

BASIL ZAHAROFF Y PUERTO REAL, LA INFLUENCIA DEL MERCADER DE LA MUERTE EN LOS ASTILLEROS DE LA BAHÍA

Julán Bermúdez Rodríguez

RESUMEN

Basil Zaharoff fue un enigmático personaje relacionado con la venta y tráfico de armas desde las dos últimas décadas del siglo XIX hasta la fecha de su fallecimiento en 1936. En este dilatado período tendrá una relación que puede resultar sorprendente con Puerto Real. En un primer momento con el astillero de la Carraca en aquellas fechas perteneciente al término municipal de Puerto Real, donde se construía el submarino de Isaac Peral y décadas más tarde con el astillero de Matagorda, en el que, a través de la Vickers, compañía en la que fue el principal actor durante muchos años, manejó los hilos de la SECN, Sociedad Española de Construcción Naval, dueña del astillero puertorrealeño.

PALABRAS CLAVE

Submarino, Isaac Peral, Carraca, dique, Cádiz, Puerto Real, Matagorda, SECN, Sociedad Española de Construcción Naval, Zaharoff.

BASIL ZAHAROFF AND PUERTO REAL, THE INFLUENCE OF THE MERCHANT OF DEATH ON THE SHIPYARDS OF THE BAY

Julán Bermúdez Rodríguez

ABSTRACT

Basil Zaharoff is a very important person related to the sale and trafficking of weapons from the last two decades of the 19th century until the date of his death in 1936. During this long period, he will have a relationship that may be surprising with Puerto Real. At first with the Carraca shipyard at that time belonging to the municipality of Puerto Real, where Isaac Peral's submarine was built and decades later with the Matagorda shipyard, in which, through Vickers, a company in which he was the main actor for many years, he managed the strings of the SECN, the Spanish Naval Construction Society, owner of the Puerto Real shipyard.

KEYWORDS

Naval Industry, Isaac Peral, Carraca, drydock, Cádiz, Puerto Real, Matagorda, Navantia, SECN, Spanish Society of Naval Construction, Zaharoff.

1.- INTRODUCCIÓN

La figura de Basil Zaharoff, conocido como “el Mercader de la Muerte”, es lo bastante conocida como para sobrar hacer un trabajo más sobre él. No es éste el caso, evidentemente hacemos un acercamiento sucinto a su biografía antes de entrar en el verdadero objeto de este trabajo: su relación con Puerto Real, cosa ya no tan conocida y mucho menos investigada. Esta relación se da básicamente durante dos etapas separadas por más de dos décadas.

En primer lugar, la etapa quizás más estudiada, está relacionada con la construcción del submarino que diseñara y desarrollara Isaac Peral en el arsenal de la Carraca, en los años ochenta del siglo XIX. Hemos de recordar algo quizás no conocido por muchos, aunque sí por historiadores y personas interesadas en el tema, y es que en aquellos años el mencionado arsenal pertenecía al término municipal de Puerto Real, el proceso de segregación y paso al término municipal de San Fernando está relatado y documentado en Pérez Aguilar, (2024).

En este primer período todo apunta, y hay testimonios que más adelante expondremos, a que Zaharoff estuvo en la Carraca, fue en el año 1888 y sus intenciones no se pueden calificar de otra manera que de “aviesas”.

Pasarían veintún años cuando en 1909 se funda la SECN, Sociedad Española de Construcción Naval. Pues bien, uno de los vocales del primer Consejo de Administración, también accionista y gestor de las acciones de la compañía británica Vickers Son & Maxim Co era el inefable Zaharoff. Además, fue el representante en la Comisión Ejecutiva de las tres compañías inglesas que tuvieron mayoría accionarial en la SECN y cuya opinión e intereses rigieron en el Consejo de Administración de la misma.

La factoría de Matagorda fue el astillero puntero de aquella sociedad, conjuntamente con el de Sestao, construido poco después. El de Puerto Real fue adquirido a la Trasatlántica en 1914 y Sestao comenzaría su actividad en 1915.

Zaharoff aparecerá hasta 1925 en gran cantidad de actas de las reuniones tanto del Consejo de Administración como de la Comisión Ejecutiva de la SECN, estas actas se encuentran hoy día en el Archivo Histórico del museo El Dique, AHD en adelante. Por razones que veremos a continuación su relación con España fue, digamos que muy intensa.

2.- EL PERSONAJE

Hay gran cantidad de trabajos publicados sobre el Mercader de la Muerte, algunos novelados (Posadas, 2020), muchos otros de un nivel más académico (McCormick, 1965; Neuman, 1938; Gaston-Breton, 2019), de estos muy pocos traducidos al español, y los que lo fueron hoy día descatalogados en su mayoría.

Nació Zacharías Basileos, verdadero nombre de Zaharoff, en Mughla, Anatolia en 1849, no obstante, si seguimos algunos relatos (Neuman, 1938), no está nada claro si esto fue de esta manera, el mismo Zaharoff refirió hasta cuatro lugares de nacimiento distintos. Hemos de tener en cuenta que toda la vida de este personaje se haya envuelta en un halo de misterio e intriga. Él, parece ser, prefería decir que había nacido en Constantinopla.

Procedía de una familia griega que a causa de los progroms antigriegos sucedidos en 1822 en Odesa, en la península de Crimea, se vieron obligados a emigrar a Rusia, aunque recordemos en aquellas fechas Odesa también pertenecía al Imperio Ruso. Sería a la vuelta al Imperio Otomano cuando la familia cambiaría de apellido, rusificándolo.

Ya en Constantinopla, la mayoría de sus biógrafos indican que trabajó para un burdel al que le llevaba clientes, en su mayor parte turistas. Desde aquella etapa mostró una gran facilidad para los idiomas, llegó a conocer hasta diez, manejando al menos seis con gran perfección, griego, ruso, turco-otomano, francés, inglés y por supuesto español. En cierto modo trapi-cheó con el cambio de moneda de los turistas, teniendo por ello algún asunto turbio que las autoridades no llegaron a aclarar del todo.

Parece ser que también fue bombero, trabajo en el que pudo extorsionar a las víctimas de los incendios que él mismo provocaba.

En 1873 lo encontramos en Londres en “*bafling circumstances*” (Neuman, 1938. p.24), parece que a raíz de ciertos problemas legales y tras la solución de estos, fue captado por los servicios de inteligencia de aquel país (McCormick, 1965). A partir de ese momento se inicia su carrera como traficante de armas.

Al Traficante de la Muerte, Zaharoff, se le atribuye una estrategia comercial llamada “principio de la incitación” consistente en vender armas a un país y a su potencial enemigo, incitando de esta manera a que le compraran armas ambos una vez que la guerra comenzara a fraguarse.

En 1878 comienza a trabajar para la compañía del sueco Torsten Vilhelm Nordenfeldt, esta empresa se dedicaba a la fabricación de armas. Es para este fabricante que trabajó de “comercial” o quizás mejor agente en la venta de un submarino claramente inferior al que se construía en la Carraca como veremos en el siguiente capítulo.

Para conocer su manera de actuar, en la que unía el soborno al sabotaje, los contactos al más alto nivel y el engaño, es interesante la historia de cómo llegó a un entendimiento con Hiram Steven Máxim.¹

¹ Este ingeniero nacido en Maine, EE.UU. fue el inventor de la ametralladora que llevó su nombre, la *Maxim Gun*. No sólo maquinaba para desarrollar armamento contra humanos, también es el inventor de la trampa para ratones tal como actualmente se conoce, la del muelle-resorte y el clic en el centro para sujetar el queso.

Zaharoff actuó en el asunto de la Maxim Gun de la manera que le haría famoso y que tantas veces utilizó en sus negocios, primeramente, saboteando las exhibiciones que de la ametralladora pretendía realizar Maxim a diferentes gobiernos. Una vez que el ingeniero vio que le estaba haciendo la vida imposible, Zaharoff le ofreció un acuerdo, cosa que el primero aceptó como un mal menor, llegando a una fusión de ambas compañías en una nueva, la Maxim Nordenfelt Guns and Ammunition Co. Esto ocurre en 1888, ocho años después la compañía será comprada por la inglesa Vickers, pasando a llamarse Vickers, Sons and Maxim.²

Unos años antes, en 1889 se produce un acontecimiento fundamental en la vida de Zaharoff, la compañía para la que trabajaba en ese momento había recibido un importante pedido del gobierno español, en el viaje en tren hacia Madrid³ conocerá a María del Pilar Antonia Angela Patrocinio Simona de Muguero y Beruete. Neumann (1938) la define, no sin sentido del humor, como *"lady of the three and thirty names"* (p.266). Estaba recién casada con un primo del rey Alfonso XII, Francisco de Borbón, Duque de Marchena, estafalario personaje en el que según parece, la consanguinidad de la estirpe se había cebado.



Duque de Marchena, Francisco de Borbón. Fuente: Foto publicada en la revista Madrid Histórico, 23 de diciembre 2011.

Desde ese momento María del Pilar sería amante de Zaharoff hasta 1924, año en que ya fallecido Francisco de Borbón, se casaron. Por desgracia tan sólo 18 meses después la Duquesa

² En la *Grace's Guide To British Industrial History* aparece con este nombre, sin embargo, el que da Neumann es: Vickers, Sons & Co.

³ Uno de los negocios conseguidos era la compra de la fábrica de armas Eskalduna que pasó a llamarse Placencia de Armas Co.Ltd.

de Villafranca, que éste era el título nobiliario de ella, fallecería. Zaharoff adoptó a las hijas que la duquesa tuvo con el Borbón. Algún autor, por ejemplo, San Mateo (2017) atribuye a Zaharoff la paternidad de éstas.

Los contactos de la amante serían fundamentales para los manejos de Zaharoff en España, era hija de un importante banquero, claro ejemplo de la burquesía ascendente que domina durante la Restauración, Fermín de Muguiro y Azcárate, I conde de Muguiro. Aún más importante es que su tío era el gaditano Segismundo Moret, prohombre del período del que hablamos, que ocupó los más altos cargos del sistema de la Restauración.

En 1926 Zaharoff deja de aparecer en las actas de las reuniones de la SECN, la razón creemos debe de estar en la inminente fusión de la Vickers con otro de los accionistas británicos de la Naval (SECN), la Armstrong Whitworth & Co. Ltd. De esta fusión consumada en 1927 saldría la Vickers-Armstrongs de la que Zaharoff saldría despedido, siendo sustituido por Herbert Lawrence (San Mateo, 2017). En el consejo de administración de la SECN su sustituto sería el “*Commander*” Charles Craven.⁴ A pesar de lo anterior Zaharoff aparece, a veces, como representado por otro consejero, Alejandro Calonge. Entendemos que siguió ostentando la propiedad del pequeño paquete de acciones que no eran de la Vickers sino suyas y que vemos en la tabla 2.

Tendría Zaharoff sus mejores momentos durante la guerra ruso-japonesa de 1905 y posteriormente con el desarrollo de la 1ª Guerra Mundial, la compañía que él dirigía, la Vickers, se lucró vendiendo armas, la crisis para ellos llegará con la finalización de la guerra mundial, posiblemente es la causa que estaba al fondo de la fusión de la que antes hablamos y el consecuente despido del traficante Zaharoff.

Tanto Maiolo y Insall. (2012) como McCormick, (1965) entre otros, lo han considerado como espía a sueldo de los servicios secretos británicos. Obtuvo el título de *Sir* de este gobierno. El gobierno francés le haría entrega de la la Gran Cruz de la Legión de Honor.

Poseyó importantes paquetes accionariales en grupos industriales de la mayor importancia, entre ellos Schneider y Krupp, recordemos de este segundo que sería muchísimos años después el propietario de la patente de los pórticos que actualmente existen en el nuevo astillero de Puerto Real. Su logotipo estuvo pintado en los dos pórticos hasta los años noventa. Se podría decir que la sombra del mercader se extendió muchos años después de su muerte sobre la Bahía de Cádiz desde la altura de los pórticos-grúa.

Los últimos años de la vida del “Mercader de la Muerte”, valga la paradoja, los pasó en un hotel-casino de su propiedad en Montecarlo. Cuenta Posadas, G. (2020), que escribió unas

⁴ Citado en las actas de reunión del Consejo de Administración de la SECN. En AHD libros de actas 11 a 13. En algunas reuniones estuvo presente y en otras representado por el presidente de la compañía, Tomás de Zubiria.

memorias que fueron robadas pero que, una vez recuperadas, dio al fuego.

Falleció el 27 de noviembre de 1936. Antes de ello habían aparecido en la prensa noticias de su muerte hasta en cuatro ocasiones. Vemos que hasta en su fenecimiento le acompañó la aureola de misterio. Parece ser que fue enterrado junto a su esposa y Francisco de Borbón en la capilla del Castillo de Balincourt en la Isla de Francia.

Zaharoff ha pasado a la Historia, además de por su vida real, por ser personaje destacado en las aventuras de Tintín, comic creado por Hergé. También Orson Welles se inspiró en él para su película Mr. Arkadin.

3.- EL SUBMARINO PERAL

Sobre la vida de Isaac Peral y Caballero (1851-1895) y sobre su gran invento, que incorporaba el artefacto de profundidades, es decir el submarino que llevó su nombre, hay cantidad de trabajos, algunos de los cuales aparecen en la bibliografía que incorporamos a este trabajo.

Para el tema aquí desarrollado nos apoyaremos fundamentalmente en el trabajo “Miscelánea” de De Novo (1925), la razón fundamental es que fue contemporáneo de Peral, siendo este escrito base de mucho de lo posteriormente publicado. En este sentido podría ser considerado como una fuente primaria frente al resto. No obstante, no es una biografía completa de Peral, sino que se circunscribe al affaire ocurrido durante la construcción del submarino.

De hecho, el inicio del capítulo titulado “Recuerdos de Peral” es el siguiente:

“Muchos de mis lectores (de edad madura) recordarán la persistente campaña periodística que hice en los años 1886 al 88 para que la opinión pública se enterara del invento de Peral y con su apoyo conseguir que el Estado acordase el crédito que exigía la construcción del submarino”⁵

Asistió De Novo a las pruebas efectuadas en el submarino, sin embargo, para las pruebas de mar fue desembarcado, como él mismo relata.

Como hemos comentado, el submarino Peral se construyó en el arsenal de La Carraca, en Puerto Real, las pruebas de mar se realizaron en la Bahía de Cádiz, y posteriormente la principal prueba se llevó a cabo frente a Gibraltar. Aquel submarino que incluía el artefacto de profundidades, como entonces se le denominó, hoy día se encuentra en el Museo Naval de Cartagena, donde como decimos, no se construyó ni probó.

5 De Novo (1925) p.49

Muestra este prototipo indudables ventajas sobre sus competidores en la época, la principal su propulsión eléctrica frente, por ejemplo, a la propulsión a vapor del artefacto de la Nordenfelt. Por otra parte, el mencionado artefacto de profundidades, que mantenía la profundidad de la nave y el trimado requerido en cada momento hacía del submarino de Peral, posiblemente el mejor diseñado en aquellos momentos.

Fue este competidor, Nordenfelt, el que desplazará a su agente Zaharoff a España para intentar, primero “fichar” a Peral y, descartada esta posibilidad, sabotear el proyecto, tanto física como burocráticamente. No olvidemos los importantes contactos de Zaharoff, sobre todo a través de su amante, María del Pilar Muguero.

Un primer intento de contratar a Peral para que desarrollase su proyecto en otro astillero lo hace el empresario escocés Thomson, lo relata De Novo (1925) y el ofrecimiento se lo hizo en el mismo Ministerio de Marina. Se trata de dos hermanos, James and Geroge Thomson, dueños de un astillero situado a orillas del Clyde, Glasgow. La curiosidad de este primer acercamiento para llevarse el proyecto fuera de España es que el introductor de Thomson es Haynes. De Novo (1925) cuenta “(...) encontró en la antecámara del Ministro a dos caballeros, uno de los cuales se dirigió a él y lo saludó. Era Mr. Haynes, a quien conocía desde Cádiz” (p.58).

Tenemos pocas dudas de que se trata de Thomas Haynes (Romero, 1997), fundador de la compañía Sons of Thomas Haynes que tuvo sus principales talleres en Puntales, Cádiz. Quizás por las fechas pudiera ser alguno de sus hijos, Sanmateo (2017) indica fue Cresswell, el menor. Es esta empresa, la de Thomas Haynes, una de las primeras industrias navales enmarcadas en la Revolución Industrial que existieron en la Bahía de Cádiz.⁶

Como hemos dicho en 1887 Zaharoff comienza a viajar a España con cierta asiduidad, los motivos ya vistos: La compra de la fábrica de armas Euskalduna, un importante pedido encargado por el gobierno español y, lo principal, el submarino Peral. Hemos de recordar las habilidades como políglota del traficante de armas que en breve habló el español con soltura.

Zaharoff estaba en negociaciones para vender dos submarinos Nordenfelt a Grecia, cosa que conseguiría, vendiendo a continuación otros dos a los enemigos de este país, Turquía, en aquellos tiempos el Imperio Otomano. Estos modelos se mostrarían claramente ineficientes. Se puede llegar a la conclusión de que Zaharoff acabó engañando a los dirigentes de ambos países.

Cuenta De Novo (1925) que, a mediados de 1887, estando Peral en un viaje comercial en Londres, concretamente en la Comisión de Marina de la embajada española, Zaharoff hizo

6 En 1838 llegó a Cádiz el ingeniero inglés Thomas John Haynes Lees, fundó su taller en Puntales, participando en diferentes proyectos, tanto navales como ferroviarios. En 1881 emprenderá el proyecto del vapor “Reina Cristina”, el primer buque de hierro íntegramente construido en Cádiz. A su muerte en 1887 el negocio lo continuarán sus hijos John, James y Cresswell. El astillero Haynes cerrará definitivamente en 1902.

un primer intento de contactar con él. Los introductores fueron dos oficiales destinados en la mencionada comisión, Concas y Torelló. Incluso fue invitado a visitar el torpedero de Nordenfelt, cosa que rehusó debido a que ello podría implicar una devolución de la visita en este caso en el submarino que se comenzaría a construir en breve en la Carraca. Ante la negativa respuesta, los oficiales le respondieron, no sin sorpresa de Peral, que no tuviera problema ya que Zaharoff había estado viendo los planos de su submarino en el Ministerio de Marina español.

En este mismo viaje fue invitado a una reunión por el mismísimo Nordenfelt, a la sazón dueño y fundador de la compañía que en pocos años se fusionaría con la de Hiram Maxim. Acudió Peral a la reunión y recibió el ofrecimiento por parte del empresario sueco de que trabajase para su compañía, cosa que rechazó de plano. Ante esto la siguiente propuesta del mencionado empresario fue, según De Novo (1925) “Propongo a usted darle una fuerte regalía por el derecho que me otorgue para utilizar en mi barco el aparato de profundidades”. (p.64).

En todo caso, lo más importante para nuestro estudio es el hecho de que, todo apunta a ello, en la noche del 7 de marzo de 1888, Zaharoff estuvo en Puerto Real examinando personalmente el submarino que se construía en la Carraca, así lo afirma Sanmateo (2017). Este mis-

Composición Consejo Adm. 1909	
Cargo	Titular
Cargo	titular
Presidente	Conde de Zubiría
Vocal	Vikers
Vocal	Zaharoff
Vocal	EUIs
Vocal	Jorkter,
Vocal	Satrústegui
Vocal	D. Estanislao Urquijo
Vocal	Gil Becerril
Vocal	Arnús
Vocal	Fernando Ibarra
Vocal	Noriega
Vocal	Chavari
Director gerente	Nicolás Fuster, Ingeniero
Secretario	Joaquín Angoloiti

Fuente: Elaboración propia a partir de información ubicada en el Libro de Actas, nº 1, AHD, 1910

mo autor, Sanmateo (2017), pone nombre al introductor del traficante en el astillero, éste no es otro que Arístides Fernández Fret, al que califica como espía infiltrado en la Marina.

Parece ser que Zaharoff había sido invitado a presenciar las pruebas del submarino y aprovechó el viaje a Cádiz para conocer personalmente el trabajo del competidor. Una vez filtrada la noticia hubo intentos de que se abriera una investigación oficial, sin embargo, el Mercado de la Muerte movió sus hilos y todo quedó en nada.

Posteriormente llegarían los intentos de sabotaje, que este mismo autor atribuye al “genial” traficante de armas Zaharoff.

A finales de 1890 el gobierno tomaría la decisión de abandonar el proyecto del submarino, poco después Isaac Peral sería diagnosticado de cáncer, poniéndose fin de esta manera a la construcción del submarino por él diseñado.

4.- LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL Y ZAHAROFF

Ventiún años después de su visita al astillero de la Carraca, Zaharoff volverá a figurar en la historia de Puerto Real, en esta ocasión si que hay documentación en los archivos, básicamente en el AHD del museo el Dique en Puerto Real que lo acreditan exhaustivamente.

El descubrimiento de estos documentos fue lo que nos llevo a la realización de este trabajo. Estando investigando para otro trabajo en el archivo mencionado hallamos, no sin cierto asombro, la presencia repetitiva, reflejada en las actas de las reuniones de la SECN, tanto del Consejo de Administración como de la Comisión Ejecutiva, de *Sir* Basil Zaharoff. También resultó curioso ver la consideración más allá de la mera cortesía con que se le trataba. Esto nos llevó a indagar las razones y, por otra parte, los antecedentes del individuo, así como el porqué de su preponderancia en la dirección de la SECN.

Recordemos que la Sociedad Española de Construcción Naval se crea en 1909. La sociedad se funda para participar en la licitación acontecida a raíz de la Ley de Escuadra, conocida como Ferrándiz-Maura. Este proyecto había sido aprobado en la Cortes el 07 de enero de 1908 Bermúdez (2018). Según la mencionada ley el adjudicatario podría aportar en su paquete accionario hasta un 40% de capital en manos foráneas, en el caso de la SECN este porcentaje estaba en manos de las británicas John Brown & Company, Vickers Son & Maxim Co y Armstrong Whitworth & Co. Ltd. La adjudicación sería publicada en la Gaceta de Madrid de 5 de febrero de 1909, siendo la mencionada SECN la adjudicataria.

Resultó adjudicataria en el concurso correspondiente, en dura pugna con otros tres grupos empresariales licitadores, el 14 de abril del mismo año de aprobación de la ley.

Poseedores de acciones en 1910		
ACCIONISTA	ACCIONES	VOTOS
Altos Hornos	2000	20
Vickers Sons & Maxim Ltd	2534	25
John Brown	2533	25
Banco Hispano Colonial	750	7
Sociedad de Crédito Mercantil	750	7
Urquijo & Cía	600	6
Conde de Zubiría	100	1
Estanislado de Urquijo	100	1
Banco Español de Crédito	750	7
Basilio Zaharoff	100	1
Banco de Barcelona	400	4
Compañía Trasatlántica	400	4
Banco de Bilbao	400	4
Aldama y Compañía	500	5
Banco Vizcaya	400	4
Banco de Castilla	315	3
Manuel Arnús	100	1
Manuel Arnús & Cía	400	4
Pequeños accionistas	1870	14
TOTAL	15002	143

Fuente: elaboración propia a partir de “Junta General Ordinaria de 25 de junio de 1910”, Libro de Actas, nº 1, *AHD*, 1910.

Presumiblemente la presencia de Antonio López, Marqués de Comillas entre los accionistas de la SECN puso en la balanza una amplia red de contactos y los contratos que mantenía con el estado en esos momentos, uno de los más importantes a través de la Compañía Trasatlántica para mantener líneas marítimas subvencionadas poco rentables en el libre mercado.

Los siguientes dos grupos mayoritarios serían uno de capital vasco, liderado por el Conde de Zubiría, primer presidente de la compañía y los Marqueses de Urquijo, propietarios de los Altos Hornos y también de varios bancos presentes en el accionariado. El otro establecido en Barcelona y ligado fundamentalmente al Marqués de Comillas, propietario del astillero de Matagorda hasta 1914, año en que se lo vendería a la SECN. En este segundo grupo encontramos, como se puede ver en la tabla 2 a socios, familiares y gente del círculo de Claudio López, segundo Mar-

Poseedores de acciones en 1913		
ACCIONISTA	ACCIONES	VOTOS
Altos Hornos	2000	20
Vickers Sons & Maxim Ltd	2534	25
John Brown	2533	25
Banco Hispano Colonial	750	7
Sociedad de Crédito Mercantil	750	7
Urquijo & Cía	600	6
Conde de Zubiría	100	1
Estanislado de Urquijo	40	
Armstrong Witworth Co. Ltd.	2535	25
Basilio Zaharoff	100	1
Banco de Barcelona	400	4
Compañía Trasatlántica	400	4
Banco de Bilbao	400	4
Albertoi Vickers	100	1
Banco Vizcaya	400	4
Banco de Castilla	315	3
Manuel Arnús	100	1
Manuel Arnús & Cía	400	4
Pequeños accionistas	1538	14
TOTAL	15995	156

Fuente: elaboración propia a partir de “Junta General Ordinaria de 30 de abril de 1913”, Libro de Actas nº 1, *AHD*, 1913.

qués de Comillas, por ejemplo, a Manuel Arnús, cuyo nombre llevaría un emblemático crucero construido en Puerto Real, Bermúdez (2025). El Banco Hispano Colonial, más recientemente Hispano Americano, también se encontraba ligado en aquella época al mencionado marqués.

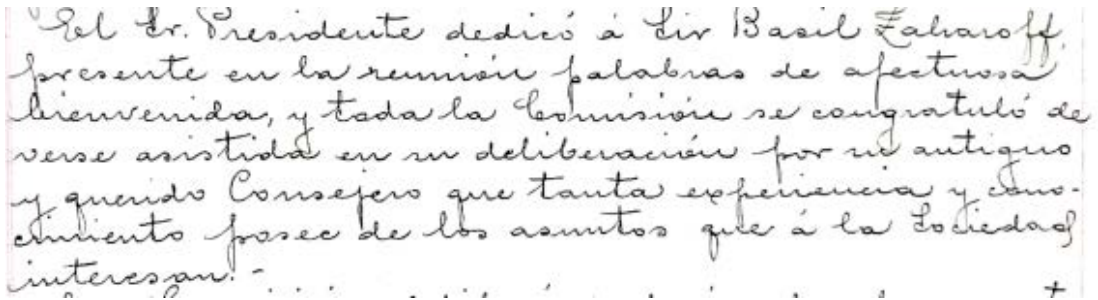
Con respecto al buque Manuel Arnús, vemos en la caja 18 de la BTG, Biblioteca de Temas Gaditanos, en la que se encuentran los fondos de la Trasatlántica, que la compra de equipos e insumos varios se realizaba en aquella época íntegramente a compañías inglesas. No hay dudas de la preponderancia técnica británica en el tema naval en aquellas fechas, no obstante, la presencia de Zaharoff en el Consejo de Administración, ayudaría a ello. En Francia, Alemania, Países Bajos o EE.UU. había también importantes empresas especializadas en el suministro de equipos para buques, no apareciendo ninguna compañía de estos países en la lista.

Entre los dos grupos foráneos que aparecen en la tabla 2 sumaban el 34,4% de las acciones en 1910, sin embargo, en esta primera referencia al accionariado no aparece la W. G. Armstrong Witworth & Co Ltd, tercera compañía inglesa presente en el accionariado. Ya en la composición del accionariado de 1913 sí que aparecen las tres sociedades británicas, sumando más del 40% establecido en la ley, pero al que habría que añadir las acciones del propio Zaharoff, una cantidad no muy importante pero que hacía que nuestro protagonista tuviera un poder de decisión respaldado por el 48,3% de las acciones y prácticamente el 50% de los votos en el Consejo de Administración, ver tabla 3.

A pesar de lo anterior, sacado de una fuente primaria, el AHD reflejado en la tabla 3, Lozano, A. (1999) sitúa el accionariado británico en un máximo del 40%.

En el contrato de adjudicación, el Estado cedía a la adjudicataria la gestión de los arsenales militares de Ferrol, Cartagena y La Carraca. Esta situación se vería revertida tras el fin de la Guerra Civil. Los mencionados arsenales militares de la SECN volverían a poder del estado. Aquí la labor de Suanzes resultó fundamental. Bermúdez, J. (2025). Cuando esto ocurre ya Zaharoff había dejado la SECN y fallecido a los nueve años de su marcha.

Del poder que tuvo Zaharoff en la dirección de la SECN nos da una idea el profundo respeto y, por qué no decirlo, halago, alabanza y lisonja con que el presidente de la compañía, el Marqués de Zubiría daba la bienvenida a Zaharoff, cada vez que asistió a las reuniones, un ejemplo lo hemos copiado a continuación.



El Sr. Presidente dedicó a Sir Basil Zaharoff, presente en la reunión palabras de afectuosa bienvenida, y toda la Comisión se congratuló de verse asistida en su deliberación por su antiguo y querido Consejero que tanta experiencia y conocimiento posee de los asuntos que a la Sociedad interesan.

Fuente: AHD, Libro de Actas nº11. Sesión 16 de abril de 1925 Bienvenida a Zaharoff

Transcripción:

“El Sr. Presidente dedicó a Sir Basil Zaharoff, presente en la reunión palabras de afectuosa bienvenida y toda la comisión se congratuló de verse asistida en su deliberación por su antiguo y querido Consejero que tanta experiencia y conocimiento posee de los asuntos que a la Sociedad interesan”

A pesar de ser Zaharoff experto en venta de armas y buques militares, en Matagorda no se construirían buques militares hasta el Capitán Miranda, ya en 1930. Al poco tiempo se

construiría el Potosí, un cañonero para la armada mexicana. Para la armada española el primer buque entregado sería el Malaspina, éste durante la Guerra Civil.⁷

La SECN entra en la construcción naval civil con la compra del astillero de Matagorda y al poco con el de Sestao. Quedando los arsenales para los buques militares, por ejemplo, la Carraca que, en aquellos tiempos, como venimos diciendo pertenecía a Puerto Real. Más que buques navales, en la Carraca se llevaron a cabo trabajos relacionados con la fábrica de artillería que allí se situaba. Vemos en Houpt, S. y Ortíz-Villajos, J. (1998) “Poco a poco La Naval se convirtió en el constructor militar del país, haciéndose con la habilitación de los talleres de artillería de la Carraca, en 1912” (p.99).

Por tanto, se debe entender la presencia de Zaharoff en las reuniones más orientada hacia lo que se construía en los arsenales que en Matagorda. Los dos astilleros gaditanos de la SECN en aquellos tiempos, Matagorda en propiedad por compra y la Carraca como cesión estatal a raíz del contrato que fructifica como consecuencia de la licitación llevada a cabo por la Ley de Escuadra en 1909. Romero, J (1999) y Bermúdez, J. (2025).



Contrato de garantía para la construcción de sumergibles. - El Consejero Sir Basil Zaharoff hizo presente a la Comisión la importancia que tiene para la Sociedad el mantener las mejores alianzas para la construcción de sumergibles, por tratarse de un arma de mayor importancia cada día y para cuyo conocimiento e indispensables las experiencias que se hacen en las principales marinas del mundo. - Recomendó que se delegase pronto a más inteligencias convenientes para que la Sociedad pudiera presentar sus proposiciones bien apoyadas, no solamente en España sino en concursos extranjeros. - Le recordó a este propósito que la Sociedad tenía unas negociaciones muy adelantadas con la Electric Boad de New York, con Messrs Vickers Ltd. de Londres para construirle armados con ambas formas los sumergibles que tuviera que hacer la Sociedad y para presentar sus proposiciones a ciertos países de Europa y América; pero dichas negociaciones están detenidas hace algún tiempo porque la Sociedad por mediación de Sir Evelyn Baring, limitando la participación de las firmas de garantía con determinadas cifras, no había sido aceptada por la casa americana. - En vista de esto y de acuerdo con la Comisión con las ideas expuestas por el Sr. S. se acordó aceptar el fomento de un fomento de comisión sobre el valor de los buques a la S. y otros a punto a Messrs Vickers para dar con este fomento a las negociaciones para las dos firmas.

Transcripción:

“El Consejero Sir Basil Zaharoff, hizo presente a la comisión la importancia que tiene para la Sociedad el mantener las mejores alianzas para la construcción de sumergibles, por tratarse de un arma de mayor importancia cada día y para cuyos conocimientos son indispensables las experiencias que se hacen en las principales marinas del mundo. Recomendó que se llegase pronto a más inteligencias convenientes para que la Sociedad pudiera presentar sus proposiciones bien apoyadas, no solamente en España sino en concursos extranjeros, les recordó a este propósito que la Sociedad tenía unas negociaciones muy adelantadas con Electric Boad de New York y con Messrs Vickers Ltd. de Londres para construir de acuerdo con ambas firmas los su-

Fuente: Libro de Actas, nº 11, AHD, 16 de abril de 1925.
Reunión de la Comisión Ejecutiva.

7 No está de más recordar que el astillero de Puerto Real ha tenido la construcción naval civil como principal ocupación durante toda su historia. No deja de ser cierto que en momentos de crisis ha acudido a otro tipo de producción, ferroviaria, por ejemplo. No obstante, lo anterior, el intento de la Dirección de la empresa hace poco tiempo de abandono de la construcción naval, hoy día felizmente descartado por la presión de muchas personas relacionadas con el astillero, ha sido algo inaudito en la larga andanza industrial del astillero. Se confía en la vuelta de la construcción naval civil a Puerto Real.

mergibles que tuviera que hacer la Sociedad y para presentar proposiciones a varios países hispanoamericanos, pero dichas negociaciones hace algún tiempo porque la proposición... [sic] En vista de esto y de acuerdo la Comisión con las ideas expuestas por Sir Basil, se acordó aceptar el pago de un 1 por 100 de comisión sobre el valor de los buques a la E.B.C. y otro 1 por 100 a la Messrs Vickers, para dar con esto por terminada la negociación”

Se puede deducir que seguramente poseía información secreta de la inminente adjudicación, en 1926, de un pedido de 12 submarinos por parte del gobierno español, pedido que recayó principalmente en la SECN.⁸

A pesar del interés de Zaharoff por los submarinos, y en general por los buques militares, la factoría de Matagorda no construiría su primer buque militar hasta 1930, como ya dijimos anteriormente.

En cualquier caso, la labor de Basil Zaharoff en el Consejo de Administración fue de máxima importancia para la Vickers, esto lo vemos en Lozano, A. (1999). Según este autor, de 1910 a 1931, la Vickers obtuvo unos dividendos de la SECN de £237.553. Además, en concepto de asistencias técnicas facturaron desde 1910 a 1934 £107.309. Estamos hablando de unos ingresos de 344.862 libras esterlinas, lo que no es poco.

A lo anterior habría que sumar los ingresos obtenidos de la filial Placencia de Armas Co.Ltd. y por supuesto las ventas directas de Vickers al gobierno español, ambos no cuantificados para el período de predominio de Zaharoff. No obstante, el mismo autor, Lozano, A. (1999) informa de unas ventas directas al gobierno español de 144.523 libras esterlinas, para el período 1933-1936. Esto puede dar una idea de lo obtenido desde la llegada de la compañía inglesa a España en 1909.⁹

Siguiendo con el trabajo sobre la Vickers de Lozano, A. (1999), vemos que el *Commander* Charles W. Craven dirige informe a la dirección de su compañía con las conclusiones de su viaje a España en 1929. En él informa de que los pedidos de la SECN a Vickers-Armstrong Ltd. supondrían a esta última unos beneficios cercanos al medio millón de libras esterlinas.

Vemos pues que la SECN fue una excelente fuente de ingresos para la compañía británica, se supone que el “Mercader de la Muerte” gestionó todo desde su puesto preminente en el Consejo de Administración, pero también por los contactos que tuvo debidos a su amante, María del Pilar Muguero. Por otra parte, su gran amistad con el primer ministro británico David Lloyd George le debió granjear buenos contactos al más alto nivel.¹⁰

8 Así lo relatan Houpt, S. y Ortíz-Villajos, J. (1998) p. 100

9 Así mismo, se da información en este trabajo de las ventas de Placencia de Armas, pero en períodos posteriores a la salida de Zaharoff. Lozano, A. (1999) pp. 80-81

10 Según Maiolo, J y Insall, T. (2012), ya mencionado, trabajó como espía para el servicio secreto británico.

5.- CONCLUSIONES

A pesar de haber abundantes trabajos, como dijimos, tanto académicos como literarios, así como personajes de ficción basados en Zaharoff, la influencia ejercida en España y más concretamente en la Bahía de Cádiz por este personaje, pensamos no había sido suficientemente difundida. Es lo que hemos tratado de hacer en este artículo.

Hemos visto a un Zaharoff en su primera etapa, cuando todo hace indicar que estuvo en la Carraca, más cercano al traficante de armas y saboteador consumado que fue. Es cuando torpedeó, nunca mejor dicho, el proyecto de Isaac Peral. Por estas fechas conocerá a su gran amor, María del Pilar, con la que vivirá un largo romance que acabará en boda tras la muerte del marido de ésta, Francisco de Borbón, Duque de Marchena.

Ventiún años más tarde volverá a hacer “negocios” en España, ya entonces asentado como gran empresario que se codea con personajes de las más altas instancias de los gobiernos europeos. Tiene muchas cuerdas que tocar y su actuación entre bambalinas traerá a la Vickers, empresa para la que trabajaba, importantes beneficios. Es en este período, desde la fundación de la Sociedad Española de Construcción Naval en 1909 hasta que sea relegado en 1926 de los puestos que ocupaba en la Vickers, que será, junto al Conde de Zubiría, Tomás Carlos de Zubiría e Ybarra y los Urquijo, representantes del grupo accionarial vasco, los que hagan y deshagan en la SECN.

Podemos afirmar que la SECN fue un instrumento importantísimo de la política exterior británica en España a través de la Vickers, cuyo máximo representante en la primera fue en aquellos tiempos Basil Zaharoff.

Recordemos, el dato fundamental de que de los cinco astilleros que gestionaba la SECN, dos se encontraban ubicados en Puerto Real, estos eran Matagorda y el arsenal de la Carraca.

Al finalizar la Guerra Civil, ya fallecido Zaharoff, las compañías inglesas saldrán del accionariado de la SECN, el responsable de esta salida no será otro que Juan Antonio Suanzes, estrella ascendente en la industria española en aquellos momentos y durante buena parte del período franquista.



Fuente: Wikimedia Commons. María del Pilar Muguero y Basil Zaharoff.

BIBLIOGRAFÍA

Allfrey, A. (2013). *Man of Arms: The Life and Legend of Sir Basil Zaharoff*. Londres: Thistle Publishing.

Bermúdez Rodríguez, J. (2018). *Matagorda: Un dique para la Segunda Revolución Industrial*. España: Museo el Dique.

Bermúdez Rodríguez, J. (2025). *Puesta de sol en el Dique, el Astillero de Puerto Real 1939-2023*. Puerto Real: Ateneo Literario.

Beyer, G. (2023). *Basil Zaharoff: How to Play Both Sides, Sell Weapons and Get Rich*. The Colector, extraído de <https://www.thecollector.com/basil-zaharoff-merchant-of-death/>

Chacón Bulnes, J.I. (2013): *Submarino Peral. Día a día de su construcción, funcionamiento y pruebas*. España: Fundación Juanelo Turriano.

- De Novo y Colson, P. (1925). *Miscelánea*. Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina.
- Gaston-Breton, T. (2009). *Basil Zaharoff, Les Echos*. Historien d'entreprises. Extraído de: <https://www.lesechos.fr/2009/07/basil-zaharoff-1083184>
- Gaston-Breton, T. (2019). *Basil Zaharoff: L'incroyable histoire du plus grand marchand d'armes du monde (Biographies)*. Paris: Tallandier
- González Fernández, M. (2003). *Isaac Peral y su submarino*. Armada, Ministerio de Defensa. Cap.03.
- Haupt, Stefan y Ortiz-Villajos, José M^a, *Astilleros Españoles 1872-1998*. Madrid: LID Editorial Empresarial, 1998.
- Lozano Courtier, A. 'A Source of Modest Comfort': las inversiones de Vickers en España, 1897-1936", España: Revista de Historia Industrial, 16 (1999), pp. 69-90.
- Maiolo, J y Insall, T. (2012). *Sir Basil Zaharoff and Sir Vincent Caillard as Instruments of British Policy towards Greece and the Ottoman Empire during the Asquith and Lloyd George Administrations, 1915-8*.UK: The International History Review Vol 34, Pp. 819-839.
- McCormick, D. (1965). *Pedlar of death: The life of Sir Basil Zaharoff*. Londres: Macdonald & Co Ltd.
- Neuman, R. (1938). *Zaharoff the Armaments King*. Liverpool, UK: Tingling & Co. Ltd / George Allen & Unwin.
- Pérez Aguilar, F. (2024). *La Segregación del arsenal de La Carraca e Isla Verde de Puerto Real a San Fernando*. Puerto Real: Matagorda, revista de estudios puertorrealenses. n.6 Pp. 303-327.
- Posadas, G. (2020). *El mercader de la muerte*. Navarra: Penguin Random House Grupo Editorial.
- Romero González, J. (1997). *Sons of Thomas Haynes: pioneros de la moderna construcción naval gaditana, 1840-1900*. Gades n.22 Pp. 179-185.
- Romero González, Jesús. (1999). *Matagorda 1870-1940, La construcción naval española contemporánea*. Cádiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- San Mateo, J. (2008). *El submarino Peral, la gran conjura*. España: Divum y Mare.

San Mateo, J. (2017a). *El submarino Peral, de la gloria a la traición*. Madrid: Ediciones L. Mandala.

San Mateo, J. (2017b): <https://kosmopolis.com/2017/11/isaac-peral-submarino-la-traicion/>

FUENTES DOCUMENTALES

A.H.D. (Archivo Histórico del Dique)

B.T.G. (Biblioteca Temas Gaditanos) Fondo de la Compañía Trasatlántica

Grace>s Guide To British Industrial History, página de internet: <https://www.gracesguide.co.uk>