

EL FUNDADOR DE LA AERONÁUTICA NAVAL: CAPITÁN DE NAVÍO DON PEDRO MARÍA CARDONA Y PRIETO

Juan CARDONA COMELLAS

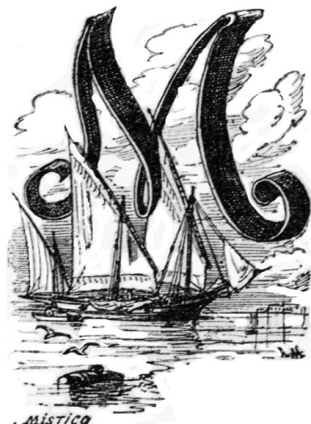


Pedro CARDONA SUANZES



¡Cosas de Perico!

S. M. el Rey Alfonso XIII a bordo del *Dédalo* (1923)



E dijo una vez un respetado comandante que las grandes obras no suelen ser atribuibles a una única persona, sino que son el producto de las aportaciones de un grupo. Este es, desde luego, el caso de la Aeronáutica Naval, una empresa que salió adelante por la dedicación, tesón y entrega, a veces hasta de la propia vida, de un grupo de pioneros durante los frenéticos años iniciales del siglo pasado. Sin embargo, no es menos cierto que el éxito de estas grandes empresas suele requerir la visión y liderazgo de una persona fuera de lo común, excepcional, tanto más cuanto más compleja sea la empresa. Y este es el caso del capitán de navío Pedro María Cardona y Prieto: «don Pedro», como era conocido por todos.

De la figura histórica del capitán de navío Cardona se ha estudiado y escrito profusamente y, por tanto, difícilmente podrán estas líneas añadir algo novedoso. Por otra parte, plumas más ilustres tratarán con detalle en este mismo

número monográfico la evolución de la Aeronáutica Naval desde su creación, incluyendo el período 1920-1926 en el que don Pedro era su director.

Por todo ello, la pretensión de este artículo se limita a esbozar una breve semblanza del capitán de navío Cardona, tratando de acercar al lector esta figura única. Y siguiendo la costumbre tan británica de referirse en su introducción a las conclusiones de un escrito, ya les adelanto que don Pedro era un enamorado de la Armada y de la Aeronáutica, a las que dedicó su vida. Persona carismática y cercana, lideraba mediante el ejemplo, como se verá en los momentos de las primeras bajas sufridas en la División Aeronáutica. Tenaz, enérgico y decidido, poseía al mismo tiempo «una gran dosis de bondad que conmovía a las piedras» (1). Erudito y políglota, de inteligencia poco corriente que le permitía encontrar soluciones donde otros no eran capaces de transformar en oportunidades las situaciones difíciles.

Comprendo sus sospechas sobre la parcialidad del que redacta estas líneas. Trataré de despejarlas en las páginas siguientes, haciendo un rápido recorrido cronológico por la vida del capitán de navío Cardona.

Orígenes

Nace Pedro María en Mahón en el año 1872 en el seno de una familia de tradición náutica. Su estirpe menorquina se remonta al tiempo de la conquista de la isla por Alfonso III en 1287. Desde ese momento se convierte en uno de los linajes clásicos de Menorca, abandonando así su cuna catalana. Durante siglos la familia prestó servicios a la Corona de Aragón y posteriormente a la española, bien en la Marina Mercante, bien integrándose en las flotas de guerra, alternando con períodos «armados en corso», incluso durante la época de dominación británica de la isla y en la etapa intermedia de dominio francés desde 1756 hasta 1763.

La primera relación estable de los Cardona con la Armada española, que ha permanecido ininterrumpida desde entonces hasta hoy y a lo largo de nueve generaciones de oficiales, comienza con el bisabuelo de don Pedro María, Juan Cardona Pons, «patrón práctico» en el puerto de Mahón a finales del siglo XVIII. Su hijo, Pedro Cardona Moncada, fue realmente el primer oficial de la Real Armada. En los años 1809 y 1810 sirvió como patrón de la lancha cañonera de la división de Cádiz en combates contra los franceses, y en esas acciones fue herido. En 1819 figura como «piloto práctico» del Mediterráneo y es nombrado comandante de la División de Algeciras del Resguardo Marítimo. En 1839, por los méritos contraídos en la Primera Guerra Carlista, fue ascendido a teniente de fragata. Su hermano Miguel también se incorporó a la

(1) DE LA GUARDIA, Rafael: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*.

Armada, y sus cuatro hijos varones fueron oficiales en la misma. El padre de don Pedro, Juan Cardona Netto, sienta plaza como guardia marina en 1844. Después de diversos mandos y destinos, algunos en ultramar, como el de gobernador político y militar de la isla de Balabac en Filipinas (1861-1864), alcanzó el grado de capitán de navío (1880) como comandante de Marina de Mahón y provincia de Menorca.

Un joven oficial sobresaliente

Con estos antecedentes don Pedro parece que tiene su destino marcado. Antes de ingresar en la Armada es enviado a Madrid, donde cursa estudios en los Escolapios de Gefate, destacando por sus resultados. En 1891, con 18

años, ingresa como aspirante de Marina y embarca en la fragata *Asturias* (Escuela Naval Flotante, de pontón en Ferrol).

En la Escuela Naval se distinguió por su plena dedicación y por su talento, que le hizo ocupar desde el principio de su carrera los primeros puestos. Al finalizar sus estudios teóricos, la Junta de Profesores le concedió el número uno de su promoción. Igual número obtuvo en el examen de alférez de navío, pasando, por iniciativa del director de la Escuela, directamente de alumno a profesor. Amplió sus estudios sobre electricidad en el Centro Hidrográfico y en la Escuela de Aplicación, profundizando en el conocimiento sobre los torpedos. Su biógrafo, el contralmirante José Riera y Alemany, escribe: «Tan pronto entró en contacto con el torpedo vislumbró las posibilidades de mejora, que se implementaron inmediatamente». También puso de manifiesto diversos errores de diseño. Finalmente proyectó una «ingeniosa mesa de pruebas y medidas». En definitiva, creó un «servicio de torpedos nuevo, sobre bases nuevas» (2).



Busto de Pedro María Cardona. (Museo Naval).

(2) *Enciclopedia Espasa*.

Su vida familiar se vio condicionada, como la de todos los marinos, por los continuos cambios de destino. Su hogar se movió entre Ferrol, Mahón y Madrid, alternando con períodos de estancia en Barcelona. En su tercer año de alférez de navío (1899) se casó con Clara Rodríguez, una ferrolana sin vinculación con la Armada, saliéndose de la endogamia al uso en esos tiempos. Sus hijos varones nacieron en Mahón y Ferrol entre 1900 y 1915. Tras enviudar contrajo nuevo matrimonio, naciendo su sexto hijo, María Antonia, en Madrid en el año 1935. De los cuatro hijos varones, Pedro y Antonio fueron oficiales del Cuerpo General de la Armada; José María, marino mercante, que después se incorporó a la Reserva Naval, y el más joven, Juan, que no pudo ingresar en la Escuela Naval por problemas en la vista, siguió la carrera militar en el Arma de Artillería.

Un hito importante en su vida profesional fue la participación en el Certamen Naval de Almería —«El Resurgir de la Armada. ¿Es indispensable para España la existencia de una Marina de Guerra?»—, celebrado en agosto de 1900. Después de la desastrosa derrota ante los Estados Unidos y la consiguiente pérdida de Cuba y Filipinas con los descalabros navales de Cavite y Santiago, la opinión pública cuestionaba la propia existencia de la Marina de Guerra. El nuevo siglo dibuja un escenario con nuevas potencias mundiales con políticas imperialistas claras, sustentadas, en algunos casos, por sus marinas: Estados Unidos, Japón, la sempiterna Inglaterra, que con su Royal Navy doblaba a la poderosa Francia, aunque esta mantiene sus posesiones en África y en el Lejano Oriente, y una emergente Alemania, de mentalidad continental. El certamen se convoca con la intención de aportar nuevas ideas para la reconstrucción de la Armada.

El alférez de navío Cardona, a los veintisiete años, gana el primer premio con la memoria *Paz y trabajo*, la más extensa de las presentadas, con 208 páginas y estructurada en cuatro apartados: «*Si vis pacem para bellum*; Defensa de las costas y archipiélagos; Algunas ideas técnicas de organización y económicas; Otras causas que determinan la “imprescindibilidad” de la Marina de Guerra». Algunas pinceladas de la memoria constituyen principios básicos actuales, como el eje «Baleares, Estrecho, Canarias». Reflexiona, don Pedro sobre los inconvenientes de la neutralidad en los pactos internacionales y, de alguna forma, anticipa la confrontación mundial en la Gran Guerra. Define de forma pormenorizada las defensas de costa de la Península y archipiélagos con un proyecto de transporte interior de conexión entre los principales puertos. Presenta un plan de inversiones de modernización de la flota e instalaciones, acompañado de un estudio sobre su financiación. Recupera el proyecto de sumergibles torpederos abandonado después de las experiencias de Isaac Peral. Propone cambios en la ley de ascensos, con el criterio de «elección» a partir de capitán de navío y disminución de la edad de retiro. Asimismo, propone la determinación de las plantillas reales necesarias, etc. Como se puede ver el trabajo es más propio de unas *Líneas Generales de la*

Armada que de las teorías de un joven oficial. Una buena parte de estas medidas fueron aprobadas e implementadas siete años más tarde en la Ley de Organización Marítima. Pero el trabajo no se centra en la Armada como un elemento aislado, sino que dedica su atención también a otras partes de lo que hoy llamamos la comunidad marítima española: las flotas mercantes y de pesca, que eran de las más importantes del mundo.

Al año siguiente interviene en diversas ponencias en el Congreso Naval celebrado igualmente, bajo el patrocinio de la Reina Regente y del Rey (3), en la ciudad de Almería, y que fue la semilla del Plan de Reforma Orgánica y Construcción de Buques: «Plan Ferrándiz de 1907».

Inmediatamente es llamado por los almirantes Ferrándiz y Concas para representar a la Armada en el Consejo Marítimo Nacional, presidido por Maura, siendo simplemente alférez de navío. Es uno de los miembros más activos del Consejo que acepta e implementa todas sus propuestas. Una de ellas, en la que hizo especial hincapié, fue la creación de una base naval en su Mahón natal. En 1916, por orden del almirante Miranda, don Pedro puso la primera piedra de la base menorquina que hoy conocemos.

Finalizaremos este recorrido por los primeros años de oficial de don Pedro mencionando la prolífica actividad periodística y literaria que mantuvo desde muy joven. Entre las muchas publicaciones con las que colaboró asiduamente se encontraba esta REVISTA GENERAL DE MA-



Pedro M. Cardona y Prieto.

(3) Escrito «Rey» en rebeldía ante las recomendaciones de la RAE en su Ortografía de la Lengua Española (2010).

RINA, en la que publicó regularmente desde 1907 y, pasado el tiempo, inauguró y fue responsable de una sección denominada «Aeronáutica».

El Rey Alfonso XIII y don Pedro

Como vemos, el estudio y las propuestas acompañan a don Pedro en el inicio de su carrera, lo que hace que el Estado Mayor le encomiende con más frecuencia informes y comisiones en el extranjero avalado por sus conocimientos y por el hecho de que hablase con soltura el inglés, francés e italiano, aparte del menorquín. Al regreso de estas comisiones, el teniente de navío Cardona «daba cuenta», personalmente, al Rey.

Estos reconocimientos y trayectoria llevaron a Alfonso XIII a nombrarle ayudante honorario de S. M. (un asesor personal), siendo tan solo teniente de navío, cuando la mayoría de los ayudantes honorarios eran generales y almirantes. Con Alfonso XIII mantuvo, durante muchos años, una relación de amistad. El Rey con frecuencia se dirigía a él llamándole en público «Perico». Es bien conocida en la familia Cardona una anécdota acaecida en 1923, a bordo del *Dédalo*, puntualmente recogida por Eusebio Lafuente y que nos permitimos transcribir literalmente:

«En 1923 se estaban realizando laboriosas gestiones para comprar una escuadrilla de hidros. El *Dédalo* va a Italia y coincide con un viaje allí de D. Alfonso XIII, quien de forma imprevista sube al *Dédalo* y pregunta:

—¿Dónde está Perico?

Don Pedro estaba volando en uno de los hidros.

—Llamadle y decidle que estoy aquí...

Mientras tanto, don Pedro había amarrado y entró en la cámara completamente sordo a causa del estruendo de los motores en vuelo. De modo que el Rey le hablaba de unos temas y él contestaba con otros.

—Cosas de Perico —comentó don Alfonso.»

La relación se mantendrá a lo largo de los años. Como ejemplo, en 1926 la Escuela de Guerra Naval organizó su ciclo anual de once conferencias, de las que seis corrieron a cargo de don Pedro. El Rey asistió a cuatro, siendo estas a cargo de Cardona, probablemente, y entre otras razones, debido a su relación personal.

La Aeronáutica y las marinas

Durante esos primeros años del siglo, Cardona observaba desde la distancia los desarrollos aeronáuticos que se iban produciendo en las principales potencias. Prácticamente desde el momento en que los hermanos Wright

dieron a conocer su *Flyer*, la aplicación militar del invento fue evidente. Las marinas más importantes empezaron a plantearse, de una u otra manera, la forma de emplear el aeroplano. Para la historia queda la hazaña de Eugene B. Ely despegando por primera vez desde un barco, el USS *Birmingham*, en 1910, apenas siete años después del vuelo de los hermanos Wright. Unos meses más tarde, Ely conseguiría tomar en una cubierta de vuelo provisional a bordo del USS *Pennsylvania* (4), deteniendo el aeroplano al engancharse en varios cables transversales dispuestos sobre la cubierta. De manera muy rudimentaria se habían puesto las bases de lo que hoy es uno de los medios de operación desde portaaviones: el denominado STOBAR (*Short Take-Off But Arrested Recovery*). Paralelamente, se avanzaba en el empleo de hidroaviones operando desde el agua. La Marine Nationale francesa se dota de un portahidros y la Royal Navy de su Royal Naval Air Service en 1912.

Pero como suele suceder en estas ocasiones el auténtico impulso para la aviación naval y para la aviación en general (5) vino a consecuencia de una guerra: la Primera Guerra Mundial. En ella se perfeccionaron los aparatos y las plataformas desde las que operaban, como los primeros portahidros y portaaviones propiamente dichos (título honorífico siempre disputado, pero atribuido a los HMS *Ark Royal* y HMS *Hermes*). También se exploraron nuevas misiones para la aviación embarcada y nuevas formas de acometerlas, como su participación en labores de reconocimiento en apoyo a operaciones anfibias (el famoso Fiasco de los Dardanelos) o los primeros lanzamientos de torpedos desde el aire, por ejemplo.

Si bien el acorazado seguiría reinando como *capital ship* en las marinas del mundo durante un par de décadas más, a la finalización de la Gran Guerra había pocas dudas de que la aviación embarcada estaba aquí para quedarse.

Don Pedro y la Aeronáutica Naval

Como se ha puesto de manifiesto en la introducción y en el índice de este número monográfico de esta REVISTA, el período que comprende los primeros años de la Aeronáutica Naval será objeto de un análisis detallado en un artículo posterior. Por consiguiente, este pequeño epígrafe se limitará a mostrar cómo vivió don Pedro a través de algunos de los episodios más significativos de esa etapa. Ya en 1917, mucho antes de que la Aeronáutica Naval fuera una realidad en España, el entonces teniente de navío Cardona comienza a preparar su implementación mediante una serie de viajes y visitas muy pormenori-

(4) DE LA GUARDIA, Rafael: *op. cit.*

(5) Produce, entre otras cosas, el nacimiento de la primera fuerza aérea del mundo, la RAF, cuyo embrión se gesta en la Campaña de Palestina, en 1917.

zadas a todos los lugares de alguna relevancia aeronáutica en aquel momento. Y el primero debe ser, lógicamente, el frente. Así, don Pedro pasó el verano visitando el que él denomina «Frente de Flandes», en plena Guerra Mundial. Recorre más de veinte ciudades de Suiza, Alemania, Bélgica y Francia recopilando y estudiando las tendencias tanto en la fabricación como en el empleo de los medios aeronáuticos. Su regreso a España lo hace por San Sebastián para informar al Rey. Pocos días después, en el mes de septiembre, el monarca firmará la Real Orden de creación de la «Aviación Naval». Había nacido el Arma Aérea de la Armada.

Sin embargo, al polifacético don Pedro se le encomiendan durante dos años otras muchas tareas que varían desde la modificación y mejora de las defensas de bases navales hasta su participación en la junta que decidiría los futuros planes de enseñanza de la Armada, pasando por su nombramiento como «delegado especial de Abastecimiento» con motivo de la pandemia que azotó España —y Europa— en 1920.

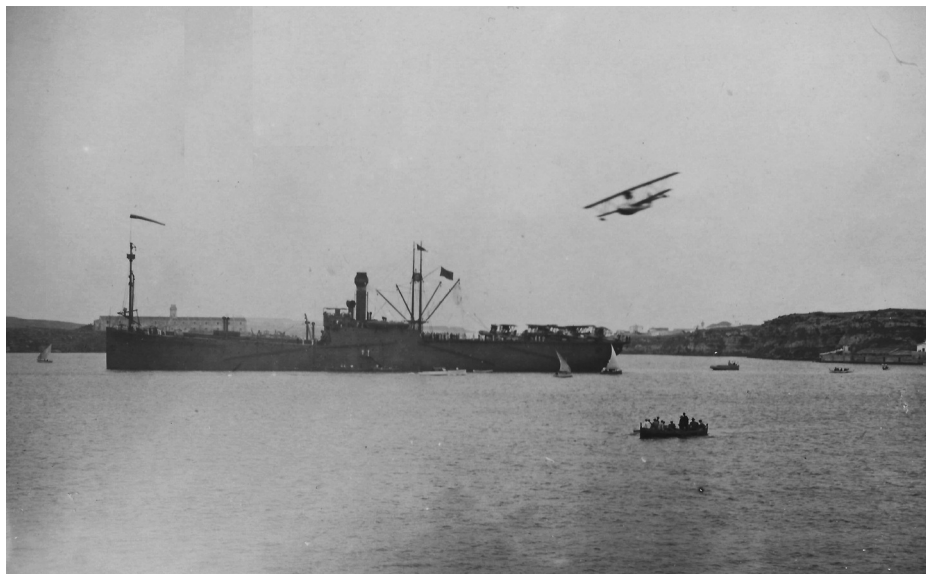
Nuevamente en verano, agosto de 1920, el ya capitán de corbeta Cardona inicia un nuevo viaje. En esta ocasión centrado en las potencias que no había visitado o lo había hecho de manera somera en su viaje de 1917. Recorrió Inglaterra, Francia e Italia, visitando establecimientos industriales en agosto y septiembre (quince en total) y finalizando en el Aeronáutico de Roma. Ya en España continúa visitando industrias afines con la aeronáutica, fundamentalmente en Barcelona y Zaragoza, así como las bases que la Aeronáutica Militar tiene establecidas en Guadalajara y Cuatro Vientos.

A su regreso de este último viaje, el 13 de octubre, el Rey firma la real orden que pone formalmente a don Pedro al frente de esta nueva aventura, «sin desatender sus obligaciones como comandante del *Audaz*» (posteriormente (6), incluso llegaría a mandar simultáneamente el crucero *Río de la Plata*, en un caso, si no único, sí atípico de «triple mando simultáneo»). Las huellas de esta aventura aún permanecen en España en forma de bases y aeropuertos, tanto civiles como militares, como San Javier, El Prat de Barcelona (la entrañable Volatería), Mahón o Marín, por citar algunos.

Las cosas se movieron muy rápido en esos años. A finales de 1921 comienza la transformación del *España N.º 6* en el *Dédalo*, que estaría listo para pruebas de mar en mayo del año siguiente. Muy pronto la Aeronáutica Naval tiene su bautismo de fuego. El 3 de agosto, la recientemente creada División Naval de Aeronáutica (7) entra en Ceuta y se pone a las órdenes del Alto Comisionado en Marruecos. Inmediatamente comienzan a operar, inicialmente escoltando al acorazado *Alfonso XIII*. El día 7, la División se encuentra en

(6) Además del *Audaz* y del *Río de la Plata*, don Pedro mandaría brevemente el *Dédalo*.

(7) Creada en enero de 1922, contaba con el *Dédalo*, el *Audaz*, el *Río de la Plata* y varias embarcaciones menores.



El *Dédalo* en Mahón.

la bahía de Alhucemas, recibiendo órdenes de actuar con independencia. Acto seguido, don Pedro ordena que el *Dédalo* ponga seis hidros en el aire. Tras localizar las posiciones enemigas, los hidroaviones las bombardean en varias oleadas, tanto ese día como en los sucesivos. Con breves paradas logísticas, la primera campaña de Marruecos se prolongó para la Aeronáutica Naval hasta noviembre, recibiendo la felicitación del Alto Comisionado y del comandante general de la Escuadra. Esta campaña supuso un salto cualitativo para la aviación naval europea.

La campaña de 1921 no sería la única. Durante el período en que el entonces capitán de fragata Cardona mandó la Aeronáutica Naval, esta participó en campañas similares todos los años (1922 al 1925), culminando con su participación en el desembarco de Alhucemas, un nuevo hito que supuso romper la tendencia vista en la Gran Guerra en operaciones como el «Fiasco de los Dardanelos», en que la aviación embarcada se dedicaba, fundamentalmente, a labores de reconocimiento. El desempeño de don Pedro en estas campañas le supuso la concesión de dos cruces al Mérito Naval con distintivo rojo.

Pero, volvamos a los comienzos en lo que no todo fue excitante. En aguas de Menorca, en cala Figuera, el miércoles 20 de junio de 1923, don Pedro ordenó que un hidro saliera «a probar el aire» y, como era su costumbre, ocupó el puesto de observador. Pilotaba el teniente de navío Vicente Cervera, oficial experimentado que había participado en la campaña de la Guerra de



Don Pedro portando los restos del teniente de navío Vicente Cervera, primer caído de la División.

Marruecos un año antes. Después de un vuelo de reconocimiento el aparato amará en las proximidades del *Dédalo*. La orden de «a volar», el antiguo «zafarrancho de vuelo», movilizó a la escuadrilla de hidros para los ejercicios programados. Don Pedro dejó su puesto de observador al contador de navío Suárez de Tangil, habilitado del *Dédalo*, que iba a recibir su «bautismo del aire». El *Macchi M18* se elevó y al poco tiempo entró en pérdida y se estrelló violentamente en un lugar llamado Es Freus. El aparato quedó destrozado y sus dos ocupantes perecieron en el acto: eran los primeros caídos de la Aeronáutica Naval.

Según escribe el capitán de navío Rafael de la Guardia (8) recordando el primer accidente mortal sufrido por la Aeronáutica Naval: «Don Pedro,

todo carácter, pero todo corazón, que solo unos minutos antes había volado en el mismo aparato y con el mismo piloto, pronunció ante sus oficiales estas o parecidas palabras: “Aquí estamos para aprender y ser útiles a la Marina; y si es preciso, morir por ella”. Su voz era potente y persuasiva, pero no pudo evitar que sus ojos se humedecieran». Otro acto que define su carácter fue su actuación tras la primera muerte en combate de un integrante de la División. Durante la campaña de Marruecos de 1924, un hidro fue derribado, logrando amarrar cerca de la costa enemiga. La dotación del aparato se defendió de los ataques desde tierra, pero el observador, el alférez de navío Vara, recibió varios disparos. Don Pedro ocupó el puesto de observador en el primer hidroavión que despegó tras conocerse la noticia.

En opinión de Rafael de la Guardia, en *Crónica de la Aeronáutica Naval*: «El que sería inolvidable jefe de la Aeronáutica Naval, D. Pedro M.^a Cardona,

(8) Diario *Ya* del 14 de agosto de 1963.

de fuerte complexión y mediana estatura, poseía unas condiciones humanas y una cultura nada comunes, enérgico en extremo en ocasiones, cuando era preciso, pero con una gran dosis de bondad que conmovía a las piedras. Su don de mando era absoluto, en cualquier circunstancia, por difícil que fuera, inundando el ambiente. Hablaba sin dificultad inglés, francés e italiano, con una soltura superior seguramente a sus conocimientos de esos idiomas, no disminuyendo el ritmo del torrente de su palabra, especialmente cuando discutía».

El fin de su carrera

Por una de esas ironías de la vida, al cumplir 56 años, siendo aún capitán de fragata, a punto de ascender a capitán de navío, fue víctima de la Ley Ferrándiz, que de alguna forma él propició (propuesta en su memoria *Paz y trabajo*) y, por tan solo un mes, se vio postergado a la Escala de Tierra, sin que le valiesen de nada su número uno de promoción, las muchas distinciones y méritos a través de toda su carrera y su dedicación absoluta a la Armada.

Aún en edad de seguir aportando a la sociedad, pidió la excedencia y es nombrado presidente del Consejo Superior de Aeronáutica, y en 1930 vicesecretario-tesorero de Junta Central de la Liga Marítima, y más tarde secretario general y presidente de la Liga Marítima Española y de la Junta Permanente de Navieros. Incluso en esta situación, la motivación de don Pedro para escribir sobre asuntos navales se mantuvo intacta. De hecho, en esta época publica uno de sus trabajos más importantes: *La Conferencia y el Tratado Marítimo-Naval de Londres de 1930 desde el punto de vista español*. En él analiza, punto a punto, el tratado tripartito de Londres (Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón, y parcialmente Francia e Italia) para la limitación de los armamentos marítimos, resumiendo en ocho puntos las implicaciones y consecuencias para España y para la Armada.

Muerte de don Pedro

En 1933 se convocan elecciones generales. Alejandro Lerroux busca para su candidatura conservadora formar una lista por Madrid con hombres de reconocido prestigio, incluyendo personajes políticos de talla nacional y grandes figuras intelectuales. Para ello, Lerroux sondea a Maura, Unamuno, Cardona, Ortega y Gasset y Gregorio Marañón, aceptando a los tres primeros. Don Pedro pasa a la lista por Madrid, pese a no conocersele militancia política previa. La candidatura obtiene unos resultados significativos, si bien el sistema de segunda vuelta y las recientes reformas de la ley electoral los deja fuera del Congreso. Quién sabe, sin embargo, si esa significación política tuvo



Lápida en el Panteón de Marineros Ilustres.

consecuencias posteriores. Probablemente tampoco ayudó a evitar su suerte el hecho de que ocupara la presidencia de la Liga Marítima, organización en el punto de mira de los radicales.

Como quiera que fuera, en julio de 1936 veraneaba en El Escorial. En la madrugada del 13 de agosto fue sacado de su casa y conducido al Monasterio. Afirma Eusebio Lafuente que don Pedro «se distinguió animando a los otros presos» que se encontraban en el patio del Monasterio. El 15 de agosto fue llamado a declarar ante un comité. Se le ofreció el

mando de la Escuadra republicana, declinando la oferta y pronunciando la siguiente frase, según consta en el Servicio de Información Personal de la Marina de la Jurisdicción Central: «Se van a ver negros para conseguir tal cosa». Fue su sentencia de muerte. Ese mismo día fue asesinado en la carretera de El Escorial a Guadarrama en compañía del arquitecto Luis María Cabello Lapiedra, de un sacerdote y de un oficial de la Guardia Civil.

El cadáver de don Pedro fue reconocido, abandonado en una cuneta, por un sereno, quien avisó a la familia. Fue enterrado en el Cementerio de La Almudena de Madrid.

En septiembre de 2000 sus restos fueron trasladados al Panteón de Marineros Ilustres con el reconocimiento de lo que fue su vida: la Armada.

BIBLIOGRAFÍA

- DE LA GUARDIA, Rafael: *Crónica de la Aeronáutica Naval Española*.
LAFUENTE HERNÁNDEZ, Eusebio: *Pedro María Cardona, marino e hijo ilustre de Mahón*.
CARDONA Y PRIETO, Pedro M.³: *La Conferencia y el Tratado Marítimo-Naval de Londres de 1930 desde el punto de vista español*.
Discursos pronunciados y memorias premiadas en el Certamen Naval de Almería. Real Sociedad Económica de Amigos del País.
BUSQUETS, Camil, y otros: *Los portaaviones españoles*.
Enciclopedia Espasa.