

LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL (1909-1939). TREINTA AÑOS DE ESFUERZOS COMPARTIDOS

José CERVERA PERY
General (RR)

Correspondiente de la Real Academia de la Historia

¡Va a salir el personal de La Constructora!



STA frase, tan repetidamente familiar a mis oídos en mi niñez y adolescencia, significaba que en pocos momentos las calles adyacentes a la población isleña de San Carlos se llenarían de una compacta masa humana, que con sus trajes de uralita —el gris plancha de aquellos años— y sus tarteras del «costo» descargadas ya de su esencial cometido vivían intensamente el merecido descanso laboral. Un contingente humano, factor de producción y demográfico, que tanto influyó directamente en el desarrollo económico e industrial de ciudades del calado marítimo de Ferrol, Cartagena o San Fernando.

La Sociedad Española de Construcción Naval, La Constructora a secas en la Isla, y La Naval en Ferrol y Cartagena, fueron el referente de la construcción naval militar española durante treinta años (1909-1939). Su trayectoria y desarrollo están pues ligados a los diferentes avatares o bandazos de la política española en esas décadas, que no fueron precisamente plácidas o sosegadas.

Cuando la condición marítima de una nación surge como reflejo de la realidad del país, al Estado le corresponde su potenciación, y España, país marítimo por excelencia por la longitud de sus costas y su posición geoestratégica en el sur de Europa, no podía renunciar al impulso revitalizador que pretendía devolverla al concierto de las naciones confesas del poder naval.

Haciendo historia

En los años finales del siglo XIX, tras los desastres navales de Cavite y Santiago, la Marina española, señalada como «chivo expiatorio», fue zaherida, criticada, combatida ferozmente desde el Parlamento, con una opinión pública traicionada y deformada por una prensa irresponsable. El proceso de su recuperación sería lento, costoso y sobre todo amargo por el varapalo de la ingratitud política y la indiferencia popular. Solo la mentalidad y claro juicio de pocos hombres intentaron su reflote en un ambiente de indiferencia, cuando no de manifiesta hostilidad. Se iniciaron modestos planes navales que no dieron fruto (Sánchez de Toca, Villanueva, Cobián, Alvarado), y hay que llegar a las famosas leyes de Maura y el programa naval del almirante Ferrándiz, reflejado en la Ley de Escuadra de 7 de enero de 1908. En ella ya se proyecta un plan de especialización en los astilleros de Ferrol y Cartagena para construir buques y en el de La Carraca para la necesaria artillería de los mismos.

El plan Ferrándiz —que preveía la construcción de tres acorazados, tres destructores, veinticuatro torpederos, cuatro cañoneros y diez buques de vigilancia costera— hacía prever una reforma a fondo de los arsenales, con una mayor capacitación industrial, y buscar el mecanismo idóneo que desarrollase la programación. (Está a punto de nacer la Sociedad Española de Construcción Naval).

Una trayectoria continuada

El 21 de abril de 1908 publicaba *La Gaceta* el pliego de bases reguladoras para acudir al concurso de la construcción de la escuadra, y cuya apertura debía tener lugar el 21 de agosto. Las principales industrias navales siderúrgicas españolas, asociadas a grupos bancarios del país y a empresas industriales extranjeras, se agruparon en dos grandes bandos que durante cuatro meses desplegaron una intensa campaña de *marketing* (aunque entonces no existía esa palabra), pero que venía a significar una intensa labor propagandística, no exenta incluso de presión por parte de algún *lobby* (palabra también inexistente entonces) ante el Ministerio de Marina para lograr la adjudicación del concurso.

En el grupo llamado «asturiano» (Astilleros del Nervión, Duro-Felguera, William Beardmore, Tartierre, Conde de Torre-Vélez, etc.) y en otro conocido como «bilbaíno» (Marqués de Comillas, Marqués de Urquijo, Conde de Zubieta, Vickers Ltd etc.) estaban presentes intereses británicos, porque los ingleses han mostrado desde siempre una doble atracción sobre nuestros barcos, bien para construirlos según sus reglas y diseños o para hundirlos cuando la ocasión les fue propicia (cabo San Vicente, Trafalgar...).

Sobre la pugna establecida entre ambos bandos, González Echegaray opinaba: «Aun cuando las diferencias entre ambos contendientes eran

amplias, la más honda consistía en que el grupo bilbaíno habría de aportar la artillería pesada (305 mm) procedente de Vickers y los blindajes Armstrong de construcción inglesa, mientras que el grupo asturiano se comprometía a construirlo todo en España y concretamente en la fábrica de Trubia, lo que era técnicamente factible según aseguraba el director de esta factoría» (1).

También Francia e Italia acudieron al concurso. La primera con Forges et Chateliers de la Mediterranee y Forges de la Gironde, mientras que la segunda estuvo representada por el grupo Ansaldo, asociado con Armstrong. La poderosa firma alemana Krupp también acudió a la llamada, pero se retiró antes de la apertura del pliego.

Buenas impresiones debía de tener el grupo «bilbaíno» cuando se constituyó en sociedad el 18 de agosto de 1808, tres días antes de la celebración del concurso. El acto se celebró en Madrid en la notaria de don Darío Bulgallál y Araujo, y la escritura de contrato de las obras navales, civiles e hidráulicas, autorizadas por la Ley de 7 de enero de 1908, se otorgó también en Madrid el 16 de junio de 1909 ante el notario José Menéndez y de Parra. En representación del Estado intervino el intendente general de Marina Carlos de Saralegui, y en nombre y representación de la recién constituida Sociedad Española de Construcción Naval lo hicieron Tomás de Zubiría e Ibarra, conde de Zubiría, Enrique de Satrústegui y Barrio, barón de Satrústegui, Javier Gil y Becerril y Estanislao de Urquijo y Ussía. Compareció también Arístides Fernández Fret, que intervino en nombre y representación como mandatario de las sociedades Vickers, Sons Maxims Ltd., Armstrong Ltd., John Brown Ltd., Sir John Jackson Ltd. y Chantiers et Ateliers Augustin Normand, intervención que se limitó al solo efecto de prestar la garantía técnica de estas sociedades para las obras objeto del contrato entre el Estado y la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN). El capital inicial se cifraba en veinte millones de pesetas, repartiéndose un cuarenta por ciento de las acciones entre las grandes empresas británicas.

El 21 de agosto, con gran expectación y nervios, se abrieron los pliegos de oferta de los cuatro grupos participantes. Según Ramírez Gabarrús, la italiana era francamente interesante, pero el concurso se lo llevó la recién creada SECN, que ofreció un precio de 127.512.000 pesetas para los tres acorazados, o sea 42.504.000 pesetas por buque, cuando el presupuesto de Marina para los tres navíos se cifraba en 135 millones de pesetas.

(1) Todos los analistas que de algún modo han tratado el tema —González Echegaray, Ramírez Gabarrús, Bordejé, Cerezo, Valverde o Rodríguez Villasante, José Antonio— son coincidentes en que la SECN mantuvo durante su existencia límites definidos de alta calificación productiva y marcó la impronta de un desarrollo socioeconómico de alto nivel de competitividad en las ciudades en las que estuvo establecida, cuyas industrias auxiliares se vieron también favorecidas por su implantación.

En la aplicación de la Ley Ferrándiz, la Naval construyó en sus astilleros de Ferrol los acorazados y el dique de La Campana. Cartagena se encargó de la construcción de los destructores, cañoneros y torpederos, y a San Fernando le dieron como compensación los talleres de artillería, en la fábrica de San Carlos, situada en el antiguo olivar de Rebolledo (2).

La adjudicación de estas construcciones no estuvo exenta de críticas e incluso propició el procesamiento del teniente auditor Macías del Real, que presentó una denuncia ante las Cortes acusando al Gobierno de prevaricación (3).

Bordejé, sin embargo, se muestra claro en sus apreciaciones: «Hubiera o no algo entre bastidores hemos de convenir que dicha sociedad o grupo mixto contaba de antemano con el beneplácito de ciertos sectores de la propia Armada y que el fuerte capital de que disponía, así como las garantías técnicas que ofrecían las firmas inglesas en ella integradas, hizo pensar que se había efectuado una buena elección».

El 23 de junio de 1909 la Armada entregó el astillero y la zona industrial de Ferrol a la SECN; el 25 de agosto se le transfirió el astillero de Cartagena y poco después los talleres de artillería de La Carraca, que en escasos años se reconstruyeron totalmente, dotándolos de nueva maquinaria y utillaje, aunque las gradas y diques del arsenal isleño permanecieron en manos de la Marina.

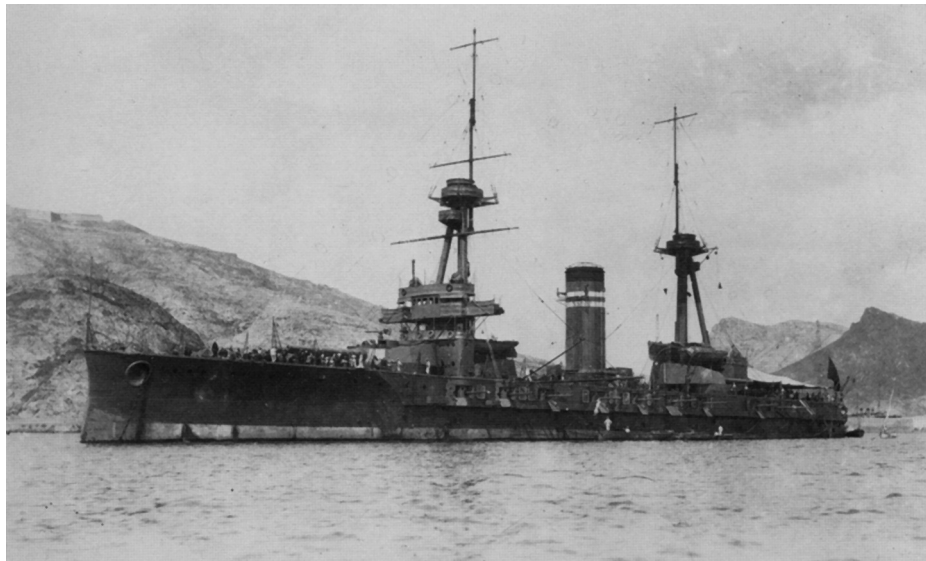
Y es así que desde el puente de mando de la Sociedad —calle de Sagasta, número 27, en Madrid— se iniciaba una nueva etapa de la construcción naval española, con nuevos hábitos, mejoras en la calificación de operarios e incremento de ritmo de trabajos ligado a la mecanización. La llegada de técnicos y operarios ingleses introdujo también nuevos cambios en la sociedad civil y, aunque la SECN podía construir buques para otras marinas o particulares, se obligaba formalmente a dar prioridad a los pedidos de la Armada española.

Factorías en ejercicio, la aportación de la SECN: Ferrol

Se ha indicado someramente el papel encomendado en el desarrollo del programa naval Maura-Ferrándiz y en que Ferrol obtuvo su mayor peso con la construcción de los tres acorazados *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*. Este orden de construcción suponía una renovación tecnológica con respecto a las anteriores por la introducción de turbinas de vapor en la propulsión de los buques y las innovaciones artilleras, con la puesta en dique de sus pesados

(2) El primer director de la Fábrica de Artillería de San Carlos, tras su instalación en el Olivar de Rebolledo, fue don José María Cervera y Castro (1883-1957), pariente muy querido de quien esto escribe, y que también ejercía desde 1908 la dirección de la SECN en el Arsenal de La Carraca.

(3) La prensa izquierdista de la época cargó las tintas contra el Gobierno en este asunto, llegando a calificar al teniente Macías del Real como «el Zola español».



Acorazado *Jaime I*. (Foto: Internet).

cascos de acero con alta y novedosa tecnología. No es el caso de realizar una descripción detallada de estos buques, sus equipos e instalaciones, pero sí señalar que la construcción se entendió desde que fue operativa que tenía que ser realizada por una empresa industrial que fuese capaz de acometer con flexibilidad y eficacia el programa. Y la recién creada SECN se hacía cargo del astillero, que necesitaba una gran reconversión, creándose la necesaria infraestructura, en la cual destacaba una grada para estos nuevos buques, dotada de grúas de 10 toneladas sobre raíles, un muelle de descarga de 6,5 metros de calado, taller de herreros de ribera, central eléctrica, un dique seco de grandes dimensiones, central neumática, una grúa flotante, talleres de fundición, de maquinaria y el novísimo taller de turbinas. Los buques se botaron entre los años 1912 y 1914 y corrieron muy variada suerte: El *España* se hundió frente al cabo Tres Forcas; el *Alfonso XIII*, tomó su nombre al advenimiento de la segunda República y en la Guerra Civil formó parte del bando nacional, y el *Jaime I* en el bando republicano tuvo una historia poco gloriosa. De todos modos la contribución de La Naval había sido muy provechosa.

El nuevo proyecto del almirante Ferrándiz, ministro también de un gabinete Maura, dejaría sobre La Naval ferrolana otro nuevo desafío que había que afrontar en circunstancias muy críticas, dada la escasez de materias primas a consecuencias de la guerra europea, en plena ebullición. Pero se logró una solidez continuada en el trabajo, pues Miranda se hizo cargo de la cartera de



Crucero *Méndez Núñez*. (Foto: Internet).

Marina en octubre de 1913 y la mantuvo hasta junio de 1917, permanencia por tanto que obtuvo sus frutos, que hubieran podido ser mayores de no mediar las dificultades surgidas tras el estallido de la Gran Guerra en 1914.

La marcha de las operaciones navales en la contienda europea y el hundimiento de grandes unidades británicas por parte de los temibles submarinos alemanes hicieron dudar a Miranda de la proclamada supremacía del acorazado y, habida cuenta de que su programa estaba aún por aplicarse, logró introducir en el mismo una serie de modificaciones que pudo incluir en su programa naval, recogido en la Ley 176 de febrero de 1915 popularizada ya como Ley Miranda. El proyecto contemplaba la construcción de cuatro cruceros rápidos (que serían adjudicados a la factoría de Ferrol, en dos series); seis contratorpederos, también en dos serie de tres (encargos cartageneros); veintiocho submarinos, también a construir en Cartagena; tres cañoneros y dieciocho guardacostas. Los dos primeros cruceros fueron bautizados como *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*, y a fines de 1915 se arboló la quilla del primero en Ferrol y cinco años más tarde se puso la del segundo. En 1922, tras siete años de grada se pudo botar el *Blas de Lezo*, y al año siguiente se lanzaba el *Méndez*. El desarrollo tecnológico se vio reflejado años más tarde con la construcción de una nueva serie de cruceros, los *Príncipe Alfonso*, convertidos más tarde en *Libertad*, el *Almirante Cervera* y el *Miguel de Cervantes*, de hermoso diseño, nada parecido a los *Lezo*. Aunque apoyados en la Ley Miranda, que permitía introducir cambios y mejoras en los buques a construir de acuerdo con las experiencias y enseñanzas de la guerra, por la llamada Ley Cortina de 1922, la Armada pudo disponer de nuevos fondos para seguir contratando nuevos buques con La Naval.

Como fin de este hilo conductor ferrolano, y con las exigencias que impone la concreción, un Real Decreto Ley de 9 de julio de 1926, en plena dictadura del general Primo de Rivera, siendo ministro de Hacienda don José Calvo

Sotelo y de Marina el vicealmirante Cornejo, autorizó un crédito de 268.500.000 de pesetas para construir tres cruceros tipo *Washington* de 10.000 toneladas a 87 millones unidad, más 7.500.000 para municiones. La Armada aceptó los planos diseñados por sir Philip Watt, exdirector de construcciones del Almirantazgo, y firmó la orden de ejecución a la SECN el 31 de marzo de 1928, plantándose las quillas en las gradas de Ferrol el 15 de agosto de 1928, asignándoseles los nombre de *Canarias* y *Baleares*; el tercer crucero quedó nonato.

Por restricciones económicas, las obras no se desarrollaron con la celeridad deseada: el *Canarias* no pudo ser botado hasta el 28 de mayo de 1931 y el *Baleares* hasta el 20 de abril de 1932, en plena euforia republicana y con los ministros del ramo, Casares Quiroga y Giral, presidiendo las botaduras. Más tarde en la Guerra Civil serían decisivos en las operaciones navales desde el bando nacional. Y La Naval hizo sus últimos pinitos ferrolanos en cuanto a construcciones y reparaciones desde sus siglas, pues se avecinaba la hora de su sustitución por el Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares.

Ha escrito Ramírez Gabarrús que «el alarde de La Naval», cuando a principios de siglo construyó los tres acorazados *España*, lo repitió con creces en los años 30 botando los cruceros *Canarias*. Entremedio quedaron los buques del segundo y del tercer plan naval, el de los cruceros *Blas de Lezo*, *Méndez Núñez*, *Almirante Cervera*, *Príncipe Alfonso* y *Miguel de Cervantes*. Se podía decir en aquel momento que la SECN ferrolana había formado una auténtica *escuela* con proyección a toda la industria comarcal, pues el complejo proyecto de los nuevos cruceros demandaba una considerable oferta de trabajo, aunque siempre pendientes de los recursos financieros del Estado.

La aportación cartagenera. Cañoneros, destructores y submarinos

En el astillero del Arsenal de Cartagena, cedido a la SECN en virtud de los acuerdos concertados, la actividad desplegada por La Naval fue muy notable y eficaz, aunque se tratara de otra clase de buques a construir, según la distribución acordada con los diferentes planes navales que sirvieron de punto de apoyo. En 1920 se montaron en la grada los tres cañoneros del plan 1915 y que fueron los *Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*. Los dos primeros se terminaron en 1923 y el último se demoró dos años más. Todos participaron en la campaña de Marruecos e incluso en los avatares navales de la Guerra Civil española. Simultáneamente a la construcción de los cañoneros se emprendió la de los tres destructores del primer grupo de la Ley Miranda. Fueron los *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga* que, aun botados escalonadamente, en agosto de 1925 estaban los tres en servicio y dieron mucho juego a la Marina en sus dilatados años de servicio. Pero en aquellos década de los veinte, de

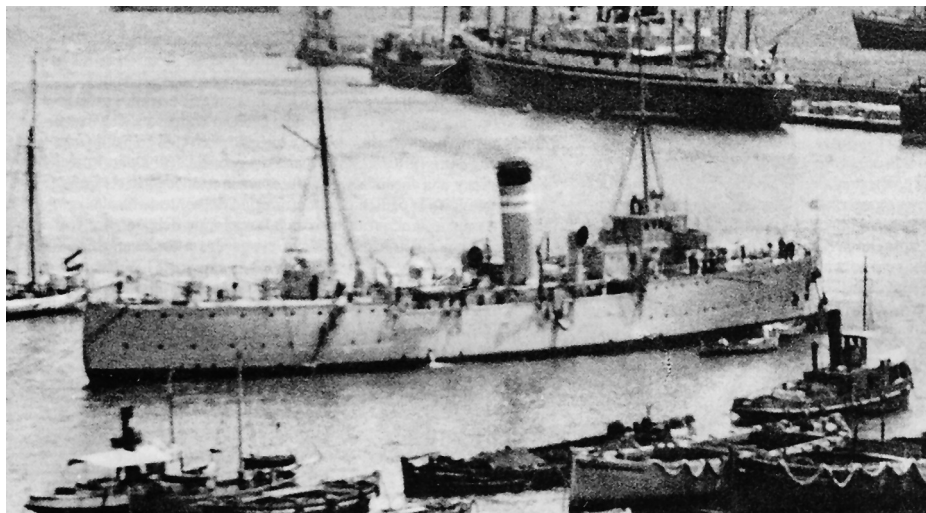


Destructor *Jorge Juan*. (Foto: Internet).

auténtico auge para la construcción naval, la SECN producía en sus factorías unos buques de modelo o inspiración inglesa, pero que enorgullecían a los españoles por la belleza de sus líneas y alto componente técnico: los 18 magníficos destructores que por su velocidad llegaron a ser llamados «galgos del Mediterráneo». En 1927 se entrega el primer *Churruca* y el primer *Alcalá Galiano*. Un año más tarde el *Sánchez Barcáiztegui*; en 1929 los *José Luis Díez* y *Almirante Ferrándiz*; en 1930 el *Lepanto*. En 1931 el segundo *Churruca*. En 1932 fueron el segundo *Alcalá Galiano* y el *Almirante Valdés*, este último con expresiva referencia del Gobierno republicano; 1934 conoció la entrega del *Almirante Antequera*, y en 1936, con la guerra ya en puertas o en pleno desarrollo, llegaron los *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Escaño*, *Ulloa*, y *Jorge Juan*, cerrando la serie en el 37, el *Císcar*.

Todos fueron unos estupendos barcos de su tiempo que pusieron de relieve el alto grado que había alcanzado la SECN en el conjunto de sus factorías; empresa nada fácil en tiempos tormentosos de huelgas, algaradas y cambios ministeriales.

En el desarrollo del programa Miranda de 1915, en las primeras semanas de 1920 se inició la construcción de la primera serie de modernos submarinos para España. Se trataba de las seis unidades que integrarían la serie *B*, cuyo proyecto era conocido como *105F Holland*, parecido al *Isaac Peral*, pero mayor que este y notablemente mejorado. Desde 1921 en que fue entregado el *B-1*,



Cañonero *Canalejas*. (Foto: *Internet*).

primero de la serie, esta se fue completando a razón de uno por año. Pero la Ley Miranda de 1915, ampliada y reformada por la Ley Cortina de 1922, siguió el programa naval de la dictadura primoriverista, cuyas disposiciones fueron refrendadas por el ministro de Marina, almirante Honorio Cornejo y Carvajal. En principio los submarinos a construir eran doce de la clase *C*, pero después quedaron reducidos a seis. Se entregaron a la Marina, desde el 18 de julio de 1928, el *C-1*, hasta el 27 de setiembre de 1930, el *C-6*. Fueron barcos muy conseguidos, que podían competir perfectamente con sus similares extranjeros sin ningún complejo de inferioridad. La Guerra Civil les afectó muy directamente, con hundimientos, sabotajes, mandos dudosos, y pagaron un alto y doloroso coste. Pero La Naval de Cartagena había acreditado su más alto nivel como astillero especializado en la construcción de destructores y submarinos.

La artillería naval: la Fábrica de San Carlos

El 24 de agosto de 1924 se inauguraban los talleres de la Factoría de San Carlos de la Sociedad Española de Construcción Naval, en los antiguos terrenos del Olivar de Rebolledo, en la población San Carlos del término municipal de San Fernando, adquiriéndose un total de 140.000 metros cuadrados que posteriormente fueron ampliados; pero desde 1915, la *Constructora* se había impuesto la tarea de perfeccionar y ampliar estos talleres, en los que se cons-

truyó casi toda la artillería de los buques de los programas de 1908 y 1915, exceptuando las piezas de 35 mm de los acorazados, pero incluyendo los cañones de 152 mm de los primeros cruceros. Las nuevas instalaciones se terminaron en 1928, estando dotadas de amplísimas naves de montura, de máquinas y herramientas de excepcionales capacidades para su época, elementos de suspensión, torre para los manguitos de cañones de gran calibre, muelle de atraque a la bahía gaditana y conexión directa a la red nacional de ferrocarriles mediante ramal propio.

En 1927 la Fábrica de Artillería de San Carlos tenía perfectamente montados los talleres para tubos lanzatorpedos en tres grandes grupos, los de fabricación y montaje de torres de artillería naval (en número de cuatro naves), los de fundición de aceros y metales, el taller de forja de herramientas de carpintería y energía eléctrica y los departamentos para laboratorios, modelos, verificación de instrumentos y plantillas. Desde todos estos elementos se planeó ininterrumpidamente, la construcción de la artillería Vickers de 152 mm para los cruceros tipo *Príncipe Alfonso*, y cañones de 101 mm para los mismos buques; piezas de 120/45 mm para los destructores; artillería de costa de 152/50 mm para el Ejército. También se fabricaron montajes triples de tubos lanzatorpedos de 533 mm para cruceros y destructores, morteros para lanzar las cargas de profundidad, las propias cargas antisubmarinas y munición de



Las torres dobles núm. 2, 3 y 4 del crucero *Canarias*. Fábrica de San Carlos.
(Foto: Libro *La Construcción Naval Militar española*).



Talleres de San Carlos. (Foto: Libro *La Construcción Naval Militar Española*).

artillería de todos los calibres, hasta el 381 mm inclusive que montaban las baterías costeras de Ferrol, Cartagena y Mahón.

Pero como señala Ramírez Gabarrús el programa más ambicioso fue el de la fabricación de las torres y cañones de 203/50 mm de los cruceros pesados del plan de 1926, concretamente los *Canarias* y *Baleares*, que tanto juego dieron en la última Guerra Civil española. De las ocho torres que montaron aquellos cruceros, la primera, núm. 1 o A del *Canarias* era inglesa; las otras siete salieron de los talleres de San Carlos a partir de 1934 y fueron ejemplo y prueba de la capacidad de diseño con que se contaba entonces en cuanto a material artillero de lo más complejo y de los mayores calibres.

Toque de retirada: una misión cumplida

Durante la Guerra Civil, se prolongó el contrato para la SECN, pero tras la finalización del conflicto, La Naval pierde el control de los astilleros militares de Ferrol y Cartagena, que volvieron a ser controlados por el Estado. Parte de sus infraestructuras fueron transferidas al recién creado Consejo Ordenador de la Construcciones Navales Militares, hasta la Ley de 11 de mayo de 1942, constitutiva de la Empresa Nacional «Bazán», Sociedad de Construcciones Navales Militares. La Naval quedaba reducida a sus pequeñas factorías de

Sestao y Reinosa y a la construcción de buques mercantes en los astilleros de Matagorda (4).

Las tres décadas en las que la SECN ejerció el monopolio de la construcción de buques militares tienen una fisonomía muy particular y responden a una dinámica reformadora de marcado signo. Nació y creció con la monarquía y al amparo de leyes protectoras. Pobló sus nóminas de nombres ingleses entre técnicos y consejeros, que curiosamente seguían figurando en las factorías de la España dividida, Ferrol y San Fernando, Madrid y Cartagena. Soportó conmociones políticas en situaciones de acusado contraste, e incluso se acusó a algunos de sus ejecutivos de conspiradores o saboteadores. Pero fue en todo momento celosa cumplidora de sus contratos con espíritu de mejora y superación. En 1939, la decisión del nuevo Estado de no prorrogar el pacto era la crónica anunciada de su extinción, pero la mayor parte de su operativo fue transferido al Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares, que recogía una antorcha de casi apagada llama. Luego vendría la Empresa Nacional Bazán superviviente bajo diversas siglas.

Todavía, cuando se han cumplido más de cien años de su creación y los niños de la guerra han desaparecido en su mayor parte, para quienes la vivieron o conocieron su existencia aún resuena el eco lejano de una frase familiar. ¡Va a salir el personal de La Constructora!

BIBLIOGRAFÍA

- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Alfonso XIII: Un Rey y sus barcos*. Santander, 1960.
BORDEJÉ MORENCOS, Fernando: *Vicisitudes de una política naval*. Madrid, 1977.
RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval española*. Madrid, 1980.
CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada. Siglo XX*. Madrid, 1983.
VALVERDE ÁLVAREZ, Isidoro, y RODRÍGUEZ VILLASANTE, J. A.: *La actividad naval militar*. Madrid, 1991.

(4) No todo fue artillería en la SECN de San Fernando. Se le autorizó la construcción de un crucero de entre cinco y seis mil toneladas con la mayor actividad. Tardó ocho años su construcción y fue bautizado como *Reina Victoria Eugenia*, aunque tuvo después otros nombres en razón de las circunstancias políticas: *República* y *Navarra*.