

Historia y arqueología

El sabotaje durante la Guerra Civil: la industria naval de Cartagena

Pedro M^a Egea Bruno 

Universidad de Murcia
Mail: pmegea@um.es

Enviado: 29/06/2022

Aceptado: 10/08/2022

Resumen: Análisis del sabotaje llevado a cabo en el Arsenal y la factoría cartagenera de la Sociedad Española de Construcción Naval, un sector estratégico para la defensa de la República, dada su significación en el mantenimiento de la flota y la producción armamentística. Quedan de manifiesto la amplia red quintacolumnista, su desarrollo y actuaciones, pudiendo deducirse su contribución a la derrota republicana.

Palabras clave: Guerra Civil, Quinta Columna, sabotaje, Cartagena, industria militar.

Resum: Anàlisi del sabotatge dut a terme a l'Arsenal i la factoria cartagenera de la Societat Espanyola de Construcció Naval, un sector estratègic per a la defensa de la República, atesa la seva significació en el manteniment de la flota i la producció armamentística. Queden de manifest l'àmplia xarxa quintacolumnista, el desenvolupament i les actuacions, i es pot deduir la contribució a la derrota republicana.

Paraules clau: Guerra Civil, Quinta Columna, sabotatge, Cartagena, indústria militar.

Abstract: Analysis of the sabotage carried out in the Arsenal and the Cartagena factory of the Sociedad Española de Construcción Naval, a strategic sector for the defense of the Republic, given its significance in the maintenance of the fleet and the armament production. The wide fifth columnist network, its development and actions are shown, being able to deduce its contribution to the Republican defeat.

Keywords: Civil War, Fifth Column, sabotage, Cartagena, military industry.

Introducción

Cartagena albergó durante la Guerra Civil la principal base naval de la República. A su valor militar unió el potencial industrial del área, de enorme trascendencia. Abordaremos el complejo integrado por el Arsenal y el astillero de la Sociedad Española de Construcción Naval, que a la reparación y construcción de buques sumó la fabricación de material armamentístico.

La capacidad operativa del enclave estuvo detrás del interés saboteador de la Quinta Columna. Abordaremos su desarrollo y actuación, la dimensión alcanzada por la industria de guerra en Murcia, la configuración del sector naval, los sabotajes llevados a cabo en el astillero y en el Arsenal, el bastardeo de la mano de obra, la percepción del fraude en las filas republicanas y la impunidad de los responsables de aquellas acciones.

Para el análisis propuesto hemos contado con la visión contrapuesta de enemigos y defensores de la legalidad establecida, que coincide en la extensión y gravedad de los

estragos. De un lado, los testimonios de los miembros de la Quinta Columna, vertidos en los consejos de guerra a que fueron sometidos al término de la contienda, que abundan en la realización de actos de sabotaje, desmintiendo la escasa relevancia atribuida hasta ahora a estas intervenciones. Su labor será acreditada por los servicios secretos franquistas y los informes técnicos realizados a instancias de los fiscales. De otro, la correspondencia entre Indalecio Prieto, ministro de Marina y Aire y de Defensa Nacional, y Bruno Alonso, Comisario General de la flota republicana y de la base naval de Cartagena. También las notas confidenciales de Pedro Prados —jefe del Estado Mayor de la Marina— a Juan Negrín y los informes suscritos por las organizaciones políticas y sindicales. Tercian las publicaciones periódicas del momento, incluida la oficial, y la bibliografía primaria.

Entre los archivos consultados sobresale el Naval de Cartagena, donde se custodian los sumarios de urgencia instruidos en la posguerra para depurar responsabilidades. De igual relieve es el Archivo de Bruno Alonso, conservado en el Centro Documental de la Memoria Histórica, en el que destaca la correspondencia mantenida con Indalecio Prieto. La documentación se completa con los fondos provenientes del Archivo Histórico Nacional, General Militar de Ávila, Ministerio de Asuntos Exteriores, Partido Comunista de España y de las Fundaciones Pablo Iglesias y Anselmo Lorenzo.

La Quinta Columna

La Quinta Columna tuvo una enorme relevancia en el desarrollo de la guerra, aunque no abundan los estudios que lo avalan (Alfía, 2015: 183-210; López García, 2017a: 201-246, 2017b y 2019; Píriz, 2022). En Cartagena su intervención fue determinante al estar integrada por miembros de las fuerzas armadas en puestos clave (Egea Bruno, 2020). La organización se extendió como una mancha de aceite. Las declaraciones juradas vertidas en los consejos de guerra recogen largas listas de los considerados favorables a la «Causa Nacional», presentes en las diversas dependencias de la base. La Intendencia jugó un papel vertebrador, como informarán las instancias nacionalistas: «...ello fue debido a que la extensión del cometido de este Cuerpo permitía la infiltración en todos los organismos» [1]. Sus acciones quedarán avaladas por los servicios de inteligencia franquistas [2].

Varios factores contribuyeron a su arraigo y difusión. La política de Prieto encaminada a paliar la carencia de mandos —decreto de 7 de mayo de 1937— contempló la reposición de los oficiales que habían sido dados de baja por su implicación en la sublevación del 18 de julio.

Los *aprovechables* —en definición de Benavides (1976: 389)—, eran enemigos declarados de la República. Los nombramientos del 18 de mayo de 1937 dieron las más altas responsabilidades de la base a elementos de la Quinta Columna. Por citar a los más destacados: Patricio Rodríguez Roda, reingresado con carácter provisional en el servicio activo y habilitado de teniente coronel de ingenieros, fue designado jefe del Arsenal; Lorenzo Pallarés Cachá, teniente coronel de Artillería de la Armada, de los Servicios Industriales de fabricación de bombas y proyectiles; Antonio González de Guzmán, capitán de Intendencia de la Armada, de los Servicios de Intendencia y José Muñoz Vizcaíno, teniente coronel de Carabineros, de Orden Público [3].

Entre el 26 de diciembre de 1937 y el 13 de diciembre de 1938 la Jefatura del Estado Mayor de la base la ejerció el alférez de navío Carlos Esteban Hernández. Según un informe de Falange «encauzó las actividades nacionalistas» [4]. Le sucedió el teniente de navío Fernando Oliva Llamusí —de igual significación—, que ocupó aquel puesto hasta el 1º de abril de 1939. La red permitió la cooptación de otros miembros de la organización. A propuesta de Patricio Rodríguez Roda y de Carlos Esteban, José Montoya Pascual —el jefe de la trama—, un «fascista peligroso», fue designado secretario de la Jefatura del Arsenal [5].

La actuación de aquellos elementos guardó relación con la evolución política de la retaguardia. Los servicios de inteligencia franquista distinguieron dos etapas de diferente tenor. La primera, desde el levantamiento militar hasta los primeros meses de 1937, estuvo marcada por la emergencia del poder revolucionario, lo que ellos denominaban *terror rojo*. Durante ese tiempo el miedo los paralizó. Evitaron destacarse ante el peligro que se cernía sobre ellos. Su único objetivo «era salvar la vida». Según testimonio del capitán de Intendencia José Montoya Pascual, «Nuestras relaciones en esta época de pánico se reducían a tímidos contactos para lamentarnos de nuestras comunes desgracias. La presión revolucionaria los constriñó a la resistencia pasiva, realizando tareas imprescindibles para no despertar sospechas, mostrando una supuesta diligencia [6].

La CNT convenía en la apreciación, señalando que fueron los meses de mayor actividad industrial, bajo el impulso del jefe del Arsenal, el segundo maquinista Manuel Gutiérrez (Gutiérrez, 2000: 74), Se asistió a la incautación de talleres y fundiciones del entorno; estableciéndose tres turnos de obreros, para que no se parase la producción; construyéndose camiones blindados con ametralladoras, en apenas 40 horas, y llevándose a cabo reparaciones de coches, camiones y material de aviación, al no existir talleres ni personal competente en las bases de San Javier y Los Alcázares [7].

A principios de 1937 la persecución se mitigó, coincidiendo con el progresivo restablecimiento del poder del Estado, traducido en la sustitución de los Comités por el Comisariado. La Jefatura de la Base recayó —siguiendo a Alonso— en mandos carentes de energía y resolución, especialmente con Valentín Fuentes López (7 de febrero – 21 de julio de 1937) y Alfonso Játiva García (21 de julio - 24 de diciembre de 1937) [8]. A partir de entonces la Quinta Columna —bajo la denominación de Socorro Blanco y Lucha contra el Marxismo— alcanzó una estructura estable y se hizo presente en todas las dependencias.

El cambio no pasó desapercibido. El 23 de junio de 1937 —a los pocos días de la explosión del acorazado *Jaime I*, fruto de un atentado— lo transmitía Alonso a Indalecio Prieto: «La impresión que tengo es que en la base y en Cartagena están incrustados muchos fascistas» [9]. Su crecimiento fue imparable, como reconocía el 5 de diciembre: «...en todas estas oficinas —según informe mensual que exijo a todos los comisarios— se hallan emboscados los fascistas y sus ahijados» [10]. En la observación coincidía Pedro Prado, jefe de E.M. de Marina, que el 11 de mayo de 1938 remitía a Juan Negrín —nuevo ministro de Defensa Nacional— las anotaciones de su viaje a Cartagena «Moral derrotista. Mucho fascista con entera libertad de acción» [11]. Su actuación resultará demoledora para la industria de guerra.

La industria de Guerra en Murcia

La industria de guerra fue objeto de una paulatina intervención por parte del Estado. El 1º de noviembre de 1936, con Largo Caballero como ministro de la Guerra, se militarizaron las industrias de las provincias de Alicante, Castellón y Murcia relacionadas con el armamento [12]. El Gobierno Negrín, establecido el 17 de mayo de 1937, aspiró a la centralización de los resortes del Estado, incluidos los sectores productivos. Prieto, al frente de Defensa Nacional, unificó los ministerios de Guerra y de Marina y Aire. De la subsiguiente reorganización nació la Subsecretaría de Armamento, que fiscalizó la fabricación de material bélico, dando un paso decisivo en la creación de una sólida industria militar [13].

La provincia Murcia se convirtió en el principal centro de producción bélica fuera de Cataluña (Bricall, 1970; Tarradellas, 2007). En julio de 1938 contaba con 25.000 trabajadores, incluidos los mineros de las sierras de Cartagena-La Unión y Mazarrón [14]. Su momento álgido coincidió con la caída de la producción catalana, progresivamente envuelta en las dificultades derivadas de la contienda. Su trascendencia fue enorme y pudo ser mayor de no haber sido objeto de un extendido sabotaje,

El sector, dejando fuera Cartagena, llegó a superar los 3.000 trabajadores, con una amplísima producción: proyectiles, espoletas, granadas, bombas de aviación y de mano, explosivos, direcciones de tiro, reparación de aviones y fabricación de repuestos.

La Fábrica Nacional de Pólvoras establecida en la pedanía murciana de La Ñora, con 1.900 obreros, amplió sus instalaciones —especialmente para la elaboración de pólvora de fusil [15]— y aumentó su facturación al recibir maquinaria de Cataluña (Peirats, 1988: 103). Las pirotecnias particulares —muy numerosas en la vega murciana—, se destinaron al mismo objeto. Los obrajes metalúrgicos, muchas veces en manos de comités de control obrero, se emplearon en la fabricación de bombas (Santacreu, 1997, 76; González Martínez, 1999: 91-97). Se aclimataron factorías —algunas de cierto porte— en Abarán, Alcantarilla, El Palmar, Murcia, Mazarrón y Águilas [16]. No pocas colaborarán con las fábricas catalanas (Madariaga, 2003: 98).

El devenir de la guerra conllevó la progresiva concentración de instalaciones en la provincia. La pérdida de Castellón y el bombardeo sistemático de Sagunto motivó el traslado a Cieza de una de sus fábricas, con 800 trabajadores (Santacreu, 1992: 147, 2007: 114-123). En la Sierra de Ascoy —a cuatro kilómetros de esta localidad— se levantaron once naves para albergar talleres, almacenes, oficinas, generadores eléctricos y comedores [17]. Alhama de Murcia acogió dependencias de Experiencias Industriales S.A., procedentes de Aranjuez, con 40 trabajadores, dedicadas a la terminación de las direcciones de tiro de los destructores [18].

INDUSTRIAS DE GUERRA EN LA PROVINCIA DE MURCIA (NOVIEMBRE 1938)

LOCALIDAD	NOMBRE	PRINCIPALES PRODUCCIONES	NÚMERO DE OBREROS
Cieza	Fábrica nº 13 (Sagunto)	Proyectiles de 10,5	800
Abarán	Fábrica nº 18 Subsecretaría de Armamento	Espoletas para proyectil antiaéreo Oerlikon	150
Águilas	Fundición de los FF.CC. Andaluces	Fundición proyectiles 7,62	290
Alcantarilla	Fábrica nº 20 Subsecretaría de Armamento	Explosivos	1.200
Alcantarilla	Servicio de Aviación y Fabricación (SAF-2)	Reparación de Aviones y fabricación de repuestos	72
Alhama	EINSA	Direcciones de tiro	40
El Palmar	Servicio de Aviación y Fabricación (SAF-2)	Reparación de Aviones y fabricación de repuestos	-
Los Alcázares	SAF-22	Reparación de Aviones	-
Mazarrón	Fundición Gallego y Acosta	Fundición de granadas Valero	31

Murcia	Talleres Pablo Iglesias	Fundición proyectiles 7,62 y 10,5	250
Murcia	Talleres Peña	Fundición proyectiles 10,5, bombas de aviación y de mano	90
Murcia	Talleres Montesinos	Fundición espoleta antiaéreo Moreno Luque	30
Murcia	Talleres Rueda	Bombas de aviación	76
Murcia	Taller Viuda de Anastasio Alemán	Mecanización espoleta Moreno Luque	28
Mazarrón	Fundición Gallego y Acosta	Fundición de granadas Valero	31

Fuente: Elaborado a partir de AFPI. AASM-515-6. CNT-CRTL –Comité. Informe de los compañeros Carañana y Calvillo...

Por orden de 27 de febrero de 1938 se estableció en Murcia capital una delegación de la Dirección de Industria Naval Artillera (DINA), con jurisdicción en todas las fábricas que producían para la Marina. Tuvo a su disposición unos 30 establecimientos fabriles, directamente o por medio de contratos, entre otros la Fábrica de Pólvoras de La Ñora [19].

En Cartagena se militarizó el taller de Ginés Huertas, dedicado a la reparación de automóviles y maquinaria, con 15 obreros, en el que permaneció su dueño [20]. Se incautaron los talleres metalúrgicos de La Unión y las fundiciones de los barrios cartageneros de Santa Lucía y San Antón. Según Benavides (1976: 509), 14 se habilitaron para la fabricación de granadas de mano y de mortero Valero, junto con una manufactura de cartuchería y vitolaje. Como señalaba la Agrupación Socialista de Cartagena: «todos, absolutamente todos [trabajaban] para la guerra» [21].

Destacaron las factorías de la Sociedad Española de Construcción Naval, con unos 2.500 obreros; el Arsenal Militar, con 1.500, y una sección de la Fábrica Nacional de Cartuchería —desplazada desde Toledo y emplazada en el Parque de Artillería— con 1.200, el 80% mujeres. Se dispuso de las dos factorías que la Unión Española de Explosivos poseía en Cartagena, incautadas el 15 de noviembre de 1937: la de Productos Químicos (diputación de El Hondón), dedicada a la elaboración de explosivos, de 500 a 600 obreros, con una importante nómina femenina; y la Franco-Española de Explosivos (diputación de Alumbres), reorientada a la carga de proyectiles y a la fabricación de dinamita, con una producción diaria de 10.000 kilos [22]. Se sumó una fábrica de nueva planta de agresivos químicos en la isla Perdiguera del Mar Menor.

Un lugar relevante cupo a La Maquinista de Levante, en la vecina población de La Unión, un destacado centro de maquinaria, calderería y motores, propiedad de la Sociedad Minero-Metalúrgica Zapata-Portmán, primeramente, intervenida y finalmente incautada por la Jefatura de la base [23]. En marzo de 1937 contaba con 73 trabajadores, produciendo bombas para la aviación de Los Alcázares y llevando a cabo el torneado de proyectiles para el Arsenal de Cartagena (Egea Saura, 2018: 49-50).

Tal despliegue industrial estuvo respaldado por un formidable complejo minero y metalúrgico, que venía impulsando la economía del área desde mediados del siglo XIX. El 30 de abril de 1937 el Ministerio de Industria —con Juan Peiró— procedió a la incautación provisional de todas las minas de plomo de Cartagena y La Unión y de las fundiciones del mismo mineral, empezando por la de la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya,

establecida en el barrio cartagenero de Santa Lucía. El ministro justificó la medida en un «taimado sabotaje» de la compañía francesa, apuntando a la paralización de sus minas y a la sistemática negativa a intensificar la producción metalúrgica, con la mayoría de los hornos sin funcionar. El posicionamiento de Peiró era firme: «Frente al proceder de una Empresa con intenciones sospechosas, tal vez inconfesables, está la voluntad del Gobierno en ganar la guerra y emancipar la economía del país de la especulación de un capitalismo más o menos nacional» [24]. La fundición fue definitivamente intervenida por orden de 24 de agosto de 1937 (Vilar *et al.*, 1991: 64-72).

La industria naval de Cartagena

La industria naval de Cartagena estaba llamada a ocupar un lugar de relieve en la defensa de la República, al quedar en manos enemigas las instalaciones de Ferrol y Cádiz, en tanto las de Bilbao (Sestao y Nervión) y Reinosa —de menor importancia— se perdieron en junio y agosto de 1937.

Desde el 25 de agosto de 1909 se hallaba estructurada en dos zonas: el astillero —cedido a la Sociedad Española de Construcción Naval— y el Arsenal militar (Ramírez, 1980: 89-91). La SECN estaba vinculada a grupos empresariales y financieros nacionales y tenía detrás a tres importantes firmas británicas, que controlaban el 40% del capital social: Vickers, Brown y Armstrong, una participación que aseguraba la necesaria transferencia tecnológica, dada la obsolescencia española (Egea Bruno, 1988: 26-29; Lozano Courtier, 1997: 281-303); Romero y Houpt, 2002: 67)

Según el resumen de obras de 1931 la factoría estaba dedicada a la construcción de destructores, torpederos, cañoneros y sumergibles, además de fabricar máquinas y calderas [25]. A pesar de ser el centro naval más importante del Mediterráneo, sus instalaciones solo admitían buques de hasta 3.000 toneladas. En 1933 se iniciaron las obras del alargamiento del dique seco, que pasaría de 150 a 216 metros, para poder varar cruceros. No se concluyeron hasta mediados de 1941 (Blanco Núñez, 2012: 265). Al retraso contribuyó, como se verá, la Quinta Columna. La memoria suscrita en 1936 por el entonces ministro de Marina —José Giral—, ponía de manifiesto las deficiencias detectadas. Entre ellas la prolongación del dique, la instalación de depósitos de combustibles y agua y la ampliación del muelle de submarinos para 12 unidades. En total se presupuestaban 71.992.000 pesetas, la cifra más elevada de las asignadas al acondicionamiento de las bases navales: 157.750.000 pesetas [26].

Iniciada la guerra, cambiaron los órganos de gestión. Por decreto de 21 de agosto de 1936 quedó disuelto su consejo de administración, al no ofrecer «...las garantías de adhesión absoluta y sin reservas que se requiere...» [27]. Se creó en su lugar una comisión presidida por un delegado del Estado e integrada por los intereses en presencia: un técnico de los Ministerios de Marina, Hacienda, Guerra, Industria y Comercio, un apoderado de los activos británicos, tres delegados del personal —dos por los obreros y uno por los empleados— y tres miembros designados por el Gobierno. Días más tarde se instauró un comité de control obrero, siguiendo el acuerdo tomado en asamblea general por los Sindicatos Sidero-Metalúrgicos de Industrias Navales y Terrestres (UGT) y el de Industrias Metalúrgicas y sus anexos de Cartagena (CNT). El 2 de septiembre el Gobierno aceptó su constitución, valorando que la iniciativa podía «...contribuir poderosamente al desarrollo de los trabajos de tanto interés que dicha dependencia realiza» [28]. El comité quedó formado por 10 representantes de los trabajadores, cinco por cada sindicato. Tras su establecimiento solicitó el nombramiento de un delegado del Estado para la dirección conjunta de la factoría. El 29 de septiembre el socialista Miguel Armentia Gutiérrez fue designado para aquel puesto [29]. La Comisión y el Comité compusieron el nuevo consejo de administración. En enero de 1937 la dirección se organizó en una sección técnica, asumida por un delegado del Gobierno y dos ingenieros, y otra económica, en manos del comité de control, formado ahora por doce obreros, con igual paridad sindical [30].

La fiscalización tropezó con la creciente recuperación del poder por parte del Estado. Su liquidación puede situarse el 17 de mayo de 1937 con la formación del Gobierno Negrín, con Indalecio Prieto como ministro de Defensa Nacional. En aquella línea de actuación, el 9 de junio de 1937, Bruno Alonso González, diputado socialista por Santander y comisario de la Flota desde el 29 de diciembre de 1936, fue nombrado Comisario General de la base naval de Cartagena (Egea Bruno, 2021: 1.093-1.122). El 3 de julio proponía los delegados para sus distintas dependencias, solicitando la intervención de la factoría naval [31]. La CNT no tardó en sospechar de las intenciones de fondo que, a su juicio, facilitarían el «espionaje fascista» [32]. El 30 de septiembre Prieto replanteó la organización existente: «Con la misma facilidad que se estatuyó, se puede dejar sin efecto» [33]. Por decreto de 23 de enero de 1938, alegando que el curso de la guerra había «...modificado considerablemente las circunstancias», suprimía la Comisión y el Comité de Control Obrero. El Estado recuperaba la dirección del establecimiento [34]. En la ponderación de Luis de Vial, su antiguo director, la supresión del control sindical empoderó a los jefes de la factoría, permitiendo su actuación [35].

El sabotaje del astillero

La SECN se dedicó a la construcción y reparación de buques y, en menor medida, a la fabricación de proyectiles de 7,5 m/m. En enero de 1937 contaba con 2.247 obreros y 129 empleados. En el momento del golpe militar trabajaba en el alistamiento de varios destructores. Tropezó con los problemas derivados de su artillado, dada la dependencia de la fábrica de San Carlos en Cádiz, tomada por los rebeldes (Ramírez Gabarrús, 1980: 154). A la espera de poder contar con municiones para los cañones de 120 mm., que tenían algunas de las nuevas unidades, se recurrió a las piezas artilleras del desaparecido *España* y a las de los barcos averiados. Más complicada fue la dotación de direcciones de tiro y girascópicas, que procedían de Alemania e Inglaterra [36]. Los buques fueron entrando en servicio de forma escalonada, retrasándose algunos meses con respecto a las previsiones realizadas en tiempos de paz: *Jorge Juan* y *Gravina* (24 de agosto de 1936), *Escaño* (15 de septiembre de 1936), *Císcar* (24 de octubre de 1936), *Almirante Miranda* (25 de julio de 1937) y *Ulloa* (20 de noviembre de 1937).

Durante la guerra se paralizó la obra nueva por falta de materiales, especialmente de los procedentes del extranjero, en lo que medió la intervención de los saboteadores. Las carencias afectaron a los destructores *Álava* y *Liniers*, a los submarinos *D-1*, *D-2* y *D-3* y a las barcas petroleras de 100 y 250 toneladas [37].

La gran carga de trabajo fueron las reparaciones, multiplicadas por los combates, los ataques aéreos, las agresiones enemigas, algunas de ellas facilitadas por los quintacolumnistas, como el torpedeamiento del crucero *Miguel de Cervantes* o el ataque al destructor *Churruca*, y los estragos intencionados, entre otros, la quema de calderas del destructor *Alsedo* por falta de alimentación o la rotura de la hélice de estribor del *Miranda*.

La factoría naval fue objeto de reiterados actos de sabotaje, confirmándose las sospechas formuladas en su día por M. Alpert (1987: 207-208). La dirección fue una pieza clave. El 1º de noviembre de 1937 —a propuesta de Bruno Alonso— Rafael Crespo Rodríguez fue designado para ocupar aquel puesto: «Creo que hay un ingeniero que se dice es lo mejor en la Constructora» [38]. Obviaba que sobre él pesaba la sospecha de la voladura del acorazado *Jaime I*, ocurrido el 17 de junio de 1937, con un balance de 300 muertos y un centenar de heridos. Bien es cierto, que la investigación realizada no llegó a una conclusión definitiva sobre las causas (Egea Bruno, 1996: 85-104) [39].

Con Crespo se inició el sabotaje a gran escala. Según su propio testimonio mantuvo sin ocupación a gran parte de la plantilla, a veces más del 50%. Redujo los turnos obreros de tres a dos, lo que implicaba la paralización de la actividad desde las 10 de la noche hasta las seis de la mañana. Multiplicó los costes de producción y retrasó de forma sistemática las obras a ejecutar, contando con la colaboración de los marinos. Una de las prácticas utilizadas fue el escalonamiento en las peticiones de obras [40]. Dilató y

entorpeció la compra de materiales, con errores en las medidas, «inexplicables en un ingeniero de su capacidad técnica», dejando de observar las más elementales reglas de previsión y coordinación de pedidos, con los consiguientes retrasos, ensayos y trabajos innecesarios [41]. Ocurrió tanto en la obra naval como en la fabricación de proyectiles, cuya producción diaria de 150 unidades se podía haber multiplicado con una mano de obra aleccionada por la dirección [42].

Su proceder fue objetivado por Luis de Vial, su antiguo director, que se basó en datos contrastados: tarjetas de trabajos, estado de obras, libretas de jornales, cuadernos de pedidos... Señaló la existencia de una cifra de gastos: «...verdaderamente exagerada e inadmisibles en la marcha normal de cualquier factoría». En el crucero *Miguel de Cervantes*: «...el precio por tonelada resultó a treinta mil pesetas, verdaderamente exagerado y que no puede ser más que una consecuencia directa de la obstrucción llevada a cabo». Redundaba en «la mala disposición de los trabajos y poca eficacia en los mismos» y en «...la relajación de la moral y disciplina consentida a los obreros». En la misma línea, los informes periciales de la posguerra, señalaban que los rendimientos eran inadecuados, a pesar de conservar una extensa nómina de personal, «...que un director concienzudo hubiera despedido y que naturalmente habría ido a parar a los frentes de combate» [43].

El resultado fue el incremento de los tiempos de las reparaciones. Los retrasos acumulados iban desde los tres a los 14 meses, dando lugar a que algunas unidades no volviesen a entrar en servicio. El crucero *Miguel de Cervantes* se vio especialmente afectado. La recuperación pudo llevarse a cabo en un plazo de siete meses, quedando listo para pruebas de mar a los 16 meses y medio, un exceso de tiempo de más del cien por cien: «...muy superior el tiempo invertido al empleado en tiempos normales y en época de paz». Los técnicos franquistas señalaron además que las obras no fueron terminadas con garantía [44].

TIEMPOS EFECTIVOS DE LAS REPARACIONES

UNIDAD	ENTRADA ASTILLERO	TIEMPO ESTIMADO	ENTRADA SERVICIO	TIEMPO EFECTIVO
Crucero <i>Miguel de Cervantes</i>	22-XI-1936	7 meses	26-IV-1938	16 meses y medio
Destructor <i>Alcalá Galiano</i>	VI-1937	6 meses	No entró en servicio	20 meses
Destructor <i>Churruca</i>	VIII-1937	5 a 7 meses	No entró en servicio	19 meses
Destructor <i>Escaño</i>	IX-1937	1 mes	II-1938	4 meses y medio
Crucero <i>Libertad</i>	IX-1937	Dos semanas	I-1938	3 meses y medio
Submarino C-1	VIII-1936	Cuatro semanas	III-1937	7 meses

Fuente: Elaboración propia.

La labor de Crespo se distinguió por las dificultades que opuso al alargamiento del dique seco proyectado en 1933, a pesar de su urgente necesidad, como aparecía reflejado en la memoria presentada a Indalecio Prieto por Luis González de Ubieta, jefe del Estado Mayor de la Marina (Cervera, 1978: 318). Dio cuenta de la peligrosidad de su empleo, falseando cálculos y boicoteando las bombas de desagüe para simular filtraciones, consiguiendo retardar la rehabilitación del crucero *Libertad*, alcanzado por la aviación enemiga el 17 de junio de 1938, obviando que meses atrás se había varado en las mismas condiciones al *Cervantes* [45]. La obstrucción coincidió con la llegada del Ejército nacionalista al Mediterráneo.

Las dilataciones lastraron la eficacia de la flota. Ese fue el objetivo declarado por Crespo: «El criterio mantenido de retardar las operaciones y el entrelazado de éstas, permiten asegurar que solo en rarísimas ocasiones han salido los tres cruceros rojos juntos a la mar» [46]. Las consecuencias eran de una enorme gravedad, como declaró Pedro Rodríguez Contreras, coronel auditor de la Armada: «...siempre había fuera de servicio tres o cuatro destructores» [47]. De este modo, el *Libertad* tuvo que combatir solo con los barcos enemigos que, desde noviembre de 1937 —tras el control del Cantábrico—, incrementaron su presencia en el Mediterráneo.

Lograron la retirada del servicio de algunas unidades: los sumergibles *B-1* y *B-2* [48] y el destructor *Lazaga* [49]. Para que no les quedara nada por hacer, postergaron las atenciones a los buques mercantes, cuyas obras se eternizaban, preteridas a los trabajos de la marina de guerra, olvidando su interés en el aprovisionamiento de víveres, de productos industriales y de guerra, tan necesarios en un conflicto bélico [50].

Tal fue la situación desencadenada que en julio de 1937 Bruno Alonso propuso a Prieto la incorporación de la SECN al Arsenal, «pues como está hoy no debe de seguir» [51]. Lo repitió el 20 de agosto: «...pues actualmente no rinde lo debido» [52]. Se encontró con la negativa de Prieto, que lo estimó contraproducente: «...ello no serviría sino para contagiar a la Constructora de vicios profundos que, por lo visto, imperan en el Arsenal» [53].

El sabotaje del arsenal

La mediación sindical también llegó al Arsenal, donde existía una clase obrera combativa. El 18 de julio de 1936 sus dirigentes solicitaron armarse contra los jefes y maestros considerados sospechosos, reclamando su expulsión. Organizaron la Comisión Inspectora de la Maestranza, integrada por vocales de cada uno de los talleres, donde previamente se habían constituido comités formados por representantes de la UGT, de la CNT y de las organizaciones políticas consideradas afines, incluida Izquierda Republicana [54]. La mayoría del personal fue cedido a la Subsecretaría de Armamentos. El 80% de sus 1.500 trabajadores estaba militarizado [55]. El centro se aplicó a diversas tareas de reparación y reforma y, sobre todo, a la fabricación de granadas, bombas y espoletas [56].

A finales de agosto de 1936 el general Francisco Matz, subsecretario de Marina, llegó a Cartagena para disponer la fabricación de granadas, al contarse con la cadena para su forja desde mucho antes del comienzo de la guerra, de la que estaba al tanto por haber sido jefe del Ramo de Artillería (VV.AA, 1967: 304) [57]. Recibió el encargo el teniente coronel Lorenzo Pallarés Cachá, jefe de Trabajos del departamento citado. Levantó tal clase de inconvenientes, que a los tres meses fue preciso el envío de un maestro y cuatro operarios especialistas del taller de Trubia. Su trabajo se vio obstaculizado al haberse desmontado, para justificar los retrasos, parte de la instalación de las prensas. Puesta en marcha la producción, el escaso rendimiento y el enorme gasto de materiales, especialmente de acero rápido, provocó el envío de un maestro de taller de nacionalidad rusa con su intérprete, los que se pusieron al frente de la parte mecánica de la elaboración y dieron las normas de producción. Su estancia fue de cuatro meses, dejando establecida la fabricación. La manufactura no comenzó hasta febrero o marzo de 1937, cuando hubiera podido realizarse de forma inmediata [58].

En los Talleres Mecánicos no se fabricó ningún proyectil para la Marina, viniendo el material de Barcelona y Valencia, a pesar de tener elementos para su elaboración. Se manufacturaron para el ejército de tierra de 10,5 m/m y de 76,2 m/m de campaña, llamado ruso por su empleo en el cañón de regimiento modelo 1927. La producción se distribuyó entre la forja en el Arsenal, el maquinado en La Unión y la carga en la fábrica de Alumbres, con la única finalidad de obstaculizar su acabado, al tener que transportar el material a puntos distantes [59].

La productividad fue inadecuada, teniendo en cuenta el número de máquinas y el personal asignado, con una media de 35 unidades diarias, cuando hubiera podido llegarse a un mínimo de 500, empleando tres turnos de ocho horas. La fabricación fue deficiente, no alcanzando los pesos reglamentarios, haciendo variar su centro de gravedad con la inclusión de tacos de plomo; despreocupándose de la comprobación de las excen-tricidades y la presión hidráulica; dejando sin rectificar las bandas de conducción ordenadas en las especificaciones; prescindiendo de pruebas para evitar ser descubiertos y obviando el uso de aparatos para temple, existiendo planos para su construcción, dando lugar a un importante porcentaje de acabados inútiles. Pasaron por alto la comprobación de los calibres, lo que dio lugar a la rotura de cañones. A partir de estos accidentes —noviembre de 1938— se ordenó el vitolado del material existente en buques y polvorines. Junto con ello, los proyectiles de 76,2 a/a.- 101,6 a/a y 120 m/m a. ex se cargaron sin el comprimido de trilita pulverizada, intermedio entre la espoleta y la carga explosiva, elemento de vital importancia para su buen funcionamiento [60].

El general Matz también encargó la fabricación de espoletas de culote denominadas *Simplex*, sustitutiva de la reglamentaria tipo *Boffors*, a emplear en proyectiles de alto explosivo. Fue encargada a Pallarés, que ralentizó la ejecución de los planos durante ocho meses y, apremiado, los realizó con errores para producir fallos. La reforma y los ensayos subsiguientes postergaron la orden de ejecución a enero de 1937. Los artificios se fabricaron en Barcelona bajo la dirección del teniente coronel José Hernández Fernández, cuyas obstrucciones burocráticas pospusieron al 5 de junio la firma del contrato con la empresa Orpheo Sincronic S.A. (OSSA). Según constaba en el informe pericial realizado por los técnicos franquistas el resultado fue «deficiente y peligroso», con referencias al detonador, los cerrojos de seguridad y al tapón del culote, lo que hacía arriesgado su manejo, además de producir explosiones prematuras. Dejaba de funcionar a distancias medias de tiro, careciendo de seguro y de las garantías precisas de almacenaje y transporte. De estos dispositivos se dotó a las granadas de gran capacidad de la flota republicana [61].

En el Taller de Explosivos se confeccionaron detonadores para proyectiles de la Marina (76,2 m/m Y 101,6 m/m) y del Ejército (10,5 m/m). Desde el 13 de febrero de 1927 existían especificaciones y planos para su fabricación y carga. A pesar de ello se difirió su puesta en marcha. El Ramo de Artillería se limitó a la parte más sencilla —la elaboración de cápsulas de cobre—, ejecutándose la totalidad del artificio en el Taller de Torpedos, que carecía de instalaciones adecuadas y de personal especializado. Se sabotó su producción, manipulando las capsulas iniciadoras, usando cargas insuficientes, sin llevar a cabo las necesarias rectificaciones, a pesar del elevado número de fallos observados, más del 50% [62].

Se imposibilitó la fabricación de minas submarinas. Un dictamen de enero de 1937 dirigido por Pallarés al Estado Mayor declaraba peligrosa la mina tipo *Elizalde*, sabiendo que era perfectamente eficaz al haber formado parte de su comisión de estudio. Quedó anulada su preparación industrial, obligando a la experimentación de otro prototipo, consiguiéndose que se terminase la guerra sin que se hubiera concluido ninguna unidad [63].

Tenemos constancia de la efectividad de estos sabotajes, empezando por los testimonios de los mandos republicanos sobre los fallos detectados en los frentes (Viñas y Hernández, 2010: 222; López García, 2017: 231-232). Sus defectos también fueron acreditados por los especialistas de la empresa Orpheo Sincronic S.A. y por los peritos

nombrados en la posguerra, que hacían referencia a las muestras de material recogido sin haber hecho explosión [64].

El daño se extendió a otros departamentos, empezando por el de Ingenieros. El proyecto de conversión de los destructores *Alsedo* y *Lazaga* en minadores, cursada por oficio de 17 de febrero de 1937 y reiterada en varias ocasiones, no fue presentado hasta el 1º de octubre, y lo fue de manera incompleta y sin el necesario detalle para ser llevado a término. Sabotearon las direcciones de tiro de los destructores, aplazaron el montaje de piezas artilleras a bordo de bous y barcos auxiliares y retardaron los cambios de artillería de los buques, operaciones frecuentes por estar averiadas las piezas o por falta de municiones de su calibre. Los cañones de 120 m/m de cuña y tornillo tenían una diferencia en los diámetros de las basadas de 13 m/m y en el número de pernos de anclaje: 18 y 24, respectivamente. En lugar de unificar el número de orificios, como hubiera sido lo razonable, se taponaban con soldadura los taladros de cubierta y se volvían a taladrar y escariar para adaptar los cañones. Lo que podía ser una jornada de trabajo se convertía en seis [65]. De los 16 cañones existentes en el *Jaime I* se desmontaron 13 en 18 meses, trabajando en jornada intensiva, cuando se podía haber realizado en 20 días. Terminada la guerra, sin operarios apenas, los tres cañones restantes se desarmaron en cinco días. Estiraron el arreglo de la grúa flotante —conocida como *Sansón*— durante más de tres meses, cuando se podía haber concluido en 20 días. Durante ese tiempo el submarino *B-2* se estuvo utilizando para suministrar energía eléctrica a la cabria, que tenía el motor estropeado. El deseo era evitar que el submarino se emplease en acciones de guerra.

Las tareas de salvamento fueron entorpecidas. El teniente coronel de Ingenieros Manuel López-Acevedo Campoamor, al frente de la Jefatura de Trabajos del Ramo de Ingenieros, encargado de instalar una central de asistencia a bordo de un navío, «no hizo absolutamente nada». Se negó, incluso, al socorro de varios barcos de transporte —*Queen of The Bay* y *Poeta Arólas*— y del *Aljibe número 3*. Lo más destacado fue su negligente actuación en la recuperación del *Jaime I*, contando con la colaboración del capitán de Artillería Joaquín Esteban Ciriquian. El acorazado, saboteado el 17 de junio de 1937, fue puesto a flote el 1º de marzo de 1938, cuando pudo llevarse a cabo en un plazo máximo de tres meses. Una labor inútil, dado el estado en que quedó tras el atentado. La finalidad del retraso —según propia confesión— era «...mantener el mayor número posible de personal y material entretenido en un trabajo estéril». El desartillado fue igualmente lento, «a fin de favorecer la causa nacional», ya que los cañones se podían haber reinstalado para defensa de costas [66].

Se demoró durante siete u ocho meses —cuando pudo ser cuestión de 20 o 25 días— la habilitación para petróleo de la cisterna de agua existente en el Monte Atalaya. Se imposibilitó la traída de agua —uno de los grandes problemas de la base—, aprovechando las obras protegidas en julio de 1937 por la Mancomunidad de los Canales del Taibilla. La obstrucción corrió a cargo de Pedro Vargas Serrano, teniente coronel de Ingenieros de la Armada, que destinó la tubería allegada a una obra innecesaria [67].

En el Laboratorio de Química el balance fue particularmente deficiente, con un reducido número de análisis y de resultados discordantes. Se obstaculizó la compra de artículos, imposibilitando la mayor parte de los trabajos. No se llegó a instruir al personal ni acopiar el material necesario del Servicio Antigás, con la consecuente desmoralización ante un posible ataque químico. Los peritos pudieron observar la rotura intencionada de los aparatos utilizados en las pruebas de los filtros de las máscaras. Se soslayó la orden de octubre de 1937 de instalar aparatos fumígenos —cortinas de humos— en los destructores, dando informes desfavorables, no procediéndose a su montaje, cuando el problema estaba resuelto desde antes de la guerra. En el Taller de Óptica se inutilizaron aparatos o no se llegaron a reparar. Sucedió con los periscopios, los telémetros y demás instrumentos de tiro. Se dificultó la adquisición de piezas: «...llegando al extremo de que finalmente las únicas obras que se hacían eran componer relojes» [68].

La mano de obra

El papel de los trabajadores resultó vital en la caída de los rendimientos. Se atendió a su número, considerado como factor principal, aunque existieron otros condicionantes. Una orden de 20 de diciembre de 1936, dirigida al delegado del Estado en la SECN, requería la reincorporación antes del 1º de enero de 1937 de los obreros que se habían alistado en las milicias: «...las necesidades de la guerra no se cubren sólo en los frentes de batalla [...] hay que atenderlas también y de modo intensísimo en los sectores industriales encargados de abastecer al Ejército en lucha» [69].

No parece que fuera suficiente. El 8 de enero de 1937 Prieto mostraba su desasosiego por el retraso en la reparación del *Cervantes*: «Es necesario que se trabaje las 24 horas seguidas. Si ahí no hubiese personal especializado en las obras que necesiten hacerse, podrá llevarse de aquí, de Valencia, de la Unión Naval de Levante...» [70]. El problema subsistió en los meses siguientes, como destacaba Alonso en agosto, cuando solicitaba la traída de trabajadores de Bilbao y Santander. A su juicio, treinta o cuarenta electricistas y un centenar más de montadores y mecánicos [71].

La cuestión se agravó cuando se dictó la orden de incorporación a filas de los operarios del Arsenal pertenecientes a las quintas de 1937 y 1938. El comisario comunicó los desastrosos efectos de la medida, abundando en que sus trabajos interesaban «tanto como los frentes» [72]. No obstante, se venían detectando abusos en los reclutamientos. Se quisieron corregir con el decreto de 21 de octubre de 1937, que establecía la creación de comisiones inspectoras volantes para recorrer fábricas y talleres afectos a las industrias de guerra, «...para comprobar la insustituibilidad de los exentos» [73]. Tenían motivos para sospechar como se deduce de la declaración del teniente coronel Pedro Vargas Serrano:

Le daba certificado de excepción de incorporación a filas a todo el personal de albañilería a mis órdenes con lo que conseguía restarlo a los frentes y aquí los tenía dedicados a una labor de inutilidad completa para la guerra [74].

Prieto desconfiaba de los trabajadores, algunos de los cuales habían ingresado bajo los colores del Frente Popular: «...y nada tendría de particular que con semejante disfraz hayan conseguido colarse en el Arsenal muchos favoritos que, además de serlo, resulten incapaces» [75]. Tampoco el aval sindical o político, exigido para ingresar, era una garantía [76]. Peor consideración reservaba para los empleados de la SECN. El 22 de noviembre de 1937, después de un año del torpedeamiento del *Cervantes*, se sintió autorizado para expresarse sin cortapisas:

El abandono de que ha sido objeto ese barco se traduce en mí en sentimientos, no sé si de odio o de desprecio, contra toda la gentuza que con espíritu de asilados se refugian en la factoría de la Constructora Naval, vergüenza de las vergüenzas. Yo haría cuerdas y muy largas con personal de esa factoría y los llevaría a campos de concentración a deslomarse haciendo trincheras o construyendo reductos. Todos se lo merecen: director, personal subalterno y obreros. Todos. Eso no es una factoría, eso es una casa de caridad [77].

La pereza fue considerada como un acto de sabotaje [78]. Desde *Metrala*, órgano de las Fuerzas Militares, Fábricas y Departamentos de Guerra de la base naval principal de Cartagena, dirigido por Bruno Alonso, se alentaba al trabajo [79]. El PCE se manifestaba en el mismo sentido, señalando a una dirección que amparaba la desidia de los empleados, al no existir normas de producción ni estar fijados los tiempos asignados a las tareas. En el Pleno de Industrias de Guerra, celebrado el 12 de agosto de 1938, se

responsabilizaba a los ingenieros, opuestos a las mejoras planteadas, atentos a reprimir a sus militantes «...eran perseguidos algunos camaradas antifascistas, dándose el caso de despedir a algunos camaradas sin motivo justificado» [80]. Los trabajadores no quedaban exentos de culpa:

Por incapacidad, irresponsabilidad o poca adhesión a la causa, la dirección de este establecimiento no obtiene de los talleres todo lo que sus grandes posibilidades lo permiten. La moral de los obreros es muy baja y el espíritu de sacrificio malo. En general no se trabaja la jornada a labor completa, pierden mucho tiempo por gandería. Cuando algún camarada nuestro trabaja algún tiempo más de la jornada lo combaten y es común oír por un proyectil más que Vd. haga no se va a ganar la guerra. La dirección ve todo esto, pero no toma medida alguna [81].

Los comunicados del Comité Comarcal alentaban a la disciplina, mostrándose contrarios a que los trabajadores cobrasen pluses de guerra, horas extraordinarias y gratificaciones, ya que si se esforzaban lo hacían en beneficio «de su clase, de su causa, de su propia existencia». Los acusaba de querer vivir con comodidades, insistiendo en su nula entrega [82].

La conciencia de clase apenas estaba desarrollada. Lo subrayaba Alonso: «...la falta de sacrificio de mucha gente que vive de espaldas a la tragedia, mientras otros lo están dando todo en los frentes de combate...» [83]. Para los comunistas aquellos trabajadores representaban la aristocracia del proletariado. Sus jornales iban desde las 18 pesetas de los peones a las 21 de los operarios de 1^a [84], cuando en la misma localidad había quien cobraba 10 pesetas [85]. Trabajaban 44 horas a la semana, la llamada semana inglesa.

Su nivel de sindicación era bajísimo. Hasta 1936 se contabilizaban 450 obreros con carné, 400 a la UGT y 50 a la CNT, «pero sin espíritu de clase». El PCE señala que «Eran gente reacia a la lucha, cuando han secundado alguna huelga, lo han hecho obligados. Les faltaba una dirección revolucionaria, que no se la podían dar los socialistas y anarquistas» [86]. La mayoría eran simplemente *ugetistas*. De los 2.500 obreros de la factoría solo 36 eran comunistas. Tampoco estos daban muestras de entrega: «Se está reorganizando la Célula que cuenta con 36 compañeros ganados en gran parte por la pasividad y el pesimismo» [87]. Por lo demás, la labor sindical brillaba por su ausencia: «Ya era hora de que los sindicatos de la UGT movilicen y orienten a sus afiliados, procurando crear en ellos la mentalidad del sacrificio y de guerra que en Cartagena hace falta» [88].

La CNT compartía la crítica, apuntando que aquel estado moral era «producto del esfuerzo de los saboteadores que ocupan los cargos de responsabilidad». Según su criterio, reinaba la indolencia: «...se observa que, de un grupo de diez, tres trabajan de mala gana, los otros siete miran fumando y el Jefe de trabajos lee sentado al sol la prensa diaria». La jornada de trabajo era de 7 a 12 de la mañana, y de 13,30 a 17 de la tarde. Media hora antes de dar de mano entraban en los cuartos de aseo preparándose para salir. Sus llamamientos no dieron resultado [89]. Acusaba a sus jefes de «...poca voluntad y espíritu revolucionario» [90]. Culpaba a su director —Crespo—, de la reducción de los turnos obreros de tres a dos. También a los cuadros técnicos: «Si hubiese ingenieros afectos a la causa e interesados en el triunfo, cabría esperar algo» [91].

En el Arsenal tampoco existían normas de producción ni estaban fijados los tiempos de los trabajos. Medió el absentismo de los oficiales responsables de los talleres, amparados por los superiores, aceptando pretextos y enfermedades, corroborando la existencia de la trama quintacolumnista, como testificará el capitán Joaquín Esteban Ciriquian, jefe de Trabajos del Ramo de Artillería: «...abandonando casi completamente los trabajos del Arsenal, no apareciendo por los Talleres y dedicándome solamente a despachar papeles, que aumentaban por día» [92].

Lo mismo se indicará de Pedro Vargas Serrano, que «era muy raro que apareciese por allí» [el taller y los diques] y de José Parga Rapa, teniente coronel de Ingenieros, que «...no iba casi nunca por las obras ni por el Taller y que sólo empezó a frecuentarlo a mediados de marzo del año actual [1938] ». No dirá otra cosa de Manuel López-Acevedo: «...solía ir muy rara vez por el [Taller], así como por las obras» [93].

La central anarco-sindicalista apuntaba también a otro tipo de razones igualmente punibles, como era el empleo de los operarios en cometidos particulares de los mandos:

¿Por qué los obreros que pagó el Estado abandonan la producción de Guerra para ir a hacer instalaciones de luz lujosas, agua, gas, casetas de baño, etc., en los chalets a orillas de la playa que han requisado los Jefes Militares? [94].

El control sindical dejó de ser operativo. Los delegados nombrados para cada taller no realizaban tarea alguna, «excepto cobrar las cuotas». Para Alonso, la mejor demostración de su inutilidad era la larga reparación del *Cervantes*: «...los Comités de Control y cuantos tienen alguna autoridad, debieran volcarlo todo en ella, buscando el material y los hombres indispensables por cuantos medios se disponga» [95].

Fue inevitable que los problemas de la retaguardia afectasen a los trabajadores, en particular los derivados de la falta de vivienda y la penuria de alimentos, quedando de manifiesto desigualdades sangrantes entre militares y civiles, denunciadas por Alonso [96]. La Agrupación Socialista secundaba el contraste que existía «...entre el elemento militar que tiene cubiertas sus necesidades y la población civil que carece absolutamente de todo». A su juicio, Cartagena, que ocupaba un puesto relevante en la defensa de la República, estaba peor abastecida que Valencia, Alicante y Murcia [97].

La escasez se veía acentuada por las labores de sabotaje. El Cuerpo de Intendencia —«un antro de fascistas»— [98], tuvo un papel destacado en la caída de los rendimientos obreros y en el desplome de la moral de la población civil. Según propia confesión, crearon todo tipo de dificultades, procurando, «...que la alimentación del personal fuera cada vez peor a fin de crear el descontento» [99]. A los cometidos de ayuda a sus correligionarios —propios del Socorro Blanco—, sumaron el estrago. Perdieron un cargamento de trigo, inutilizaron 553.000 kilos de jamón en conserva, que dejaron expuesto al sol, y averiaron las cámaras frigoríficas, lo que conllevó la putrefacción de las carnes almacenadas. Aprovecharon sus atribuciones para acaparar las cosechas asignadas a la base, malogrando más de 300.000 kilos de patatas [100]. Retrasaron los expedientes de compra, exigiendo el cumplimiento de todos los trámites reglamentarios, motivando frecuentes reclamaciones de buques y servicios. Fueron más lejos. Prepararon la Intendencia para la sublevación que planeaban contra la República (Egea, 2020: 116).

Los efectos fueron visibles a partir de julio de 1937, en una ciudad que debía estar bien abastecida por los suministros que llegaban del exterior, especialmente de la Unión Soviética [101]. Se dieron otros agravantes. La localidad carecía de recursos agrícolas: «su campo yelmo y sin producción agrícola, ni huerta». Mediaba una cuestión de jurisdicciones. El abastecimiento de la base estaba regulado por decreto, pero la población civil quedaba en el limbo. La autoridad militar pasaba la responsabilidad al gobernador civil, el cual se inhibía al considerar que Cartagena —desde el decreto de 2 de enero de 1937—, era un poder autónomo dentro de la provincia [102].

El 25 de octubre de 1937 Alonso alertaba sobre el drama del hambre: «...la población no come [...] viendo a los grupos de mujeres y niños que piden pan» [103]. El escenario fue empeorando con el paso del tiempo. El periódico *La Armada*, órgano de los marinos de la República dirigido por el comisario, publicaba el 2 de abril de 1938 una nota descorazonadora: «...lamentar ese espectáculo que se ofrece todos los días en las horas de comida a la popa de los barcos. Mujeres y niños famélicos y harapientos, esperan las sobras de la comida, disputándose la muchas veces» [104]. En diciembre la realidad era

insostenible, con un racionamiento paupérrimo. Por individuo y mes: un octavo de litro de aceite, 75 gramos de arroz y 50 gramos de bacalao. Con relación al pan: 100 gramos diarios y con «muchísimos días» en que no se podían facilitar.

Los trabajadores argumentaron la deficiente nutrición como causa de su baja productividad. A ello se refería la carta que Alonso dirigió a Prieto el 12 de septiembre de 1937: «El personal obrero que repara el *Cervantes*, me expuso la situación suya, diciéndome que carece de alimento y por consecuencia su esfuerzo no puede ser tampoco mayor... » [105]. La dieta era ciertamente pobre: «...su única comida durante el día no ha sido más que un tomate o una cebolla» [106]. A Prieto, en su línea de desconfianza del personal obrero, la explicación no le resultaba convincente: «...es probable que ahora no trabajen porque no comen, pero sincera y amargamente le diré que tampoco trabajaban antes» [107].

La propuesta de Prieto —sin recursos para atender la demanda de provisiones— era la evacuación de la población civil. Un colectivo difícil de deslindar en un enclave como Cartagena, donde la mayoría de los trabajadores estaban adscritos a las industrias de guerra. A ellos se unían los obreros portuarios —tan necesarios como los anteriores— y los familiares de marinos y militares. Alonso coincidía en la necesidad de aligerar la presión sobre los recursos, pero el remedio exigía la adopción de medidas contundentes, difíciles de dictar ante la ausencia de mandos decididos: «Aun contando con todo esto, hay mucha gente que debiera salir de Cartagena porque no tiene aquí ninguna misión, pero en estas cosas como en otra faltan autoridades con energías y capacidades para afrontarlo» [108].

La adquisición de suministros se convirtió en tarea prioritaria para los trabajadores. En la dirección de la factoría se creó una comisión con esta única finalidad, «pero hasta ahora consiguen muy pocos». Dieron vida a un comedor colectivo, que, desde el 1º de julio de 1938, ofrecía una comida, «de la cual hay que mejorar aún mucho» [109].

La actividad laboral se vio afectada también por los ataques de la aviación enemiga. Las consecuencias eran constatadas por el propio Azaña: «En Cartagena, después de los bombardeos, los obreros abandonan el trabajo y la ciudad en hora temprana, para esquivar el peligro» (Azaña, 1974: 139). Era lo que la CNT denominaba *la columna del miedo* (Martínez Leal, 1993, 319). A la merma de horas de trabajo se añadía la pérdida de materiales y la destrucción de talleres e infraestructuras, como el dique flotante y el tanque de petróleo de la Constructora Naval. No sorprende que el teniente coronel Pallarés solicitase la repetición de las agresiones aéreas durante las horas de trabajo [110]. Para contener aquella situación, la SECN construyó refugios para sus trabajadores, aunque fueron pagados por la Marina [111].

La percepción del fraude

La comisión de sabotajes no pasó desapercibida. El coronel maquinista Benito Scaluga señalará en su indagatoria que en la mayoría de los destructores se producían con inusitada frecuencia pérdidas de agua salada en los condensadores. Respondían, en la mitad de los casos, a acciones intencionadas [112].

Las primeras sospechas surgieron en enero de 1937, coincidiendo con la relajación de la presión revolucionaria. La correspondencia de Prieto y Bruno dejará constancia de la lentitud en la terminación de dos de los nuevos destructores: *Jorge Juan* y *Ulloa* [113]. También de los recelos despertados: «...resultaría intolerable que se demorasen las reparaciones, y más lamentable todavía que se produjeran adrede averías en los mismos». El ministro era consciente de los atentados perpetrados, dando noticia a Alonso «...de un acto de sabotaje en un destructor, para tenerlo en reparación y que no saliese a la mar» [114]. También, de que «El *José Luis Díez* ha[ya] sufrido tales actos de sabotaje, que no está en condiciones de navegar» [115].

El PCE no tenía dudas: «Nuestros camaradas afirman que hay casos de sabotaje abiertos y descarados» [116]. El dirigente Pedro Checa se hacía eco de aquella situación: «Las fábricas de guerra, de hecho, paralizadas, por sabotaje de la dirección, falta de abastecimientos y desmoralización absoluta de los obreros» (Viñas y Hernández, 2010: 254).

La CNT participaba de la misma observación: «...tenemos que hacer forzosamente una información pues el sabotaje es algo de locura». Denunció el daño producido a las mangueras de conducción del petróleo del *Campilo* al *Cervantes*, que estallaron al dar más presión al petróleo al ver que no pasaba [117]. Tampoco se le escapó el trasfondo del retraso en el alargamiento del dique: «...patentiza una vez más la mala fe de los que tienen la más alta responsabilidad en que esta obra no se haya terminado, pues para el más ignorante marino no pasa desapercibido la necesidad de tan urgente obra» [118].

Preocupaban, sobre todo, los retrasos en el crucero *Miguel de Cervantes*. Las obras fueron visitadas por Negrín, Miaja y Pedro Prado, aparte de la revista continua de los agregados soviéticos presentes en el Estado Mayor de la base. Para Alonso, significaba «...la victoria o la derrota de nuestra flota». Su abandono era evidente: «He pasado por allí varias veces y apenas he visto obreros trabajando [...] por la impresión que recibo, va todo demasiado despacio» [119]. La comunicación será utilizada como prueba de descargo de sus responsables.

El aprovisionamiento de materias primas y productos intermedios fue otro de los problemas detectados. Según la central anarco-sindicalista, el Cuerpo de Intendencia era «casi en su totalidad faccioso», constándole además sus relaciones con la SECN: «...empresa que siempre los subvencionó para obtener todo género de facilidades». Ahora era una de las principales contribuyentes del Socorro Blanco. Conocían la actuación del capitán Antonio González de Guzmán, jefe del Servicio de Víveres [120]. Su prensa lo señalaba directamente como responsable de la pérdida de miles de kilos de jamón en conserva y patatas: «Atención... a la Jauja de los *rabaneros*» [121]. Por rábanos eran conocidos los quintacolumnistas: rojos por fuera, blancos por dentro (Alpert, 1987: 304).

El abastecimiento industrial se vio agravado por la progresiva reducción del territorio legal, la precipitada reinstalación de las fábricas desplazadas de otras provincias y la desarticulación de los flujos comerciales (Catalán, 2006: 161). Alonso constató los efectos, pero nunca fue consciente de su trasfondo: «Yo no sé quién tiene la culpa de todo esto, pues tanto la Constructora como el Arsenal tienen siempre la disculpa del material que no viene o tarda en venir del extranjero». Lo justificaba en los trámites burocráticos y en el retraso de las salidas de las comisiones de compras. Sumaba la preeminencia otorgada a los pedidos cursados por la Subsecretaría de Armamento, refiriéndose a lo que acontecía con la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo en Sagunto [122]. La CNT solicitó la centralización y fiscalización de aquellas delegaciones, «...evitándose así que de lo que vale dos paguemos cien por ello y lo recibamos tarde o nunca». Añadía la huida de algunos de aquellos comisionados con las divisas [123].

La impunidad

La reiteración de los sabotajes dio lugar a la adopción de medidas, extremándose la vigilancia a partir del 1^o de agosto de 1937 [124]. El 6 de agosto se creó —dentro del Ministerio de Defensa Nacional— el Servicio de Investigación Militar [SIM], cuya misión era «...combatir el espionaje, impedir los actos de sabotaje y realizar funciones de investigación y vigilancia cerca de todas las fuerzas armadas dependientes de dicho Ministerio» [125]. A la supervisión contribuyeron los comisarios políticos, siguiendo las instrucciones de Bruno Alonso [126]. Los resultados distaron de ser óptimos. El mismo Alonso lo reconocía, señalando que «El Servicio de Investigación Militar es aquí deficientísimo» [127].

El coronel Sacaluga dejará constancia de la impunidad de aquellos enemigos en la sombra: «Ningún individuo perteneciente al personal de Máquinas sufrió el más leve castigo a pesar de las numerosas faltas profesionales que se cometían y averías que sufrían los barcos» [128].

Sorprende la ingenuidad de los que debían velar por la lealtad de los mandos. El ingeniero Pedro Vargas justificó el retraso en la varada del destructor *Sánchez Barcaiztegui*, «...recurriendo a argumentos erróneos, tales como la imposibilidad del rascado por las noches, humedad del dique, etc., etc.» [129]. Las demoras en el *Miguel de Cervantes* se excusaron con «alegaciones ridículas por parte de los ingenieros encargados de ellas y que solamente los rojos podían admitir» [130].

Si consiguieron burlar los controles establecidos se debió a la ausencia de cuadros técnicos fiables. El desconocimiento de los comisarios políticos era un aval de su impunidad, sirviendo además para certificar los informes técnicos que cursaban. Ocurrió con el destructor *Alsedo*, donde su comandante —Enrique Manera— contó con la colaboración del capitán maquinista Manuel Golpe Mosquera:

...a sabiendas de que le acompañaría el delegado político, con lo cual quedábamos garantizados ambos ante la desconfianza que constantemente tenían de casi todos los jefes y oficiales [...] y como el citado Comisario no tenía idea de lo que era un buque y menos con sus máquinas a toda fuerza [...] sacó la conclusión de que el barco no estaba en condiciones de navegar, que era lo que en definitiva deseábamos... [131].

El propio Alonso estaba en la inopia. Fue él quien propuso a Rafael Crespo para director de la SECN. En la carta que remitió a Prieto el 1º de agosto de 1937 se quejaba de la detención del ingeniero Félix Echevarría, otro destacado quintacolumnista. En su opinión: «...hombre considerado como el más activo y capacitado» [132]. El informe que suscribió en diciembre de 1937 arrojaba a otro saboteador: «He felicitado al ingeniero Don Manuel Acevedo por su comportamiento al comprobar, además de su pericia su empeño en la obra». Lo repetía en sus memorias: «Al cabo de un año, el *Jaime I* fue puesto a flote, aunque inservible ya, por el notable ingeniero naval señor Acevedo» (Alonso, 1944: 47).

No pasó de la formulación formal de quejas. Puso en duda el criterio de algunos ingenieros, como se desprende de su observación sobre la reparación del *Alcalá Galiano*, «...el cual tiene avería para seis meses, según los técnicos, cosa que me resisto a creer» [133]. Señaló la falta de capacidad del director y demás responsables de la SECN: «...con una cabeza inteligente y activa encargada de esto se hubiese adelantado mucho más». Apuntó con más contundencia a la Jefatura de la base, ejercida en esos momentos por Alfonso Játiva: «...la falta de un jefe enérgico que en vez de encerrarse en su despacho como cualquier jefe de oficinas visitase constantemente las obras y los departamentos» [134].

Hubo denuncias, como las cursadas por el propio jefe de la flota —Miguel Buiza—, entre otras sobre la reparación del destructor *Sánchez Barcaiztegui*, dando un parte «re-dactado en términos casi violentos», en el que aludía a la necesidad de realizar una rápida y rigurosa investigación sobre las actuaciones de los ingenieros, en particular de Pedro Vargas Serrano y Patricio Rodríguez Roda. Hizo otro tanto el también jefe de la flota González Ubieta cuando solicitó enjuiciar a los responsables de las averías y consiguiente inutilización del destructor *Lazaga* [135]. También el SIM acusó al Taller de Óptica, «...por demora en las obras y sabotaje». Se abrieron sumarios, pero quedaron en nada, como los instruidos a Pedro Vargas y Rafael Crespo [136]. Las detenciones por sabotaje fueron contadas, sin que se produjera ningún procesamiento.

La actuación de la red quintacolumnista puso a salvo a los sabotadores, cubriéndose unos a otros, como hizo el 2^o maquinista Gabriel Bea Rocamora, nombrado perito de la avería producida en una de las calderas del *Lazaga* —«que reunía todas las características de un sabotaje»—, poniendo a cubierto al auxiliar de máquinas David Laencina [137]. El comandante de intendencia Guillermo Avancini Bellido, cogido en falta, tuvo el respaldo del jefe del Arsenal, Patricio Rodríguez Roda [138]. El absentismo laboral fue respaldado por los jefes y los médicos que formaban parte de la trama [139].

En última instancia tuvieron el amparo del Cuerpo Jurídico, que los puso a salvo de las denuncias cursadas. Tal fue la colaboración prestada por el juez instructor del Juzgado Permanente de la base —el capitán de Infantería de Marina Vicente Trigo Sandomingo— y el fiscal del Tribunal de Alta Traición, José Garrigós Marín [140]. Destacó la actuación de Manuel García Padrón, teniente auditor de la Armada, que se resistió a abrir sumarios a pesar de las acusaciones recibidas, incluida la de González Ubieta ante el propio Negrín: «...poniendo en su conocimiento que, en opinión de un jurídico de la base naval, en Marina se podían cometer los más trascendentales delitos dentro de la mayor impunidad» [141]. También jugó su papel el capitán de corbeta José Sierra Carmona, responsable del Juzgado Permanente de Causas Técnicas, que consiguió el sobreseimiento de la mayoría de los cargos. Imputaciones gravísimas en tiempo de guerra quedaron sin la más mínima sanción. Entre otras, la rotura de una hélice del crucero *Miguel de Cervantes* al entrar en el dique; el incendio de una caldera del destructor *Lazaga*; el abordaje del vapor Gaditano a la *Grúa Atlas*, destinada a la descarga del material de guerra, o la colisión entre el destructor *Alcalá Galiano* y el mercante *Magallanes* [142].

La protección será corroborada por Camilo Baamonde, coronel auditor, al frente de la Jurisdicción de Marina de Cartagena, que abundará en la «...paralización e inutilización radical del resorte del poder judicial que, en otras manos, hubiera podido ser tan útil a la causa marxista en el ámbito de su esfera de acción». En 32 meses de guerra —de un total que superaba las 2.700 causas—, se celebraron tres vistas, de las que dos terminaron en absolución y una en condena, que luego fue indultada. El fallo habitual de los procedimientos era el sobreseimiento y, cuando no era posible, su dilatación indefinida, poniendo a los encartados en libertad provisional o en prisión atenuada. Se alardeó de ello en los interrogatorios de la posguerra, burlándose de Alonso: «...se quejaba con razón de que no encarcelaba a nadie y además ponía en libertad a quienes ellos detenían» [143]. Del funcionamiento viciado de la Justicia se harán eco los ministros González Peña, Bilbao y Blanco que, tras su visita a Cartagena el 20 de febrero de 1939, solicitaron el nombramiento de fiscales especiales [144].

Los tapados dispusieron de la tolerancia de algunos jefes considerados leales a la República, que en previsión de la derrota quisieron asegurarse el futuro. Fue el caso del coronel Luis Monreal, jefe del Ramo de Artillería a partir de julio de 1938, con carné socialista [145], que cubrió a sus subordinados, los capitanes de Artillería Joaquín Esteban Ciriquian y Bernardo Llobregat, permitiendo su continuado absentismo y aceptando sus bajos rendimientos [146].

La mayor prueba de actuación de los sabotadores fue su reconocimiento por la justicia franquista, a pesar de que sus méritos y servicios fueron mirados con prevención al haber prestado servicio en las filas republicanas hasta el final de la contienda. Su ayuda a las familias de los compañeros caídos en desgracia —enmarcada en la solidaridad corporativa— no fue estimada relevante y su participación en la sublevación de marzo de 1939, tras ser un fracaso saldado con numerosas víctimas, fue considerada demasiado tardía y sospechosa de oportunismo, de héroe de última hora, como aparecía en el informe del asesor del Estado Mayor de la Marina en el Cuartel General del Generalísimo [147].

El tamiz utilizado en los consejos de guerra fue tupido. El Servicio de Investigación Policial distinguió entre los que colaboraron «con los rojos» y los que se mantuvieron al margen, sufriendo privaciones y persecuciones [148]. En función de esos criterios, su destino fue dispar. Los más beneficiados quedaron absueltos, condecorados y

escalafonados. Los restantes —acusados de negligencia— fueron separados del servicio o cumplieron breves condenas, aunque no tardaron en ser indultados y recolados en empresas públicas, como el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, nueva denominación de la SECN, donde alguno fue nombrado jefe de sección (Egea Bruno, 2016: 17-46).

Conclusiones

La industria de guerra de Murcia desempeñó un papel relevante, máxime cuando la actividad catalana entró en recesión. A las factorías estatales se sumaron las incautaciones, con la progresiva transformación de talleres y obrajes, y la acogida de establecimientos de provincias limítrofes.

Destacó la industria naval de Cartagena, integrada por la SECN y el Arsenal militar, la única con entidad de la España republicana,

Una serie de factores permitieron la actuación de la Quinta Columna en aquel sector clave. Fundamentalmente la política de rehabilitaciones llevada a cabo por Indalecio Prieto y la minoración de la presión revolucionaria, derivada de la progresiva recuperación por parte del Estado de los resortes de control. A partir de 1937, coincidiendo con sendas determinantes, su desarrollo fue imparable.

La casuística de los sabotajes fue extensa. A las acciones directas, se sumó la inactividad de la plantilla, la reducción de los turnos obreros de tres a dos, retrasos y errores en la compra de materiales y la inoperancia del dique seco. Aprovecharon la indolencia de los trabajadores, minados por la escasez de alimentos, a los que contribuyó el Cuerpo de Intendencia dejando perder provisiones, tan necesarios para mantener el pulso de la producción y la moral de los trabajadores y de la población civil. Por lo demás, su conciencia de clase distaba de estar desarrollada. De nada sirvieron las consignas de partidos y sindicatos, ni la acerba crítica del ministro de Defensa Nacional. Todo ello conllevó el incremento de los tiempos de entrega de las unidades navales, cuando eran más necesarias, y el boicot de la producción armamentista.

En las filas republicanas hubo más que sospechas de aquellas acciones. Desde el ministro y el comisario al último eslabón de la cadena, pasando por las distintas afiliaciones políticas y sindicales. A la impunidad contribuyeron la ineficacia de las medidas adoptadas, el papel del SIM, más pendiente de las cuestiones políticas que industriales, la nula formación técnica de los comisarios y la propia red quintacolumnista, que sirvió de amparo a los saboteadores. En última instancia, contaron con el respaldo del Cuerpo Jurídico, que imposibilitó la actuación de la justicia contra los responsables de las acciones encubiertas.

El balance no pudo ser más negativo para la República. Una flota falta de unidades y mal armada, frente a un enemigo cada vez más superior, una producción bélica lastrada y con los rendimientos aminorados por una mano de obra alentada a la indolencia y mal alimentada. No hay duda de que el sabotaje fue uno de los factores que contribuyó a la derrota de la República.

Notas

1. Archivo General Militar de Ávila [AGMAV]. C. 2872, 1. Cuartel General del Generalísimo. S.I.P.M. Expedientes informativos del grupo Hataca (I), fol. 105.
2. Archivo Naval de Cartagena [ANC]. Servicio de Investigación Policial [SIP]. Exp. 2.959. Lorenzo Pallarés Cachá, fol. 5r.
3. *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, 18 de mayo de 1937, p. 389.

4. ANC. Causa 1.192/1939. Instruida contra el alférez de navío de la armada Carlos Esteban Hernández, fol. 142r.
5. ANC. Causa 867/1939. Instruida contra el comandante de Intendencia de la Armada José Sicilia Mendo y siete jefes y oficiales más, fol. 222r.
6. ANC. Causa 775/1939..., fols. 12r, 58v, 61r y 82v.
7. Fundación Anselmo Lorenzo [FAL]. Inventario Ámsterdam [IA]. *Informe de la desastrosa actuación de nuestra Flota desde los comienzos de la revolución hasta la fecha*, fol. 4.
8. Centro Documental de la Memoria Histórica [CDMH]. Archivo de Bruno Alonso González [ABAG]. Correspondencia con Indalecio Prieto (1937-1938) [CIP]. Carta de Bruno Alonso, 23 junio de 1937 y 20 de noviembre de 1937.
9. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 23 junio de 1937.
10. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). *Informe del Comisario General de la Flota Republicana y Base Naval Principal de Cartagena, dirigido al Ministro de Defensa Nacional* (5 de diciembre de 1937).
11. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. Caja RE.149. Carpeta 7. Estado Mayor de la Marina. Pliego 1. *Nota reservada y confidencial del Jefe de E.M. de Marina para el Ministro sobre los resultados de la inspección a la Base Naval de Cartagena y otras Bases, la Flota, el Comisariado, la reorganización del E.M. y otros* (11 de mayo de 1938), fol. 1.
12. *Gaceta de Madrid*, 1 de noviembre de 1936, p. 604.
13. *Gaceta de la República*, 19 de junio de 1937, p. 1.275.
14. Archivo Histórico del Partido Comunista de España [AHPCE]. Manuscritos, tesis y memorias [Mtm]. Sig. 70/1. S. Antor, *Informe al buró político del PCE sobre las industrias de guerra en Alicante, Petrel, Linares, Cieza y Cartagena, entre junio y julio de 1938*.
15. Archivo Histórico Nacional [AHN]. FC-Causa General, 1067. Exp. 1. Pieza segunda de Murcia. Del Alzamiento Nacional. Antecedentes, Ejército Rojo y Liberación, fol. 84.
16. Archivo Fundación Pablo Iglesias [AFPI]. AASM-515-6. CNT-CRTEL – Comité. *Informe de los compañeros Carañana y Calvillo, referente a las industrias de guerra y sindicatos de las industrias sidero-metalúrgicas de Levante y Andalucía que se mencionan en el mismo*. Noviembre de 1938, fols. 16-22.
17. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1 ...
18. ANC. SIP. Exp. 4.649. Juan Sande García (s.f.).
19. *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, 1 de marzo de 1938.
20. AFPI. AH-36-3. UGT. Circulares (1937).
21. AFPI, AH-5-19. Correspondencia con la Agrupación Socialista de Cartagena (06-11-1935 / 12-01-1939), fol. 75r.
22. *Gaceta de la República*, 24 de noviembre de 1937, pp. 690-691. AGMA. C. 2936, 14. Cuartel General del Generalísimo. S.I.P.M. Notas informativas de material de guerra. 1937-38.
23. *Gaceta de la República*, 14 de septiembre de 1938, p. 1.241.
24. *La Vanguardia* (Barcelona), 24 de abril de 1937.
25. SECN, *Resumen de obras, 1931*, Suc. de Rivadeneyra, Madrid, (s.a.).
26. AHN. Diversos-José Giral, 2, N.40. *Memoria confidencial del estado de nuestras fuerzas navales y de las necesidades para establecer la base de nuestra defensa naval, que presenta el ministro de Marina al Consejo de Ministros y a la Comisión de Marina de las Cortes como explicación y complemento de la Ley de construcciones y habilitación de bases navales que se acompaña*, fols. 36-38.
27. *Gaceta de Madrid*, 22 de agosto de 1936, p. 1.407.
28. *Gaceta de Madrid*, 4 de septiembre de 1936, pp. 1.663-1.664.
29. *Gaceta de Madrid*, 30 de septiembre de 1936, p. 2.068.
30. AFPI. AH-36-3- UGT. Circulares (1937).
31. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 27 de septiembre de 1937.
32. AFPI. Archivo César Zayuelos [ACZ] César Zayuelos: *Memoria: La política en la Marina de Guerra. Once informes sobre lo que fue y como se procedió en la Marina de Guerra de la*

República. Estudios técnicos, informes de actividades de la flota. La política comunista y de los demás políticos en la flota.

33. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 30 de septiembre de 1937.
34. *Gaceta de Madrid*, 25 de enero de 1938, pp. 288-289.
35. ANC. Causa 385/1939..., fol. 91r-v.
36. FAL. IA. *Informe de la desastrosa...* fol. 4.
37. ANC. Causa 385/1939..., fol. 136.
38. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 1 de noviembre de 1937.
39. ANC. Causa 385/1939..., fol. 69. *Venceremos*, 10 de diciembre de 1937. AHN. Fc-Causa General, 1.568, Exp. 6. Trozo tercero de la pieza principal del sumario del Juez Especial Juan José González de la Calle, magistrado del Tribunal Supremo, por la explosión del acorazado *Jaime I*.
40. ANC. Causa 215/1939. Instruida contra el alférez de Navío Federico Vidal y Cubas, fol. 5r.
41. ANC. Causa 385/1939..., fols. 65r y 101r.
42. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1...
43. ANC. Causa 385/1939..., fols. 65r, 91r-92v y 101r.
44. *Ibidem*, fol. 198v.
45. *Ídem*.
46. *Ibidem*, fols. 65-67.
47. ANC. Causa 925/39. Procedimiento sumarísimo que se instruye en averiguación de la conducta observada con relación al Alzamiento Nacional por el personal del Cuerpo Jurídico de la Armada que a continuación se expresa: Coronel Camilo Bahamonde Robles, tenientes coroneles Pedro Rodríguez Contreras y Fernando Querol y Durán, y teniente Manuel García Padrón, fol. 119r.
48. *Ibidem*..., fols. 65-67.
49. ANC. Causa 775/39..., fol. 107r.
50. AFPI. AH-5-19. Correspondencia con la Agrupación Socialista de Cartagena..., fol. 109r.
51. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 2 de agosto de 1937.
52. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 20 de agosto de 1937.
53. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 17 julio de 1937.
54. ANC. Causa 85/1939. Instruida contra José Lanzón López, fol. 6r-v.
55. AHPCE. Mtm, Carpeta 38/1. Bartolomé García: *Algunos datos característicos sobre Cartagena*.
56. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1...
57. El general de Brigada de Artillería de la Armada el 22 de agosto de 1936 había sido designado ministro de Marina en sustitución de José Giral, que desde el 19 de julio venía compartiendo la cartera con la presidencia del consejo de ministros. Su mandato se prolongó hasta el 4 de septiembre, cuando Largo Caballero formó Gobierno y la responsabilidad pasó a Indalecio Prieto. El 17 de septiembre fue nombrado para formar parte de la Comisión de Municiones. Ingresó en el PCE.
58. ANC. Causa 775/1939..., fols. 54r-v y 205r.
59. *Ibidem*, fol. 209r.
60. *Ibidem*, fols. 12v, 50v, 197r-v, 208v, 209r y 210r.
61. *Ibidem*, fols 143r, 193v-194r y 208v.
62. *Ibidem*, fols. 196r-v y 207r.
63. *Ibidem*, fol. 195r.
64. *Ibidem*, fol. 208v.
65. *Ibidem*, fols. 12v, 69r y 197r-v.
66. *Ibidem*, fols 80 r y 117v.

67. ANC. Causa 385/1939..., fols. 4r, 109r y 121r.
68. ANC. Causa 775/1939..., fols. 83r-v, 107, 211r y 212r.
69. *Gaceta de la República*, 22 de diciembre de 1936, p. 1.076.
70. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 11 de mayo de 1937.
71. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 20 de agosto de 1937.
72. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 14 de octubre de 1937.
73. *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, 25 de octubre de 1937, p. 146.
74. ANC. Causa 385/1939..., fol. 5r.
75. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 8 de enero de 1937.
76. *Venceremos* (Cartagena), 2 de julio de 1937.
77. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 13 de noviembre de 1937.
78. *Venceremos* (Cartagena), 27 de julio de 1937.
79. *Metralla* (Cartagena), 6 de diciembre de 1937.
80. *Unidad* (Cartagena), 13 de agosto de 1938.
81. AHPCE. Mtm, Sig. 70/1..., fols. 383 y 390.
82. *La Tierra* (Cartagena), 14 de febrero de 1937.
83. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 20 de noviembre de 1937.
84. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1...
85. *Venceremos* (Cartagena), 13 de julio de 1937.
86. AHPCE. Mtm. 38/2. Bartolomé García: *Cartagena en el período de nuestra guerra*.
87. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1...
88. *La Tierra* (Cartagena), 14 de febrero de 1937.
89. *Cartagena Nueva*, 27 de septiembre de 1938.
90. FAL. IA. *Informe de la desastrosa...* fols. 5-6.
91. FAL. IA. *Situación General del Cuerpo de la Armada y de la Subsecretaría de Marina*, fols. 11-12.
92. ANC. Causa 775/1939..., fol. 62r.
93. Causa 385/39..., fol. 123r-124r y 125r.
94. FAL. IA. *Informe sobre la Marina Cartagena titulado: Suicidio voluntario*. Agosto 1938.
95. ANC. Causa 385/1939..., fol. 193r.
96. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 29 de diciembre de 1937.
97. AFPI. AH-5-19. Correspondencia con la Agrupación Socialista de Cartagena..., fols. 104v-105r.
98. ANC. Causa 250/1939. Instruida contra el teniente coronel de Intendencia de la Armada José Cabrerizo y ocho jefes y oficiales más, fol. 120r.
99. ANC. Causa 867/1939..., fol., 335r.
100. ANC. Causa 250/1939..., fol. 226r. En la posguerra Ramón Minguell y Carreras sería designado jefe del Sindicato de Hostelería y Similares. *El Noticiero* (Cartagena), 18 de noviembre de 1946.
101. *Venceremos* (Cartagena), 9 y 13 de julio de 1937 y *Unidad* (Cartagena), 13 de agosto de 1938.
102. AFPI. AH-5-19. Correspondencia con la Agrupación Socialista de Cartagena..., fol. 75r.
103. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 25 de octubre de 1937.
104. *La Armada* (Cartagena), 2 de abril de 1938.
105. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 12 de septiembre de 1937.
106. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 25 de octubre de 1937.
107. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 15 de noviembre de 1937.

108. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 29 de diciembre de 1937.
109. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1...
110. ANC. Causa 775/1939..., fol. 54v y 86r.
111. FAL. IA. *Situación General del Cuerpo...*, fols. 10-11.
112. ANC. Causa 4/1939. Instruida contra el comandante maquinista de la Armada Benito Sacaluga Rodríguez, fol. 22v.
113. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 28 de enero de 1937.
114. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 21 de enero de 1937.
115. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Indalecio Prieto, 7 de abril de 1937.
116. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1...
117. AFPI. ACZ.: Memoria..., fol. 50.
118. FAL. IA. *Informe de la desastrosa...*, fols. 5-6.
119. ANC. Causa 385/1939..., fols. 106r y 193r.
120. FAL. IA. *Situación General del Cuerpo...*, fols. 16-17.
121. *Cartagena Nueva*, 22 de agosto de 1937.
122. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 20 de agosto de 1937.
123. FAL. IA. *Informe sobre la Marina...*
124. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 1 de agosto de 1937.
125. *Gaceta de la República*, 7 de agosto de 1937, p. 524.
126. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Correspondencia oficial. Comisario político de la flotilla de destructores (1937).
127. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). *Informe del Comisario General...*
128. ANC. Causa 4/1939..., fol. 22v.
129. ANC. Causa 775/1939..., fol. 105r.
130. ANC. Causa 385/1939..., fols. 91v-92v.
131. ANC. Causa 249/1939. Instruida contra el capitán de corbeta José Sierra Carmona, teniente de navío Emilio Rodríguez Lizón, teniente de navío Ramón Guitar de Virto, alférez de navío Enrique Manera Regueira y teniente de navío José M^a de la Puerta Yáñez, fol. 215r.
132. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 1 de agosto de 1937.
133. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). Carta de Bruno Alonso, 17 de junio de 1937.
134. CDMH. ABAG. CIP (1937-1938). *Informe del Comisario General...*
135. ANC. Causa 925/1939..., fols. 14r y 170r.
136. AHPCE. Mtm. Sig. 70/1..., fol. 69.
137. ANC. Causa 249/1939..., fol. 160v.
138. ANC. Causa 867/1939..., fol. 4r.
139. ANC. Causa 111/1939..., fol. 8v.
140. AHN, FC-Causa_General, 1067, Exp.4. Pieza quinta de Murcia. Justicia roja, fol. 325.
141. ANC. Causa 925/1939..., fol. 170r.
142. ANC. Causa 249/1939..., fol. 217r.
143. ANC. Causa 925/1939..., fols. 43r-v, 54r y 75r.
144. AFPI. AH-70-26. PSOE-CE/documentación e informes. *Informe de la vista efectuada a Cartagena por los ministros de Justicia, Instrucción Pública y sin cartera, González Peña, Blanco y Bilbao, respectivamente* (Madrid, 20 de febrero de 1939), fol. 3.
145. https://fpabloiglesias.es/entrada-db/19690_monreal-pilon-luis/. En 1947, tras pasar por la cárcel, se trasladó a Barcelona, donde perteneció a la organización socialista clandestina.
146. ANC. Causa 775/1939..., fol. 7r.

147. ANC. Causa 925/1939..., fol. 103r.
148. ANC. Causa 215/1939..., fol. 45r.

Bibliografía

- ALÍA MIRANDA, F. (2015). «Negrín ante un enemigo invisible. La Quinta Columna y su lucha contra la República durante la guerra civil española», *Historia y Política* (33): 183-210.
- ALONSO, B. (1944). La flota republicana y la guerra civil de España. (Memorias de su Comisario General), Imp. Grafos, México D.F.
- ALPERT, M. (1987). La guerra civil española en el Mar, Siglo XXI, Madrid.
- AZAÑA, M. (1974). La velada de Benicarló. Diálogo de la guerra de España, Castalia, Madrid.
- BENAVIDES, M.D. (1976). La escuadra la mandan los cabos, Ediciones Roca, México D.F.
- BLANCO NÚÑEZ, J.M. (2012). «El Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares», *Revista General de Marina*, 263-282.
- BRICALL, J.M. (1970). Política económica de la Generalitat (1936-1939). Evolució i formes de la producció industrial, Edicions 62, Barcelona.
- CATALÁN, J. (2006). «Guerra e industria en las dos Españas, 1936-1939», en MARTÍN ACEÑA, P. y MARTÍNEZ RUIZ, E. (eds.): La economía de la guerra civil, Marcial Pons, Madrid.
- CERVERA PERY, J. (1978). Alzamiento y revolución en la Marina, Editorial San Martín, Madrid.
- DE MADARIAGA FERNÁNDEZ, F. (2003). Las industrias de guerra de Cataluña durante la Guerra Civil, Universidad Rovira i Virgili (Tesis doctoral).
- EGEA BRUNO, P.M. (1988). Apuntes para la historia del movimiento obrero en la industria naval de Cartagena (1898-1923), Sección Sindical CC.OO. Bazán, Cartagena.
- EGEA BRUNO, P.M.^a. (1996). «Contribución al estudio de la flota republicana durante la Guerra Civil: la voladura del acorazado Jaime I en el Puerto de Cartagena», *Murgetana*: 85-104.
- EGEA BRUNO, P.M. (2016). «Vencedores y vencidos: la represión franquista sobre la Quinta Columna. El proceso de Arturo Espa», *Revista Murciana De Antropología*, 23: 17-46.
- EGEA BRUNO, P.M. (2020). Arturo Espa Ruiz (1905-1976). Trayectoria de la Quinta Columna en Cartagena, Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales Región de Murcia, Murcia.
- EGEA BRUNO, P.M. (2021). «Bruno Alonso González: Comisario General de la Base naval de Cartagena (1937-1938). Una aproximación al factor humano de la Guerra Civil», *Investigaciones Históricas: Época Moderna y Contemporánea*, 41: 1.093-1.122.
- EGEA SAURA, M. (2018). Intervenciones e incautaciones de industrias y servicios durante la Guerra Civil en la provincia de Murcia (1936-1939), Universidad de Murcia, Murcia, (Trabajo Fin de Máster).
- GONZÁLEZ MARTÍNEZ, C. (1999). Guerra Civil en Murcia. Un análisis sobre el poder y los comportamientos colectivos, Universidad de Murcia, Murcia.
- GUTIÉRREZ PÉREZ, M. (2000). Arsenal de Cartagena 1936. Resumen de una vida, Intenso Offset, Venezuela.
- LÓPEZ GARCÍA, A. (2017a). «Bombas que nunca mataron: el sabotaje pacífico durante la Guerra Civil española», *Aportes*, 95: 231-232.
- LÓPEZ GARCÍA, A. (2017b). Guerrilleros y sabotaje en la retaguardia enemiga durante la guerra civil española, Universidad CEU San Pablo, Madrid (Tesis doctoral).
- LÓPEZ GARCÍA, A. (2019). Saboteadores y guerrilleros. La pesadilla de Franco en la Guerra Civil, Espasa, Barcelona.
- LOZANO COURTIER, A. (1997). «Estado, importación de tecnología y nacionalización de la construcción naval militar española: La SECN 1909-1935», en LÓPEZ GARCÍA, S. y VALDALISO, J.M. (Eds.): ¿Que inventen ellos? Tecnología, empresa y cambio económico en la España contemporánea, Alianza Editorial, Madrid: 281-303.
- MARTÍNEZ LEAL, J. (1993). República y Guerra Civil en Cartagena (1931-1939), Ayuntamiento de Cartagena-Universidad de Murcia, Murcia.

- PEIRATS, J. (1988). La CNT en la revolución española, II, CNT-AIT, Madrid.
- PÍRIZ GONZÁLEZ, C. (2022). En zona roja. La Quinta Columna en la guerra civil española (1936-1941), Comares, Granada.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M. (1980). La construcción naval militar española, 1730-1908. La Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos, E.N. Bazán, Barcelona.
- ROMERO GONZÁLEZ, J. y HOUPPT, S. (2002). «La Sociedad Española de Construcción Naval, 1908-1939. La consolidación de la intervención directa del Estado», en HOUPPT, S. y ORTIZ-VILLAJOS, J.M. (Coords.), Astilleros españoles, 1872-2000, LID, Madrid.
- SANTACREU SOLER, J.M. (1997). «Las industrias de guerra de Levante», La Guerra Civil Historia 16, 16.
- SANTACREU SOLER, J.M. (1992). L'economia valenciana durant la guerra civil, Edicions Alfons El Magnànim, València.
- SANTACREU SOLER, J.M. (2007). «Las fábricas colectivizadas de armamento», en BOSCH SÁNCHEZ, A.: La economía revolucionaria. La Guerra Civil en la Comunidad Valenciana, Editorial Prensa Valenciana, Valencia: 114-123.
- TARRADELLAS, J. (2007). La Indústria de Guerra a Catalunya (1936-1939), L'obra de la Comissió, creada per la Generalitat, i el seu report d'actuació, Pagés editors, Lleida.
- VILAR, J.B., EGEA BRUNO, P.M^a. y FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ (1991). La minería murciana contemporánea (1930-1985), Instituto Tecnológico y GeoMinero de España, Madrid.
- VIÑAS, A. y HERNÁNDEZ SÁNCHEZ, F. (2010). El desplome de la República. Apéndice documental, Crítica, Barcelona.
- VV.AA. (1967). Guerra y revolución en España, Editorial Progreso, Moscú.

Agradecimientos

A Floren Dimas Balsalobre, por su generosa ayuda.

Autoría: El presente trabajo ha sido conceptualizado y escrito por Pedro M^a Egea Bruno. El autor ha leído y está de acuerdo con la versión del manuscrito.

Conflictos de interés: El autor declara no tener ningún conflicto de interés.

Copyright: © 2022 del autor. Presentado para una posible publicación de acceso abierto bajo los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Attribution (CC BY) (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).