployment in Ferrol motivated by the completion of work related to naval plans approved before 1926, the tension between France and Italy for the naval control of the Western Mediterranean and the victorious ending of the war in Morocco that caused a significant reduction of expenses, were combined so that Cornejo could approve an important naval plan based on the construction of light units. The charm of the business and the crisis in the civil shipyards prompted new shipbuilding companies, linked to German interests, to press unsuccessfully to obtain contracts from the Spanish Navy connected to the Spanish Society of Naval Construction and,

therefore, to British interests. In addition, Cornejo proceeded to carry out important reforms in the Navy.

Keywords: unemployment, naval plan, light units, new shipyards.

Introducción

LA dictadura de Miguel Primo de Rivera ha sido objeto, prácticamente desde su desaparición, de abundantes estudios y análisis históricos. Un numeroso grupo de historiadores han discutido sobre su interpretación. Los estudios clásicos inciden, fundamentalmente, en su evolución política, con referencias a la situación económica. Desde los años noventa del siglo XX, especialmente en el ámbito de la investigación doctoral, se han propiciado los estudios políticos, económicos y culturales de ámbito local. Como es habitual en el periodo transcurrido entre el inicio del siglo XX y 1936, la historiografía ha olvidado a la Armada durante el gobierno de Primo de Rivera.

A pesar de este olvido, la acción de la dictadura en el ámbito de la marina de guerra ha gozado, tradicionalmente, de buenos juicios críticos. Se señalaba que en 1930 España era la quinta potencia naval de Europa y la séptima del mundo. Primo de Rivera elogiaba tanto la consecución de lo establecido en el artículo 2 del real decreto de 27 de octubre de 1927 como la importante contribución de la Armada al desembarco de Alhucemas al escribir:

«No había ni que mencionar aquí la afortunada gestión del Ministerio de Marina durante la Dictadura, para los que conozcan los juicios que nuestra Marina viene mereciendo a las autoridades extranjeras, presenciaron las últimas maniobras y gran desfile de unidades ante el Rey en Valencia, hace pocos meses. Esto, tras la participación gloriosa que cupo a nuestra Marina en las operaciones de Alhucemas, son elevado exponente de su importancia actual».

Emilio Mola señalaba que la preocupación del dictador por la evolución política de Europa le llevó a dotar a la Armada «de medios poderosos de defensa en sus bases, de material adecuado a las probables necesidades dentro de la modestia de nuestros medios económicos y de personal competente para la navegación». Las acciones emprendidas fueron el artillado de las costas próximas a los puertos militares, un plan de construcciones navales, la realización de maniobras periódicas y, por último, obligar a navegar a los miembros del Cuerpo General de la Armada aunque, apunta Mola, «la medida no fue del agrado del gran núcleo habituado a disfrutar de los destinos sedentarios», y los intereses lesionados provocaron descontento patente en la última etapa de la dictadura.

Recientemente, la preocupación por la Armada de Primo de Rivera ha sido señalada por Fernando de Bordejé y Morencos y José Higinio Pellicer Nico-

lás. La causa esgrimida para el rearme naval español fue la situación internacional. Lo apuntó Cerezo Martínez: «La evolución de los acontecimientos políticos en Europa y la prevención de las amenazas que en la vida internacional pueden afectar a España llevan al ministro de Marina y a Primo de Rivera a pensar en el fortalecimiento de la fuerza naval y la defensa de las bases navales dotándolas de material moderno y adecuado». Pablo Díaz Morlán, por su parte, concreta en el ámbito mediterráneo la preocupación por la evolución política y militar, «en consonancia con su deseo de incrementar la influencia de España en el Mediterráneo». José Luis Gómez Navarro introduce la distinción entre la construcción de nuevos buques y los problemas de la Marina, por los que el general Jerezano mostró escaso interés. Michael Alpert incide en lo apuntado por el historiador antes citado: «España estaba muy cerca de poseer una marina de guerra, por lo menos en lo que se refería a los buques ya que no a las infraestructuras». El autor más crítico es Antonio Cubel, que afirma: «Al caer la Dictadura, los objetivos del programa naval no habían sido alcanzados a pesar del importante gasto efectuado».

Con el presente artículo pretendemos estudiar la labor de Honorio Saturnino Cornejo Carvajal como ministro de Marina. Incidiremos, especialmente, tanto en sus planes navales como en la repercusión periodística de los mismos a nivel local (Ferrol) y nacional. También analizaremos las otras opciones para las construcciones militares.

En vías de solución el problema de la guerra de Marruecos, el 3 de diciembre de 1925 se constituyó el Directorio civil. Como ministro de Marina se nombró, según el historiador Shlomo Ben-Ami, a «un oscuro almirante, Cornejo, lo cual no constituía una novedad, pues este ministerio siempre lo ocupaban figuras desconocidas». El marqués de Estella aceptó su dimisión el 3 de noviembre de 1928¹. El motivo alegado fue el cansancio, declarando el dimisionario «que se iba a descansar, porque ya era razón que, después de cincuenta años de servicios, sobre todo después de los tres o cuatro últimos, en que había trabajado de una manera superior a sus fuerzas, se le otorgara un tiempo de reposo a sus fatigas»². Había desempeñado con anterioridad la subsecretaría de este ministerio y «estaba muy bien reputado en el Cuerpo»³. En un país en el que tradicionalmente se vivía de espaldas al mar, el mayor elogio para un ministro de Marina era haber inculcado «en el pueblo español la necesidad de pensar en el mar (necesidad no menor en España, bañada

(1) *La Correspondencia Militar*, 6 de noviembre de 1928, p. 3.

(2) *La Voz*, 5 de noviembre de 1928.

(3) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1925*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1926 p. 427. *Heraldo de Madrid* lo calificaba de «hombre discreto y laborioso» (3 de diciembre de 1925, p. 3). Una breve biografía era publicada en *La Nación* (3 de diciembre de 1925, p. 2). En la misma se recalca su importante labor en la visita del acorazado *Alfonso XIII* a La Habana.

por los dos mares más importantes de Europa), y con ella el marino, mimado por el Estado, se encuentra más cerca del pueblo que acaso en la misma Inglaterra».⁴

La Armada que dirigirá Cornejo estaba en proceso de transición. Se habían incorporado los barcos aprobados en la Ley Ferrándiz de 1909. No sucedía lo mismo con la Ley Miranda de 1915. Tanto los retrasos en las obras programadas como el aumento de los precios obligaron a José Gómez Acebo a la aprobación de la Ley de 11 de enero de 1922. Según el Estado General de la Armada, la Marina española de guerra, el 1 de enero de 1926, estaba compuesta por 2 acorazados, 3 cruceros protegidos de 1.^a clase, 4 cruceros exploradores, 2 cruceros protegidos de 2.^a clase, 2 cruceros protegidos de 3.^a clase, 11 contratorpederos, 16 submarinos, 22 torpederos, 11 cañoneros de 1.^a clase, doce de 2.^a y uno de 3.^a, 3 guardapescas, 2 lanchas cañoneras, un aviso, 2 buques escuela, 1 estación transportable de Aeronáutica Naval, 1 buque de salvamento de submarinos, 3 transportes y 3 pontones. Sobre este listado conviene hacer algunas precisiones: 1, la conservación de una nomenclatura bastante arcaica e impropia para los cruceros. El *Carlos V* y el *Río de la Plata*, a pesar de figurar en el listado, no eran otra cosa que pontones amarrados en el puerto de Ferrol o al servicio de la Aeronáutica Naval en Barcelona; 2, solamente estaban operativos diez de los sumergibles, estando en construcción la serie C; 3, los dos acorazados (*Alfonso XIII* y *Jaime I*), procedentes del Plan Ferrándiz, eran obsoletos. Por último, tres contratorpederos estaban aún en construcción (*Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*) y uno a punto de convertirse en chatarra (*Terror*). En resumen, la Flota tenía escaso valor militar. Sobre la necesidad de dotar a España de un auténtico poder naval, existían los partidarios de los grandes *dreadnoughts* y los que propugnaban una escuadra compuesta solamente de submarinos, torpederos y demás unidades sutiles. Los primeros vieron cómo sus sueños se truncaban por los acuerdos tomados en la conferencia de desarme naval de Washington, reunida entre el 11 de noviembre de 1921 y el 6 de febrero de 1922, que marcó el desarrollo de las Armadas de todo el mundo durante más de un decenio. Restaba ejecutar la Marina de Guerra soñada por los segundos. En cuanto a la utilización estratégica de la Armada, acorde con la primacía otorgada por Alfonso XIII a la política mediterránea, consistía en ejercer el papel de potencia equilibradora en el Mediterráneo occidental ante la rivalidad franco-italiana, algo de lo que eran bien conscientes los franceses («... la reconstrucción naval de España, es un factor político que nadie debe ignorar en Francia»)⁵.

(4) «El presupuesto extraordinario y la defensa naval», *Gran Vía*, núm. 278, agosto de 1926, pp. 287-288.

(5) ROBERT, Juan B.: «Juicios franceses sobre nuestra reconstrucción naval», *El Correo Gallego*, 17 de noviembre de 1926.

Los planes navales de Cornejo

Con la botadura del *Almirante Cervera* se finalizaban las obras navales en los astilleros de Ferrol, lo que produjo un sentimiento de temor en la ciudad gallega. Tanto el Círculo Mercantil e Industrial como la Sociedad de Torneros y Manipuladores de Herramientas mostraban su preocupación por el tema de los despidos en el astillero de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). No estaban solos. El alcalde ferrolano enviaba al gobierno de la nación un telegrama demandando pronta solución al problema del desempleo y apuntando, como solución transitoria, la reparación del crucero *Reina Regente* y la construcción de calderas para el mismo, «así como reparaciones de torpederos que en este Departamento se hallan pendientes de ellas». El problema radicaba en la excesiva dependencia de las construcciones militares⁶.

Atendiendo a los condicionantes de poseer una Marina compuesta por unidades ligeras y que sirviese de potencia equilibradora en el Mediterráneo occidental, Honorio Cornejo diseñó su «Armada ideal». La compondrían dos escuadras:

«La escuadra del Mediterráneo la integrarían las siguientes unidades: 6 cruceros de 8.000 a 10.000 toneladas, 12 destructores de tipo Churruca y 18 sumergibles en Cartagena, Mahón y Cádiz, para maniobras en combinación con la Escuadra. Por su parte, la escuadra del Atlántico estaría constituida por: 3 cruceros de 10.000 toneladas, 6 destructores de tipo Churruca y 18 submarinos asignados al Departamento de Ferrol para maniobras combinadas con la Escuadra».

Sobre los marineros señalaba que «hay suficiente personal con el de las plantillas actuales, ya que cuando aquellos buques hayan entrado en servicio, habrán desaparecido los que actualmente lo prestan». Por último, realizaba un estudio del coste que supondría el nuevo programa naval, que cifraba en 950 millones de pesetas, distribuidos de la siguiente forma:

«3 cruceros: 300 millones; 9 contratorpederos: 146 millones; 24 submarinos: 288 millones, 4.000 minas submarinas: 32 millones, habilitación de bases navales: 40 millones, bases aeronavales de Cádiz, Ferrol, Santander y Canarias con su material de vuelo: 90 millones y dique seco, ampliación de los actuales dique flotante, buques guardacostas y de vigilancia: 54 millones».⁷

(6) «La crisis del Astillero. Hay que abordar el problema», *El Correo Gallego*, 26 de febrero de 1926.

(7) Archivo del Museo Naval de Madrid, sec. Manuscritos 0572, Ms. 1744/000, Propuestas reservadas presentadas a Consejo.

Su rechazo de los acorazados derivaba, olvidando lo acordado en Washington, del ejemplo francés. Su Marina construía cruceros, destructores, torpederos y submarinos, de modo que Cornejo se plantea el siguiente interrogante: «Si Francia no construye acorazados tipo Nelson, ¿cómo es posible que nosotros nos lancemos a la aventura de crear este tipo?». Además, recordaba que no podrían entrar en nuestros puertos. Así pues, se inclinaba por los cruceros tipo Washington, que se convertirían en los *Capital Ships* de la Armada, dándose con ello el primer paso para «el reemplazo de nuestros tipos “España” tan anticuados». Consideraba a los destructores Churruca barcos mejor armados, más veloces, con menor tonelaje y con un coste «del 70% y del 75% del de los conductores francés e italiano». A pesar de sus sorprendentes éxitos, la nula experiencia de Alemania después de la primera guerra mundial en la construcción de sumergibles hacía muy recomendable orientarse a los garantizados por la Electric Boat Company, es decir los del tipo C⁸.

En marzo de 1926, el vicealmirante Cornejo anunció al Gobierno el grave problema que se plantearía en los astilleros de la SECN debido a la incipiente falta de trabajo⁹. Para solucionarlo se aprobó el real decreto de 31 de marzo de 1926 por el cual, «con la urgencia que requiere para evitar la paralización del trabajo en los arsenales», se contrataba la construcción en Ferrol de un crucero tipo Príncipe Alfonso «con todos sus pertrechos y municiones, a excepción de la pólvora, torpedos y efectos de consumo» y un coste máximo de 61 millones de pesetas¹⁰.

Asimismo, en el arsenal de Cartagena se construirán tres contratorpederos de la clase Churruca, en las mismas condiciones del crucero y con un coste global para «los tres en pesetas de 49.380.000». El plazo de ejecución sería de cuatro años y

«se incluiría en los presupuestos de Marina en la proporción que a continuación se reseña:

Presupuesto 1926-1927. 28.000.000 de pesetas.

Presupuesto 1927-1928. 30.000.000 de pesetas.

Presupuesto 1928-1929. 30.000.000 de pesetas.

Presupuesto 1929-1930. 22.380.000 de pesetas.

Suma total: 110.380.000 de pesetas».

(8) *Ibídem*.

(9) El rotativo *El Compostelano*, el 10 de marzo de 1926, informaba sobre la presencia en la ciudad de un agente de la factoría naval de Burdeos para contratar obreros, y señalaba: «... como son muchos los trabajadores parados, seguramente en Ferrol se harán muchos contratos». El 9 de marzo había informado sobre el mismo tema *El Correo Gallego*.

(10) «¿Por fin?», *El Correo Gallego*, 21 de marzo de 1926, p. 1; *Revista General de Marina*, t. XCVIII, 1926, p. 569.

La prensa nacional reprodujo, en páginas interiores, el programa naval del Gobierno¹¹. Los rotativos gallegos reflejaron la noticia tanto en páginas interiores (caso de *El Compostelano*) como en primera plana (*El Correo Gallego*)¹² que, además, había defendido previamente la opción de realizar un tercer crucero:

«... no se vislumbra otra solución rápida en determinación gubernamental, que la quilla de otro buque similar del *Príncipe Alfonso* y del *Almirante Cervera*, cuyos planos y estudios están ya hechos (...) porque los dos barcos gemelos no pueden constituir unidad táctica ninguna, pues por poco que se reflexione sobre esto, se concluye que una división de cruceros no puede componerse de dos, sino de cuatro, y como límite mínimo y escaso de tres tipos similares»¹³.

El Correo atribuía al ministro Cornejo la pronta aprobación del plan naval, que solucionaba el problema de desempleo tanto en Ferrol como en Cartagena¹⁴. Desde *El Sol*, Juan de la Cosa disertaba sobre el nombre de los futuros navíos. Arrancaba De la Cosa con la afirmación de que las grandes potencias navales bautizan a sus barcos siguiendo un criterio homogéneo. Por el contrario, en España «no ha habido nunca un criterio definido, aunque existan disposiciones oficiales que reglamente el que haya siempre buques de “cierta importancia” que ostenten nombres tales como *Cristóbal Colón*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Pizarro* y algunos otros». Había que transformar este estado de cosas. El autor demandaba para el nuevo crucero el nombre de *Cervantes* ya que, además de honrar a una gloria de las letras, «el crucero *Cervantes* sería el más adecuado vehículo para pasear los colores de España por los puertos de las demás naciones del universo». Los destructores deberían llamarse *Juan de Austria*, *Jorge Juan* y *Antonio de Ulloa*. Se justificaba la demanda con el siguiente argumento: «... no siempre deben ser hombres de mar los que den nombre a las naves de guerra; pero sí hay que pensar también que en el fondo de todo marino late el secreto anhelo de que algún día un buque lleve grabado en las letras de oro de su popa el propio nombre»¹⁵. La sugerencia del articulista se atendería en parte, y así, por real orden de 25 de junio, el nuevo crucero llevará el nombre de *Miguel de Cervantes*. Los contratorpederos, en

(11) *La Voz*, 1 de abril de 1926, p. 6; *La Época*, 2 de abril de 1926, p. 6; *El Imparcial*, 2 de abril de 1926, p. 6; *La Libertad*, 2 de abril de 1926, p. 3, y *La Nación*, 2 de abril de 1926, p. 7.

(12) *El Compostelano*, 27 de marzo de 1926, p. 3, y *El Correo Gallego*, 27 de marzo de 1926, p. 1.

(13) «La crisis de trabajo. Hay que apresurarse», *El Correo Gallego*, 12 de marzo de 1926, p. 1.

(14) «Los Arsenales. Los trabajos del ministro de Marina», *El Correo Gallego*, 4 de abril de 1926, p. 1.

(15) JUAN DE LA COSA: «Asuntos navales: nombres de buques», *El Sol*, 2 de abril de 1926, p. 4.

cambio, desoyendo su recomendación, serán bautizados como *Almirante Ferrándiz*, *José Luis Díez y Lepanto*¹⁶.

Al presentar su plan naval al Consejo de Ministros, Cornejo había afirmado inspirarse, para su diseño, en las revistas navales francesas y británicas. Ante esta aseveración, podemos preguntarnos: y la *Revista General de Marina* ¿qué aportaba? Pues bien: desde sus páginas se teorizaba sobre la composición de la Marina militar española. Un rasgo común era partir de las enseñanzas proporcionadas por la batalla de Jutlandia para realizar sus peticiones. En primer lugar, modernizar los acorazados, toda vez que el tratado de Washington impedía acometer nuevas construcciones. Se transformaría «su dirección del tiro y artillería, casco y maquinaria, puentes y arboladura», y se mantendría su propulsión pues, «no siendo nosotros productores de petróleo, no nos conviene cambiar el carbón por este combustible»¹⁷. La defensa del litoral sería encomendada a los submarinos y «buen golpe de destructores (...) el número actual de ellos y de los en construcción, sí nos parece escasísimo y creemos que vaya ampliándose en programas sucesivos». Modernizados los acorazados, las flotillas de submarinos y *destroyers* constituirían el poder naval adecuado para España¹⁸. La flota no solamente deberá proteger el litoral; también atacará a los convoyes enemigos y realizará bombardeos sobre su litoral¹⁹. Los planes navales serían modestos. ¿Qué navíos se aconsejaban? Además de los sumergibles y de los *destroyers*, se recomendaba la construcción de un buque intermedio entre el acorazado y el crucero de combate, algunas de cuyas características esenciales se fijaban:

«... su tonelaje no debe bajar, ni superar, las 15.000 toneladas; el calibre de su artillería no puede ser menos de 30 centímetros ni su número inferior a seis, con un alcance solamente limitado por el máximo de visibilidad, con gran alcance eficaz, obtenido con un perfeccionado sistema de dirección de tiro con puntería centralizada; un equipo de aviones, que sirva para observación del tiro y exploración; de la artillería secundaria, una gran preponderancia en la antiaérea; no descuidando la protección de las cubiertas contra proyectiles disparados con grandes ángulos de elevación, y, por último, supeditar bastante a la protección la velocidad, fijando como límite inferior de ésta la de 28 millas»²⁰.

Estas construcciones serían complementadas con las de minas, cargas de profundidad, aparatos para la emisión de cortinas de humos, gases y aviones.

(16) *Revista General de Marina*, t. XCVIII, p. 82.

(17) FERNÁNDEZ BOBADILLA, Rafael: «Modernización de nuestros acorazados», *Revista General de Marina*, t. XCVIII, junio de 1926, pp. 847-853; LAGO DE LANZOS, Claudio: «Era de paz», *ib.*, t. XCIX, septiembre de 1926, p. 423.

(18) LAGO DE LANZOS, art. cit., p. 423.

(19) NOVAS TORRENTE, Daniel: «Nuestras futuras unidades de combate», *Revista General de Marina*, t. XCVIII, diciembre 1925, p. 798.

(20) *Ibidem*, pp. 802-803.

Estos serían empleados, fundamentalmente, como auxiliares de las escuadras para la exploración. Como veremos, algunas de estas recomendaciones fueron atendidas en el plan naval de Honorio Cornejo.

En abril, el ministro de Marina realizó unas declaraciones a la prensa. Repasó, primero, la extensa labor legislativa del Directorio militar y las unidades navales dadas de baja en el Estado General de la Armada, con la consiguiente reducción de las plantillas. Después anunció importantes mejoras en las bases navales de La Graña, Rías Bajas, Cádiz, Cartagena y Mahón, orientadas a dotarlas de capacidad para suministrar combustibles líquidos. En cuanto a las nuevas construcciones, anunciaba la de un nuevo buque escuela en los astilleros de Echevarrieta en Cádiz, de dos nuevos cruceros en Ferrol, y en Cartagena, de tres destructores y de seis submarinos, de los que afirmaba, en un muy optimista exceso de orgullo patriótico: «... son en su totalidad producto de la industria nacional, sin tener que recurrir al Extranjero para la adquisición de ningún elemento que a los mismos se destine»²¹. Por motivos de discreción, no indicaba nada sobre el programa naval que se estaba preparando concienzudamente. Por último, reseñaba los adelantos que estaban teniendo lugar en la fabricación nacional de torpedos. La conclusión era su enorme satisfacción por que «España vaya a contar con la mejor flotilla del Mediterráneo»²².

No tardaría en desvelarse el mencionado programa naval. El real decreto de 9 de julio de 1926 ampliaba y mejoraba lo aprobado por el Gobierno unos meses antes. En su preámbulo señalaba: «La reconstrucción nacional implica, por consiguiente, como uno de sus esenciales contenidos, la reconstrucción naval militar». No solamente saldría fortalecida la defensa nacional; también lo haría su industria, especialmente la siderúrgica, abastecedora de los materiales imprescindibles. Proyectaba la construcción de las siguientes unidades navales:

- tres cruceros tipo Washington con un desplazamiento de 10.000 toneladas y armados con cañones de 203 milímetros, presupuestados en 268,5 millones de pesetas;
- tres cazatorpederos cabeza de flotilla tipo Churruca, presupuestados en 49.380.000 de pesetas;
- doce submarinos tipo C, «con las modificaciones que la práctica y adelantos modernos aconsejan», presupuestados en 114 millones de pesetas;
- dos buques tanque de petróleo, de 6.000 a 7.000 toneladas de carga, presupuestados en 11 millones de pesetas;
- tres buques de vigilancia de 250 toneladas, presupuestados en 3,9 millones de pesetas;

(21) *La Nación*, 20 de abril de 1926, pp. 1-2, y *El Siglo Futuro*, 21 de abril de 1926.

(22) «Cosas de casa. La visita del señor Cornejo», *El Correo Gallego*, 7 de abril de 1926, p. 1.

- construcción y adquisición de unidades minadoras, de rastreo y vigilancia de campos minados, con sus pertrechos y repuestos, presupuestados en 12 millones de pesetas²³.

Además, se destinaban fondos para pagar los dos últimos plazos del *Sebastián Elcano*.

El Siglo Futuro se pronunciaba sobre el real decreto. Después de recordar que, en un primer momento, se había estudiado la posibilidad de sustituir al perdido *España* por un nuevo acorazado, el rotativo madrileño opinaba: «... con estas construcciones tendremos una magnífica división de cruceros rápidos y unas flotillas de cazatorpederos y submarinos modernos magníficos». Sin embargo, eran insuficientes, ya que se trataba de unidades «principalmente defensivas, sin aumentar en nada la fuerza ofensiva» de la Armada. ¿Cómo se mejoraría esta? Solamente con la construcción de acorazados. Aunque estas construcciones son caras, el periodista apunta que, «por escatimar o emplear mal el dinero destinado a Marina, perdimos en pocos meses unas colonias que representaban casi la superficie de la Península». Su conclusión era esta: «... lo más caro para las naciones son las derrotas, y estas son inevitables en la guerra naval cuando no se tiene la flota necesaria». Retomaba el tema unos meses después demandando una división de buques de combate acorazados²⁴. Desde *El Correo Gallego* se exponía una opinión diferente. El rotativo de Ferrol abogaba por la construcción de los nuevos cruceros modelo Washington o superiores, al no haber firmado España –recordaba– ninguno de los tratados sobre limitación de armamentos navales²⁵.

Ya hemos señalado que la necesidad de evitar el desempleo en las factorías de la SECN fue uno de los motivos para aprobar las nuevas construcciones navales. Como no podía ser de otra forma, así lo recogieron los periódicos nacionales, y la noticia fue recibida con entusiasmo en Ferrol²⁶.

El plan naval será financiado utilizando los recursos aportados por los créditos extraordinarios aprobados por real decreto de 9 de julio de 1926, con el objetivo de «restaurar el patrimonio económico del país y vigorizar su

(23) Colección Legislativa de la Armada (CLA), t. CIII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, pp. 426-431; «Las nuevas construcciones navales», *El Sol*, 13 de julio de 1926.

(24) GERMAN: «Las nuevas construcciones navales de guerra y los nombres de los nuevos barcos», *El Siglo Futuro*, 22 de julio de 1926, p. 2, y «La defensa naval de España», ib., 3 de febrero de 1927, p. 2.

(25) ROBERT, Juan B.: «Nuestra Marina de Guerra en 1925», *El Correo Gallego*, 20 de enero de 1926, y «Los cruceros ingleses y los cruceros españoles», ib., 19 de junio de 1926.

(26) *Heraldo de Madrid*, 14 de julio de 1926, p. 5; *El Sol*, 14 de julio de 1926, p. 3, y *La Libertad*, 15 de julio de 1926, p. 4. «Entre el elemento obrero el júbilo es inmenso», se podía leer en *La Nación*.

Defensa Nacional». Calvo Sotelo, ministro de Hacienda, lo había dotado de 3.583.947.550,70 pesetas: 1.600 millones eran adscritos al Ministerio de Fomento; 1.508, a gastos de la defensa nacional; 200, a Instrucción Pública, y el resto se repartiría entre los diferentes ministerios. Deberían ser consumidos en un plazo de diez años. De los 1.508 millones consignados para la defensa nacional, a la Armada se le asignaban 887.629.935,31 pesetas. De ellos, 691.443.492,12 eran destinados a la construcción de nuevos barcos, dando por finalizadas las obras en 1936, y 186.186.443,19 a las bases navales y otras atenciones²⁷.

En el marco de la rivalidad por el control del Mediterráneo entre Francia e Italia, el plan naval español suscitó interés en ambos países. La dictadura de Primo de Rivera, contrariada por la actitud francesa ante las pretensiones españolas sobre la ciudad de Tánger, jugó la baza de una alianza con Italia. Un paso importante en el acercamiento se produjo en 1926. En abril, Eduardo Aunós, ministro de Trabajo, se desplazó a Italia para tantear la posibilidad de firmar un tratado de amistad. Las gestiones culminaron con la rúbrica de un Tratado de Amistad, Conciliación y Arreglo judicial el 7 de agosto de 1926. Fue publicado por la *Gaceta de Madrid* el 17 de noviembre²⁸. El tiempo transcurrido entre su ratificación y su publicación abrió paso a un periodo de especulaciones sobre la existencia de algún tipo de cláusula secreta, especulaciones que provocaron alarma tanto en el Gobierno como en la opinión pública francesa. El tratado contenía una cláusula de neutralidad, lo que le confería, en opinión del profesor Palomares, una destacada significación política. Los posibles acuerdos secretos entre ambos países apuntaban, según todos los indicios, a un amplio pacto de colaboración naval que incluía el uso del puerto de Mahón por la Armada italiana. Era una amenaza directa a Francia. En el Reino Unido, la noticia suscitó una pregunta en el Parlamento al secretario de Estado sobre la posibilidad de que lo acordado por los países mediterráneos contraviniera los intereses británicos o afectara a los principios de la Sociedad de Naciones. Pero, a pesar de las alarmas suscitadas, no hubo acuerdo secreto. El último aspecto inquietante sobre la posibilidad de una alianza naval entre las dos penínsulas mediterráneas fue la creación de un puesto de agregado naval en la embajada italiana en Madrid. El embajador francés informaba de que dicho nombramiento «muestra la importancia que la Marina italiana atribuye a ser informada eficazmente sobre el valor del esfuerzo naval español».

Lo proyectado por Cornejo fue retocado. El 16 de mayo de 1928, por real decreto, se autorizaba la modificación de las construcciones aprobadas en 1926. Al ser la materia de carácter reservado, no se explicaba la decisión de

(27) CLA, t. CIII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, p. 434.

(28) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1926*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1927, pp. 317-318.

no realizar un tercer crucero. El origen de tal decisión arrancaba de la memoria elevada, el 24 de marzo de 1928, por Salvador Carvia Caravaca, primer director de la Escuela de Guerra Naval. Proponía elevar a treinta y seis el número de destructores, «proyectando 4 cabezas de flotilla de más de 2.500 toneladas y 23 destructores del tipo Amazon modificado»; intensificar la construcción de submarinos hasta contar con treinta, y «terminar los cruceros *Cervera* y *Cervantes* y no poner la quilla de ninguno más». Para evitar el desempleo en Ferrol propuso que en dicho astillero también se construyeran buques ligeros de superficie²⁹. La Junta Superior de la Armada, en reuniones celebradas en abril de 1928, incidía en la activación de la construcción tanto de destructores como de submarinos. Proponía la construcción de dos cruceros, «ya que los créditos otorgados para este fin no consienten elevar el número a tres», mejorando la defensa antiaérea de los mismos, cosa que aceptará la compañía constructora. Ante la acusación de ser el presupuesto sumamente elevado, la SECN esgrime tanto el alza de los salarios como la aprobación de la jornada laboral de ocho horas como causas de la supuesta carestía. En un voto particular, Gonzalo de la Puerta se opone al modelo británico de crucero y aboga por el japonés *Aoba*³⁰. Por su parte, Alfonso XIII se mostró partidario de construir «algo análogo al proyecto de acorazado alemán»³¹. En defensa de la construcción de todos los cruceros se manifestó Juan Antonio Suances, director del astillero de Ferrol, alegando que su paralización sería «un golpe fatal para el desenvolvimiento de nuestro ritmo industrial»³².

Los sumergibles planificados sufrieron importantes modificaciones. Su número fue reducido de doce a seis. Aun así, no se construyeron. El plan naval de Augusto Miranda y Godoy, de 17 de febrero de 1915, había previsto la adquisición de 28 submarinos. Cuatro fueron adquiridos en el extranjero. En Cartagena serían construidos seis de tipo B y otros seis de tipo C. En 1926 aún se trabajaba en la segunda serie. Mientras que en Ferrol la actividad en el astillero era escasa, en Cartagena las dársenas estaban ocupadas por los destructores y sumergibles, muy atrasados, dificultando la ejecución de otros nuevos³³. La SECN reconocía los problemas: «Sumergibles “C-5” y “C-6”». Estos buques fueron cambiados de grada para dejar su sitio a los nuevos destroyers cabezas de flotilla que han de construirse en ella. Se procede rápidamente a la construcción de sus cascos, teniendo muy adelantada en talleres

(29) Archivo del Palacio Real, sec. Reinados, fondo Alfonso XIII, caja 12.813, exp. 1.

(30) *Ibidem*, caja 12.812, exp. 27.

(31) JUAN-GARCÍA AGUADO, J. M.^a de: *La fábrica de acorazados*, Editores del Henares, Guadalajara, 2015, anexo II, p. 210, Nota relativa a una entrevista importante con S.M., 8 de mayo de 1928.

(32) *Ibidem*.

(33) ROBERT, Juan B.: «Crónica Marítima. El Decreto-Ley de 31 de marzo», *El Correo Gallego*, 20 de abril de 1926.

la construcción de la mayor parte de sus accesorios». Los nuevos barcos a los que hace referencia el párrafo anterior son los autorizados por el decreto-ley de 31 de marzo de 1926³⁴. En cuanto a los submarinos de la clase C, sus quillas fueron puestas entre 1923 y 1925 y entrarán en servicio a partir de 1928. Cornejo había fijado en cuarenta y ocho el número mínimo de submarinos a que debía aspirar España. Ni se cumplió su petición ni se construyeron los previstos en el plan naval de 9 de julio de 1926³⁵. Las explicaciones dadas para la no realización de lo programado son dispares. Agustín Ramón Rodríguez González expone la oposición británica al desarrollo de este tipo de buque y su escasa idoneidad. Ramírez Gabarrús sostiene que fueron tanto las presiones internacionales, especialmente de Francia y el Reino Unido, para evitar que España contase con una importante flotilla de sumergibles, como la escasez de recursos económicos lo que convirtió en nonata a la serie C. Igual suerte corrieron todos los otros buques proyectados, salvo los destructores.

Cornejo promulgó durante su labor ministerial algunas medidas importantes. En diciembre de 1926, teniendo en cuenta las recomendaciones del ministro de Hacienda sobre la necesidad de limitar los gastos militares, se procedió a la reducción de las plantillas en todos los cuerpos de la Armada salvo el de buzos, atendiendo a la gran demanda que existía de los mismos. Las causas alegadas para la mengua eran el fin de la campaña de Marruecos y la disminución de los destinos a flote por razón de los desguaces de las unidades efectuados o de inmediata realización³⁶. No obstante, las medidas más importantes se tomaron en octubre de 1927. Así, el real decreto de 20 de octubre reorganizaba las Fuerzas Navales del Norte de África. En su preámbulo se reconocía que «las condiciones que afortunadamente disfrutaban en aquella Zona permiten reducir notablemente dichas Fuerzas y servicios». Las unidades asignadas fueron el crucero *Extremadura*, un cañonero de tipo Lauria, seis guardacostas del tipo Uad, cuatro barcasas del tipo K, un remolcador tipo Gaditano y un aljibe. Estas fuerzas navales dependerían del interventor principal de Marina, a las órdenes inmediatas y directas del capitán general del departamento de Cádiz³⁷. Bordejé apunta que estas fuerzas eran suficientes para realizar las misiones que se les encomendasen en el norte de África. Asimismo, se procedía a una nueva reorganización de las unidades navales, con el objetivo de «mantener a su personal y material en el más perfecto estado de eficacia». La flota quedaría integrada, según recogía el artículo primero, por

(34) *Sociedad Española de Construcción Naval. Obras 1926*, Sucesores de Rivadeneyra, p. 40.

(35) *La Correspondencia Militar*, 19 de enero de 1927, p. 4.

(36) CLA, t. CIII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, pp. 657-666.

(37) CLA, t. CIV, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1927, pp. 676-678.

1.º la escuadra formada por los acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII* y los cruceros *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera* (próximo a entrar en servicio);

2.º la División de Cruceros, formada por el *Victoria Eugenia*, el *Blas de Lezo* y el *Méndez Núñez*;

3.º la Flotilla de Contratorpederos, formada por el *Alsedo*, el *Velasco* y el *Lazaga*, a los que se agregarían los tipo Sánchez Barcáiztegui a medida que fuesen entrando en servicio.

El artículo 2 establecía que estas fuerzas navales realizarían maniobras militares durante tres meses al año, bajo el mando de un almirante expresamente designado por el Gobierno. Para su ejecución se agregaría «una flotilla de cuatro torpederos, como mínimo, de cuatro submarinos, también como mínimo, y el buque de la Estación Aeronáutica *Dédalo*». Los ejercicios se realizarían alternativamente en distintos lugares del litoral español, con apoyo de «las Bases navales de Ferrol-Vigo, La Carraca y Cartagena-Mahón»³⁸. Por último, es de señalar la disposición (octubre de 1927) referente a la supresión del Estado Mayor Central de la Armada y a la creación de la Dirección General de Campaña y de los Servicios del Estado Mayor, que asumirá las funciones y cometidos encomendados al primero. En el preámbulo del real decreto, la medida se justificaba por resultar innecesarias sus funciones al poder ser estas realizadas de forma más sencilla y práctica por otros organismos³⁹.

Las otras opciones para la construcción de barcos

Cornejo había afirmado de la SECN que «ha procurado a España un florecimiento extraordinario de la industria naval y sus afines en que no hubiera podido soñarse hace 18 años, cuando se promulgó la Ley Ferrándiz»⁴⁰. A pesar de ello, el ministro no desdeñó recurrir tanto al concurso de otros astilleros (la Unión Naval de Levante y los Astilleros de Cádiz) como a la tecnología alemana para la modernización de la Armada española.

La República de Weimar deseaba eludir las duras condiciones impuestas por los artículos 190 y 191 del tratado de Versalles de 1919. Con este objetivo

(38) CLA, t. CIV, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1927, pp. 674-675.

(39) *Ibidem*, pp. 678-680. Recogieron la noticia: *Heraldo de Madrid*, p. 12; *La Correspondencia Militar*, día 22, p. 3; *La Voz*, 20 de octubre, p. 8, y *La Nación*, 20 de octubre de 1927, p. 1. Ben-Ami, en su estudio sobre la dictadura de Primo de Rivera antes citado, recoge que un comité de 600 oficiales de Marina, a quienes las reformas de Primo de Rivera podían afectar, escribió lo siguiente: «Estamos muy perseguidos por este régimen vergonzoso, que jamás la marina ha apoyado» (p. 323). Su fuente es Archivo Romanones, leg. 63, n.º 44.

(40) Archivo General de Palacio (AGP) sec. Reinados (R), fondo Alfonso XIII, caja 15.620, exp. 10.

había firmado acuerdos de cooperación militar con los gobiernos de Japón y de la URSS. Ahora intervendría en España. La Fried Krupp Germaniawerft Artiangesellschaft, A.G., había respaldado, junto con la Compañía Trasmediterránea y los Astilleros de Tarragona, S.A., la fundación de la Unión Naval de Levante, S.A. (UNL), el 11 de abril de 1924⁴¹. Su objetivo social eran las construcciones navales de todas clases y las reparaciones de buques, sin carácter limitativo, sino considerado con toda la amplitud necesaria. La crisis de los fletes y, por consiguiente, de las construcciones navales civiles hacía necesaria la participación en las militares. El 22 de abril de 1925, en una misiva dirigida al subsecretario del ministerio de Marina, se explicitaba esta voluntad:

«Con vistas a la normal explotación de nuestra industria (U.N.L.S.A.) es forzoso contar con la lícita concurrencia con los demás Astilleros españoles, se nos adjudique una parte de las construcciones navales militares que necesita el Estado español (...) Al Estado le interesa que ningún astillero monopolice las construcciones navales militares (...) Es evidente que daría la máxima eficiencia militar y náutica a las unidades construidas. En vez de confiar en una sola empresa la realización de un vasto programa naval que abarca tipos tan variados sería sin duda alguna de mejor resultado para el Estado que cada cual se encargara de aquello que tenga mejor encaje dentro de sus acreditadas especialidades»⁴².

La especialidad de la nueva empresa eran los submarinos, cuya construcción se ofrecía:

«Réstanos manifestar a V.E. que Unión Naval de Levante dispone en sus Astilleros de Valencia de espacio suficiente para construir simultáneamente en sus gradas mayor número de submarinos y que se encuentra en situación de poder construir en España y con la colaboración exclusiva de casas españolas los motores Diesel (*sic*) y torpedos, así como toda la instalación eléctrica para los submarinos, pues para ello tenemos concertados contratos con empresas industriales que se dedican a esta especialidad»⁴³.

Realizada la presentación de la empresa, se remitió al Ministerio de Marina un proyecto sobre la futura Escuadra española. Estaría integrada por entre 6 y 8 acorazados, igual número de cruceros, de 3 a 5 *super-destroyers*, 5 *destroyers* y 6 unidades submarinas. Todos ellos tendrían como característica común la homogeneidad de las diferentes unidades. La UNL presentaba un minucioso plan de construcción de tres modelos diferentes de submarinos, realizado por la empresa N.V. Ingenieurskantoor Voor Schepsbouw (IVS), con sede en La Haya⁴⁴.

(41) *La Industria Nacional*, núm. 197, 31 de mayo de 1924, pp. 2565-2566.

(42) AGP, R, fondo Alfonso XIII, caja 15.603, exp. 9.

(43) *Ibidem*.

(44) AGP, R, fondo Alfonso XIII, caja 15.614, exp.10.

A pesar de las cartas y proyectos antes citados, que podríamos calificar como presiones, la UNL realizaría pocos encargos para la Armada. A este respecto conviene recordar el rechazo de Cornejo a los sumergibles alemanes apuntado en líneas anteriores. Con un presupuesto de 464.000 pesetas, por real orden de 6 de febrero de 1926 se encargaba la revisión de las calderas del *Dédalo*⁴⁵. La obra se llevaría a cabo en los Talleres Nuevo Vulcano, de Barcelona. Además, se le asignó la construcción de la lancha guardapescas *Cabo Fradera*, destinada a vigilar la pesca en el río Miño, en 1927⁴⁶. El segundo estuvo relacionado con la creación de una base naval en las islas Baleares. Cornejo había establecido que era una «necesidad ineludible la del establecimiento en Menorca de una base aeronaval que coopere con otra situada en las proximidades de Cartagena a defender la costa tan rica y dilatada de los ataques que aventure una escuadra enemiga»⁴⁷. En Mahón se instaló una potente batería Vickers de 38,1 cm y otra de 15,24, nuevos polvorines, depósitos de combustible, alojamientos, muelles, talleres, un dique flotante de 2.000 toneladas para destructores y submarinos, y una pontona especial para sumergibles de 1.000 toneladas de potencia. Estas dos últimas construcciones las realizó la UNL en el entonces recién estrenado astillero de Valencia. El contrato con la factoría valenciana para la construcción del dique se firmó el 17 de julio de 1928. Fue botado el 31 de octubre de 1929 y entregado a la Armada el 15 de mayo del año siguiente⁴⁸.

Con el claro propósito de crear una industria nacional capaz de abastecer a la Marina de Guerra de torpedos y de equipos de navegación y de dirección de tiro, el ministro de Marina contactó con el empresario Horacio Echevarrieta. El momento era propicio; el industrial había adquirido, gracias a los beneficios extraordinarios acumulados durante la primera guerra mundial, los Astilleros de Cádiz. La crisis de los fletes posterior al conflicto bélico ralentizó la adquisición de nuevos barcos por parte de la marina mercante. Era imprescindible lograr nuevos mercados. Echevarrieta intentó hacerse con una parte de los pedidos de la Armada española. La tecnología será aportada por empresas alemanas. El industrial vasco consiguió tres proyectos importantes para la Armada: la realización en los astilleros gaditanos de un buque escuela, la creación de una fábrica nacional de torpedos y la construcción de un buque tanque para petróleo y otros servicios auxiliares. Los dos últimos fueron un fracaso.

(45) *La Nación*, 3 de febrero de 1926, p. 8.

(46) «Progresos nuestra Marina de Guerra», *Nuestra Emigración*, núm. 131, febrero de 1928, p. 202.

(47) Archivo del Museo Naval Madrid, sec. Manuscritos 0572, Ms. 1744/000, propuestas reservadas presentadas a Consejo.

(48) «Dique flotante de 2.000 toneladas para la base naval de Mahón», *Revista General de Marina*, t. cv, noviembre de 1929, pp. 745-750.

Durante la dictadura de Primo de Rivera se culminaría un proceso que había comenzado cuando Francisco Silvela había desempeñado la cartera de Marina: dotar a la Armada de un nuevo buque escuela, para los aspirantes a oficiales, que sustituyera a la veterana *Nautilus*. El primer proyecto se centró en la transformación del viejo velero italiano *Augustella* en un nuevo buque escuela que recibiría el nombre de *Minerva*. El 12 de enero de 1923 se adjudicó el concurso público a los Astilleros de Cádiz, firmándose el contrato el 6 de abril. El 5 de mayo atracaba en el arsenal de La Carraca el barco italiano. Visitado el mismo por la Comisión Inspector de los Astilleros de Matagorda, esta certificó numerosos problemas en el diseño proyectado. Echevarrieta, después de realizar gestiones personales tanto ante el Ministerio de Marina como con el dictador, logró que se adjudicase a sus astilleros la construcción de un buque completamente nuevo. Por real decreto de 17 de abril de 1925 se dispuso la construcción de un buque escuela presupuestado en 7.569.795 pesetas. La escritura pública se realizaría el 26 de junio de 1925. Aunque en un primer momento se mantuvo para el mismo el nombre de *Minerva*, Echevarrieta propuso su cambio por el de *Juan Sebastián de Elcano*. El Consejo de Ministros de 12 de diciembre de 1925 sancionó, mediante una real orden, el cambio de denominación⁴⁹. Su quilla, en presencia de Primo de Rivera, fue puesta el 24 de noviembre de 1925⁵⁰. A su botadura, el 5 de marzo de 1927, asistieron el ministro de Marina, la hija del dictador y el dueño del astillero, además de todas las fuerzas vivas de Cádiz⁵¹. La primera travesía del barco fue de Cádiz a Málaga, con Alfonso XIII a bordo⁵².

Enterado Horacio Echevarrieta del futuro encargo por parte del gobierno español a la Whitehead de Fiume de un pedido de torpedos automóviles, escribió, el 15 de diciembre de 1924, al presidente del Directorio militar ofreciéndose a fabricar en los Astilleros de Cádiz tantos como fueran necesarios y a conseguir la patente Whitehead. A pesar de firmarse el 26 de junio de 1925 el contrato con la firma italiana para el suministro de la citada arma, se iniciaron las negociaciones entre el empresario y el gabinete español, que culminaron con la firma de un contrato para la instalación y explotación de una fábrica nacional de torpedos el 30 de marzo de 1926⁵³. El objetivo era muy

(49) *La Correspondencia Militar*, 16 de diciembre de 1925, p. 2.

(50) «Colocación de la quilla del nuevo buque-escuela», *Revista General de Marina*, t. XCVII, diciembre de 1925, pp. 866-871.

(51) «La botadura del buque-escuela *Sebastián de Elcano*», *Revista General de Marina*, t. C, marzo de 1927, pp. 411-418; SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1927*, Imprenta y encuadernación de Julio Cosano, Madrid, 1928, pp. 60-61.

(52) «Viaje de su Majestad el Rey a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*», *Revista General de Marina*, t. CII, mayo de 1928, pp. 777-784.

(53) La prensa escrita se hizo eco de la pretensión de Echevarrieta de construir en Cádiz una fábrica de torpedos. Así, *La Libertad* y *El Sol* de 10 de marzo de 1926.

ambicioso: liberar a la Armada de la peligrosa dependencia exterior⁵⁴. En la justificación del real decreto de 26 de noviembre de 1925 se reconocía expresamente «la importancia extraordinaria que ha llegado a alcanzar el torpedo automóvil como arma de combate, constituyéndola en un factor indispensable para la defensa nacional, obliga a procurar por todos los medios sus pronta producción dentro del territorio patrio y con los elementos y recursos de la industria propia»⁵⁵. Horacio Echevarrieta se comprometía a fabricar 1.000 torpedos automóbiles, a razón de 100 anuales y a partir del tercer año, durante la duración del contrato (doce años), estableciéndose que «no se admitirá ningún retraso» con una penalización de «25 pesetas por día y torpedo de retraso». Era obligación del contratista tanto la construcción de los edificios necesarios como «completar la maquinaria para la fabricación de torpedos automóbiles existentes en la zona militar del Arsenal de Cartagena, levantará almacén/almacenes e instalará elementos para probar los torpedos». No obstante, en caso de surgir dificultades, el Gobierno decidiría el emplazamiento más conveniente. El plazo para la ejecución de las obras quedaba fijado en dieciocho meses después de la aprobación del proyecto. El personal administrativo debería ser español en su totalidad, y el de talleres y facultativo, en la proporción de un 80 por 100, permitiéndose no obstante, durante los tres primeros años de construcción, un 75 por 100 de personal extranjero en el primer año, un 50 por 100 en el segundo y un 30 por 100 en el tercero. Como beneficios para el empresario se acordaban los siguientes: «... disfrutará de la exención de los impuestos de derechos reales, timbre y pagos al Estado, así como de la contribución industrial y de utilidades y de cualquiera otra que pueda ser establecida y que afecte a la industria durante la vigencia y ejecución de este contrato». Finalizado el plazo del contrato, la fábrica pasaría a ser propiedad exclusiva de la Marina⁵⁶. Bordejé y Morencos califica de «quimera» el proyecto.

En un primer momento se pensó instalar la fábrica en Cartagena. Los negativos resultados de las pruebas realizadas en el Mar Menor incitaron a cambiar la ubicación. En 1925 Horacio Echevarrieta había adquirido en Cádiz una parcela irregular de 37.550 m², con la intención de fundar en ella la Fábrica Nacional de Torpedos. El proyecto definitivo, aprobado el 7 de junio de 1928, establecía su sede en Cádiz. La implicación alemana era importante. Por una parte, el Deutsche Bank había realizado un préstamo a Echevarrieta de 250.000 libras esterlinas. Además, la Marina germana se encargaría de realizar los dibujos y de proporcionar los datos necesarios para la construcción y realización de las pruebas de los torpedos, designando a cambio al director de la fábrica. Para el puesto fue elegido Bruno Hintze. Hasta finales de 1929 no se iniciaron los trabajos. Los retrasos en las obras, los problemas técnicos y el

(54) ROBERT, Juan B.: «Nuestra Marina de Guerra en 1925», *El Correo Gallego*, 20 de enero de 1926, p. 1.

(55) CLA, t. CII, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926, p. 761.

(56) *Ibidem*, pp. 760-769.

espectacular encarecimiento del precio unitario de los torpedos hicieron que el proyecto resultase poco atractivo. En consecuencia, una ley de 29 de junio de 1933 declaraba nulo el contrato. El Estado satisfacía una indemnización de 4.115.009,88 pesetas y la fábrica le era enajenada⁵⁷.

El 8 de noviembre de 1928 se firmaba la escritura pública para la construcción de un buque-tanque y otros servicios auxiliares con destino a la Armada a favor de Horacio Echevarrieta. Estaba presupuestado en 20.743.000 pesetas y su plazo de ejecución era de treinta y dos meses. Podría encargársele un segundo buque-tanque, comprometiéndose Echevarrieta a entregarlo por un precio de 19.147.000 pesetas. Era un contrato muy importante para los Astilleros de Cádiz, a los que se garantiza una carga de trabajo sustancial. Para su fabricación se recurrió a la ayuda alemana que, como compensación, exigía la entrada de la Marina germana en todos los aspectos militares del proyecto y que se le permitiera el acceso a las pruebas del buque. El proyecto fracasó. El ejecutivo español paralizó, por una real orden, el inicio de las obras el 27 de junio de 1929, alegando que el Ministerio de Marina deseaba realizar algunas modificaciones. La paralización se convirtió en definitiva el 21 de agosto de 1929, cuando un real decreto rescindió el contrato. Los motivos de esta decisión nos son desconocidos. Echevarrieta pidió una indemnización de 315.507 pesetas por los gastos realizados.

Como conclusión, podemos afirmar que, a pesar de sus propósitos, Honorio Cornejo no pudo prescindir de los servicios prestados por la SECN, en manos de intereses británicos.

Bibliografía

- ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar*, Siglo XXI, Madrid, 1987.
- BEN-AMI, Shlomo: *La dictadura de Primo de Rivera, 1923-1930*, RBA, Barcelona, 2012.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*, Editorial San Martín, Madrid, 1978.
- BUSQUETS, Camil; CAMPANERA, Albert, y COELLO, Juan Luis: *Los portaaviones españoles*, Aqualarga Editores, S.L., Madrid, 2001.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *La Armada española en el siglo xx*, Ediciones Poniente, Madrid, 1983.
- CUBEL MONTESINOS, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, 1994, 93-119.
- CORNEJO, Honorio: «Resumen naval del quinquenio del nuevo régimen», *Revista General de Marina*, t. CIII, septiembre de 1928, pp. 258-261.
- DÍAZ MORLAN, Pablo: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*, LID, Madrid, 1999.
- DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, Rubén: «Francia en el horizonte. La política de aproximación italiana a la España de Primo de Rivera a través del campo cultural», *Memoria y Civilización*, núm. 16, 2013, 237-264.

(57) *Abc*, 29 de junio de 1934, p. 46.

- GARCÍA DOMINGO, Enrique: «Historiografía sobre la Marina en el siglo XX», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 56, 2008, 147-200.
- GÓMEZ NAVARRO, José Luis: *El régimen de Primo de Rivera*, Ediciones Cátedra, S.A., Madrid, 1991.
- HERRERÍN LÓPEZ, Ángel, y SUEIRO SEOANE, Susana: «¿*Quantité négligeable* o rival terrible? La imagen francesa de la España primorriverista», *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, núm. 16, 2017, 17-45.
- HIGINIO PELLICER, Nicolás José: *Políticas navales durante la Dictadura de Primo de Rivera, 1923-1930*, www.people.safecreative.org.
- LÓPEZ IÑIGUEZ, Julio: «Noventa años de historiografía sobre la dictadura de Primo de Rivera: un estado de la cuestión», *Historiografías*, núm. 10, julio-diciembre 2015, 85-108.
- MOLA, Emilio: *Las tragedias de nuestras instituciones militares. El pasado Azaña y el porvenir*, Librería Bergua, Madrid, 1934.
- NEILA HERNÁNDEZ, José Luis: «La mediterraneidad de España en las relaciones internacionales del periodo de entreguerras (1919-1939)», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 19, 1997, 15-54.
- PALOMARES LERMA, Gustavo: *Mussolini y Primo de Rivera. Política exterior de dos dictadores*. Eudema Universidad, Madrid, 1989.
- PEREIRA CASTAÑARES, Juan Carlos, y NEILA HERNÁNDEZ, José Luis: «La España de Alfonso XIII en el sistema internacional de posguerra (1919-1931)», *Historia Contemporánea*, núm. 34, 2007, 117-154.
- PRIMO DE RIVERA Y ORBANEJA, Miguel: *Los cuatro artículos póstumos del General Primo de Rivera*, Editorial Alicantina, S.A., Alicante, 1930.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina española*, Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1983.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: «Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y su grado de cumplimiento», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2012, 241-261.
- SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*, RBA, Barcelona, 2005.
- SUEIRO SEOANE, Susana: *España en el Mediterráneo. Primo de Rivera y la «Cuestión Marroquí»*, 1923-1930, UNED, Madrid, 1992.
- TUSELL, Javier, y SAZ, Ismael: «Mussolini y Primo de Rivera: las relaciones políticas y diplomáticas de dos dictaduras mediterráneas», en *Italia y la Guerra Civil española*, CSIC, Madrid, 1986, pp. 171-235.
- VIÑAS, Ángel: *La Alemania nazi y el 18 de julio*, Alianza Editorial, Madrid, 1977.