ESCUELA DE DOCTORADO
INTERNACIONAL DE LA USC

JAIME
ANTÓN VISCASILLAS

Tesis doctoral

PENSAMIENTO CIENTÍFICO, POLÍTICO Y NAVAL DEL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA Y GODOY (1855-1920). VISIÓN INTEGRAL DE UN MARINO ILUSTRADO

Santiago de Compostela, 2022

Programa de doctorado en Filosofía

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

TESIS DE DOCTORADO

PENSAMIENTO CIENTÍFICO, POLÍTICO Y NAVAL DEL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA Y GODOY (1855-1920). VISIÓN INTEGRAL DE UN MARINO ILUSTRADO

JAIME ANTÓN VISCASILLAS

ESCUELA DE DOCTORADO INTERNACIONAL DE LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
PROGRAMA DE DOCTORADO (E5041V01) EN FILOSOFÍA

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 2022

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

DECLARACIÓN DEL AUTOR DE LA TESIS

D. Jaime Antón Viscasillas

Título de la tesis: **Pensamiento científico, político y naval del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920). Visión integral de un Marino ilustrado.**

Presento mi tesis, siguiendo el procedimiento adecuado al Reglamento y declaro que:

1) La tesis abarca los resultados de la elaboración de mi trabajo.
2) De ser el caso, en la tesis se hace referencia a las colaboraciones que tuvo este trabajo.
3) Confirmo que la tesis no incurre en ningún tipo de plagio de otros autores ni de trabajos presentados por mí para la obtención de otros títulos.

Y me comprometo a presentar el Compromiso Documental de Supervisión en el caso que el original no esté depositado en la Escuela.

En **Ferrol, 10 de julio de 2022.**

Firmado:

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

AUTORIZACIÓN DEL DIRECTOR/TUTOR DE LA TESIS

D. Fernando Julio Ponte Hernando

En condición de: **Tutor y Director.**

Título de la tesis: **Pensamiento científico, político y naval del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920). Visión integral de un Marino ilustrado.**

INFORMA:

Que la presente tesis, se corresponde con el trabajo realizado por **D. Jaime Antón Viscasillas**, bajo mi dirección/tutorización, y autorizo su presentación, considerando que reúne los requisitos exigidos en el Reglamento de Estudios de Doctorado de la USC, y que como director/tutor de esta no incurre en las causas de abstención establecidas en la Ley 40/2015.

En **Santiago de Compostela, 10 de julio de 2022**

Firmado:

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

AUTORIZACIÓN DEL CODIRECTOR DE LA TESIS

D. Luis Velasco Martínez

En condición de: **Codirector.**

Título de la tesis: **Pensamiento científico, político y naval del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920). Visión integral de un Marino ilustrado.**

INFORMA:

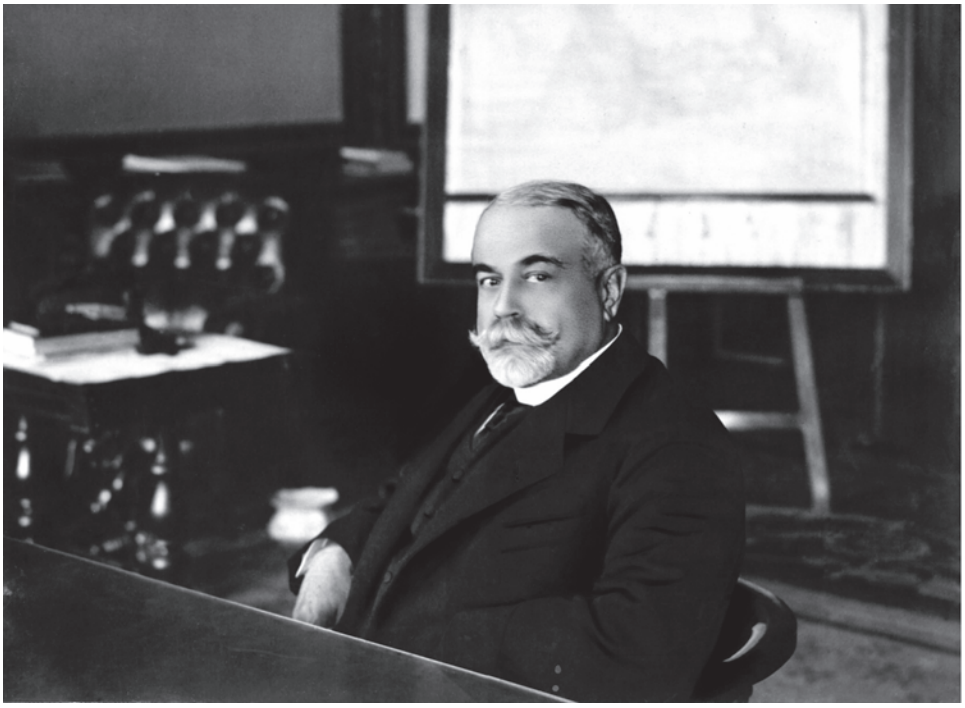
Que la presente tesis, se corresponde con el trabajo realizado por **D. Jaime Antón Viscasillas**, bajo mi codirección, y autorizo su presentación, considerando que reúne los requisitos exigidos en el Reglamento de Estudios de Doctorado de la USC, y que como codirector de esta no incurre en las causas de abstención establecidas en la Ley 40/2015.

En **Santiago de Compostela, 10 de julio de 2022**

Firmado:

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

Pensamiento científico, político y naval del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920). Visión integral de un Marino ilustrado.



Augusto Miranda y Godoy en su despacho del Ministerio de Marina

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

ÍNDICE

PRESENTACIÓN……..... 9

DEDICATORIA……..... 19

AGRADECIMIENTOS……..... 19

RESUMEN……..... 21

SIGLAS Y ABREVIATURAS……..... 25

INTRODUCCIÓN……..... 27

JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS……..... 27

MATERIAL Y MÉTODO……..... 29

FUENTES Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO……..... 30

RESULTADOS Y DISCUSIÓN……..... 31

I. RESUMEN BIOGRÁFICO DE AUGUSTO MIRANDA Y GODOY……..... 33

1.1. ORÍGENES FAMILIARES Y DESCENDENCIA……..... 33

1.2. FORMACIÓN MILITAR Y PRIMEROS DESTINOS……..... 35

1.3. PROFESOR DE LA ESCUELA NAVAL Y AUTOR DE LIBROS CIENTÍFICOS……..... 36

1.4. LA GUERRA HISPANO-ESTADOUNIDENSE DE 1898. CAMPAÑA EN LAS FILIPINAS Y OTROS MANDOS NAVALES……..... 37

1.5. COMANDANTE DEL CRUCERO *REINA REGENTE*…….....…….....…….....

2.3.1. EL MINISTRO DE MARINA COMO MIEMBRO DEL GOBIERNO……..... 61

2.3.2. ANTECEDENTES Y ORGANIZACIÓN DE LA ARMADA Y DEL MINISTERIO DE MARINA……..... 61

2.4. DIVISIÓN MARÍTIMA DE ESPAÑA…….. 67

2.5. PENSAMIENTO POLÍTICO Y PERSONALIDAD DE AUGUSTO MIRANDA……..... 68

III. PENSAMIENTO NAVAL DE AUGUSTO MIRANDA……..... 77

3.1. NOCIÓN DE PENSAMIENTO NAVAL……..... 77

3.2. IDEAS Y CONCEPTOS DE PENSAMIENTO NAVAL. LA MISIÓN DE LA ARMADA… 80

3.3. INTRODUCCIÓN AL PENSAMIENTO NAVAL DE AUGUSTO MIRANDA Y SU PROYECCIÓN ACTUAL……..... 88

3.4. SU PENSAMIENTO SOBRE LA ENSEÑANZA NAVAL……..... 100

3.5. MODIFICACIÓN DEL PLAN DE ESTUDIOS DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR. REAL DECRETO DE 18 DE DICIEMBRE DE 1913…… 120

3.6. SU PENSAMIENTO SOBRE LA NACIONALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y OTRAS MEDIDAS DE FOMENTO……..... 124

3.6.1. CREACIÓN DEL CENTRO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE GUERRA Y DEL COMERCIO……..... 125

3.6.2. REGLAMENTO DE SUPERNUMERARIOS (EXCEDENCIA VOLUNTARIA REAL DECRETO DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1918……..... 126

3.6.3. FOMENTO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y OTRAS INDUSTRIAS NACIONALES……..... 127

IV. BASES NAVALES, ACADEMIA DE INGENIEROS Y OTRAS REFORMAS EN LA ARMADA……..... 131

4.1. BASES NAVALES PARA EL APOYO LOGÍSTICO DE LA ARMADA……..... 131

4.1.1. FUNDAMENTO DOCTRINAL SOBRE LA NECESIDAD DE BASES NAVALES SECUNDARIAS..…….....131

4.1.2. LAS BASES NAVALES O “PUERTOS REFUGIO” ELEGIDOS Y CONTRUÍDOS AL AMPARO DE LA “LEY MIRANDA” Y DE LA “LEY DE BASES NAVALES”…….....138

4.1.3. MENCIÓN ESPECIAL SOBRE LA BASE NAVAL DE LA GRAÑA, EN LA RÍA DE FERROL. FASES DE SUS CONSTRUCCIÓN Y PROYECTOS……..... 142

4.2. ACADEMIA DE INGENIEROS DE LA ARMADA……..... 144

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

4.2.1. NUEVA ENSEÑANZA EN EL CUERPO DE INGENIEROS. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA ACADEMIA DE INGENIEROS……...……. 144

4.2.2. MOTIVOS, CONSTITUCIÓN Y UBICACIÓN DE LA ACADEMIA EN FERROL146

4.2.3. ORGANIZACIÓN Y PLANES DE ESTUDIO……..……..... 148

4.2.4. MODALIDADES DE INGRESO Y PERÍODOS EN LA ACADEMIA (ALUMNOS OFICIALES Y ALUMNOS LIBRES)……..... 149

4.2.5. REORGANIZACIÓN DEL CUERPO Y ÚLTIMA ETAPA DE LA ACADEMIA DE INGENIEROS……..... 154

4.3. ORGANIZACIÓN DE MARINEROS ESPECIALISTAS DE LA ARMADA Y NUEVO EMPLEO DE "MAESTRES" DE LA MARINERÍA……..... 155

4.4. CREACIÓN DE LA ESPECIALIDAD DE ARTILLERÍA Y TIRO NAVAL PARA OFICIALES DE LA ARMADA……..... 157

4.5. LA RESERVA NAVAL DE LA ARMADA (1915-2021), UN VALIOSO RECURSO DE PERSONAL……..... 158

V. LAS NUEVAS ARMAS NAVALES. CREACIÓN DEL ARMA SUBMARINA Y DE LA AVIACIÓN NAVAL……..... 161

5.1. EL ARMA SUBMARINA EN ESPAÑA……..... 161

5.1.1. PASADO Y PRESENTE EN EL DEBATE SOBRE LA AUTORÍA DE SU CREACIÓN……..... 161

5.1.2. EN TORNO AL NOMBRE ASIGNADO A LOS SUBMARINOS DE LA CLASE S-80 A MODO DE REFLEXIÓN……..... 177

5.1.3. EL NÚCLEO INICIAL DEL ARMA SUBMARINA EN ESPAÑA: LOS SUBMARINOS DE LA LEY MIRANDA……..... 184

5.1.4. EL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA COMO CREADOR DEL ARMA SUBMARINA……..... 188

5.2. LA AVIACIÓN NAVAL DE LA ARMADA……..... 191

5.2.1. ANTECEDENTES Y CREACIÓN DEL ARMA AÉREA/AVIACIÓN NAVAL.… 191

5.2.2. LOS MEDIOS AÉREOS EN EL PROGRAMA NAVAL DE LA LEY MIRANDA...192

5.2.3. EL RECURSO DE PERSONAL. LEY SOBRE ACCIDENTES EN SUBMARINOS Y APARATOS DE AVIACIÓN……..... 192

5.2.4. LEY SOBRE CONDICIONES DE ASCENSO DEL PERSONAL DE LA ARMADA EN DESTINOS DE AVIACIÓN……..... 194

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

5.2.5. REGLAMENTO PARA EL PERSONAL DE LA ARMADA QUE SE DEDIQUE A LA AVIACIÓN MILITAR……..... 196

5.3. REFLEXIONES SOBRE LAS NUEVAS ARMAS……..... 197

VI. LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA PARA LA ORGANIZACIÓN Y DEFENSA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS, LAS MARINAS CIVILES Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS……..... 201

6.1. ORGANISMOS Y DEPENDENCIAS OFICIALES RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN, EL COMERCIO Y LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS DURANTE LOS MANDATOS DE AUGUSTO MIRANDA……..... 201

6.2. LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA. ÓRGANOS INTEGRADOS EN EL MINISTERIO DE MARINA. ÓRGANOS CENTRALES……..... 203

6.2.1. DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA MARÍTIMA……..... 203

6.2.2. JUNTA CONSULTIVA DE NAVEGACIÓN Y PESCA MARÍTIMA……..... 206

6.3. ÓRGANOS PERIFÉRICOS DEL MINISTERIO DE MARINA……..... 208

6.3.1. COMANDANCIAS DE MARINA……..... 208

A) ANTECEDENTES……..... 209

B) TITULAR, COMPETENCIAS, SERVICIOS Y PERSONAL……..... 209

6.3.2. AYUDANTÍAS DE MARINA……..... 213

6.3.3. INSPECCIONES RADIOTELEGRAFISTAS……..... 213

6.4. OTROS ORGANISMOS OFICIALES RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN, EL COMERCIO Y LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS, NO DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE MARINA……..... 214

6.4.1. ÓRGANOS CENTRALES DE LA ADMINISTRACIÓN……..... 214

6.4.2. ÓRGANOS PERIFÉRICOS DE LA ADMINISTRACIÓN Y OTROS ORGANISMOS OFICIALES DE DIVERSOS ÁMBITOS RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN, EL COMERCIO Y LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS..... 218

6.5. ASOCIACIONES DE DEFENSA DE INTERESES MARÍTIMOS DE CARÁCTER OFICIAL……..... 225

6.5.1. LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA……..... 225

6.5.2. SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS……..... 227

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

6.6. ASOCIACIONES PARTICULARES DE DEFENSA DE INTERESES EMPRESARIALES MARÍTIMOS……..... 229

6.6.1. ASOCIACIÓN GENERAL DE NAVIEROS……..... 229

6.6.2. ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES NAVALES NACIONALES…….... 230

VII. REFORMAS EN LAS MARINAS CIVILES: MERCANTE, DE PESCA Y DEPORTIVA……..... 233

7.1. DISPOSICIONES DEL MINISTERIO DE MARINA PROMOVIDAS POR EL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA SOBRE LAS MARINAS CIVILES Y OTRAS NORMAS RELACIONADAS……..... 233

7.2. MARINA MERCANTE. NORMAS DE SEGURIDAD, TRABAJO Y ALOJAMIENTO EN BUQUES MERCANTES……..... 235

7.2.1. MEDIDAS DE SEGURIDAD E IDENTIFICACIÓN PARA LOS BUQUES MERCANTES. COLOCACIÓN DE DISCOS Y MARCAS DE MÁXIMA CARGA (REAL ORDEN CIRCULAR DE 6 DE AGOSTO DE 1914).....…..... 235

7.2.2. RADIOTELEGRAFÍA A BORDO DE BUQUES MERCANTES.....……..... 239

7.2.3. REGLAMENTO DE TRABAJO A BORDO DE BUQUES DE CARGA Y PASAJE 240

7.2.4. REGLAMENTO DE ALOJAMIENTO PARA LAS TRIPULACIONES DE LOS BUQUES MERCANTES……..... 241

7.2.5. PERITOS INSPECTORES DE BUQUES……..... 242

7.3. MATERIAL NÁUTICO QUE DEBEN LLEVAR LOS BUQUES DEL COMERCIO PARA GARANTIZAR LAS VIDAS DE LAS PERSONAS EN ELLOS EMBARCADAS (REAL ORDEN DE 12 DE FEBRERO DE 1914).....…..... 243

7.4. PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE……..... 244

7.4.1. CAPITANES, PILOTOS Y DEMÁS PERSONAL. MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DE LA ORDEN DEL MÉRITO NAVAL PARA INCLUIR A ESTE PERSONAL. REGLAMENTO PARA OBTENER LOS TÍTULOS DE PILOTO Y CAPITÁN……..... 244

7.4.2. MAQUINISTAS NAVALES……..... 247

7.4.3. PATRONES DE CABOTAJE……..... 248

7.5. REGLAMENTO PARA EL EMBARCO, TRANSPORTE POR MAR Y DESEMBARCO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS……..... 248

7.6. MARINA DE PESCA……..... 249

7.6.1. PESCA TIPO *BOU*……..... 250

7.6.2. PESCA. VARIOS……..... 250

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

7.6.3. CONGRESO NACIONAL DE PESCA……..... 253

7.7. MARINA DEPORTIVA (NAVEGACIÓN DE RECREO)……..... 257

7.7.1 REGLAS SEÑALANDO EL PERSONAL NECESARIO PARA TRIPULAR LAS EMBARCACIONES DEDICADAS A LA NAVEGACIÓN DE RECREO (REAL ORDEN DE 22 DE ENERO DE 1914)……..... 257

7.7.2. DOCUMENTACIÓN DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO (REAL ORDEN DE 22 DE ENERO DE 1914)……..... 258

7.7.3. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE ORGANIZACIÓN A QUE DEBEN SUJETARSE LOS BUQUES DEDICADOS A LA NAVEGACIÓN DE RECREO Y SUS TRIPULANTES (REAL ORDEN DE 22 DE ENERO DE 1914)……..... 259

VIII. PENSAMIENTO CIENTÍFICO DE AUGUSTO MIRANDA. SU OBRA INTELECTUAL Y CIENTÍFICA……..... 261

8.1. AUGUSTO MIRANDA COMO EJEMPLO DE MARINO ILUSTRADO……..... 261

8.1.1. ANTECEDENTES: LA MARINA CIENTÍFICA DEL SIGLO XVIII COMO EXPRESIÓN SINGULAR DE LA ESPAÑA ILUSTRADA……..... 261

8.1.2. LA MARINA DEL SIGLO XIX: RETROCESOS Y AVANCES……..... 263

8.1.3. RESUMEN DE LA OBRA INTELECTUAL Y CIENTÍFICA DE AUGUSTO MIRANDA……..... 264

8.2. LA CORREDERA ELECTROMECÁNICA, UNA INVENCIÓN PATENTADA……..... 265

8.3. OBRAS CIENTÍFICAS DE AUGUSTO MIRANDA……..... 267

8.3.1. LIBRO *LECCIONES DE CÁLCULO INFINITESIMAL*……..... 267

8.3.2. LIBRO *PRINCIPIOS GENERALES DE MECÁNICA*……..... 270

8.4. ESTUDIO Y PROYECTO TÉCNICO DE UNA CENTRAL HIDROELÉCTRICA…..... 271

8.5. PROYECTOS EMPRESARIALES DE AUGUSTO MIRANDA……..... 275

8.5.1. ACADEMIA PREPARATORIA “EL COLEGIO DE LA MARINA”……..... 275

8.5.2. FÁBRICA DE HARINA LACTEADA “BEBÉ” EN SANTANDER..……..... 277

8.6. OBRAS Y PROYECTOS TÉCNICOS EN EL ARSENAL DE FERROL……..... 280

8.7. OBRA DE AUTOR. CATÁLOGO DE PUBLICACIONES DE AUGUSTO MIRANDA..... 283

IX. CONCLUSIONES……..... 285

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA……..... 289

ANEXOS……..... 297

ANEXO I. FICHA BIOGRÁFICA PROFESIONAL Y POLÍTICA DEL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY (1855-1920)…….……..... 297

I.I. EMPLEOS MILITARES QUE OSTENTÓ EN EL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA……..... 297

I.II. BUQUES Y DEPENDENCIAS EN TIERRA DE LA ARMADA EN LOS QUE ESTUVO DESTINADO A LO LARGO DE SU CARRERA……..... 298

I.III. ALTOS CARGOS EN LA ARMADA – MANDOS DESEMPEÑADOS CON LOS EMPLEOS DE OFICIAL GENERAL……..... 299

I.IV. DATOS DE SU BIOGRAFÍA POLÍTICO-MINISTERIAL. ……..... 299

ANEXO II. ORDEN MINISTERIAL NÚMERO 145/2002, DE 27 DE JUNIO. PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES……..... 303

ANEXO III. PANEGÍRICO DEL EXCMO. SR. ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY, ESCRITO Y PRONUNCIADO POR EL EXCMO. SR. ALMIRANTE GENERAL DON CARLOS VILA MIRANDA (17 DE SEPTIEMBRE DE 2002)…….…… 305

ANEXO IV. DISCURSO DEL GENERAL COMANDANTE DE LA FUERZA DE PROTECCIÓN DE LA ARMADA (GEPROAR) EN EL ACTO DE INAUGURACIÓN DE LA ESTATUA DEL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA EN ARCHIDONA (24 DE JUNIO DE 2017)……..... 307

ANEXO V. RELACIÓN RESUMEN DE LAS PRINCIPALES Y OTRAS CURIOSAS DISPOSICIONES A MODO DE EJEMPLO, DICTADAS SIENDO MINISTRO DE MARINA EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY, SOBRE ASUNTOS DE LA ARMADA – MARINA DE GUERRA……..... 309

ANEXO VI. RELACIÓN RESUMEN DE LAS PRINCIPALES Y OTRAS CURIOSAS DISPOSICIONES A MODO DE EJEMPLO, DICTADAS SIENDO MINISTRO DE MARINA EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY, SOBRE ASUNTOS DE LAS MARINAS CIVILES (MARINA MERCANTE, MARINA DE PESCA Y MARINA DEPORTIVA)…..… 333

ANEXO VII. CARTA AL DIRECTOR DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA, TITULADA *"CENTENARIO DEL ARMA SUBMARINA"*, FIRMADA POR JAIME ANTÓN VISCASILLAS (REVISTA GENERAL DE MARINA, MAYO DE 2016)……..... 341

ANEXO VIII. RESUMEN BIOGRAFÍA DEL EXCMO. SR. DON AUGUSTO MIRANDA Y MARISTANY (1895-1976), INGENIERO NAVAL, HIJO DEL ALMIRANTE MIRANDA… 343

ANEXO IX. RESUMEN BIOGRAFÍA DE DON PEDRO MIRANDA Y MARISTANY (1903-1936), INGENIERO NAVAL, HIJO DEL ALMIRANTE MIRANDA…….. 347

USC
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ANEXO X. ÁLBUM FOTOGRÁFICO - ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA Y GODOY (1855-1920). VIDA Y OBRA…… 349

X.I. FOTOGRAFÍAS PERSONALES, FAMILIARES Y OFICIALES…….. 353

X.II. ALGUNOS BUQUES EN LOS QUE ESTUVO DESTINADO……..... 363

X.III. HOMENAJES……... 371

X.IV. OBRA INTELECTUAL…… 379

X.V. BUQUES Y OBRAS DE SU PLAN NAVAL…….. 381

X.VI. PRENSA…… 393

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DEDICATORIA

A la memoria de mi bisabuelo, el Almirante D. Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), por su valor, inteligencia y abnegación en el servicio a España, en reconocimiento a su figura histórica, su legado de gobierno y obra de modernización de las Marinas de España; con admiración, gratitud y cariño.

A mi mujer, Marta, mi mejor consejera en todos los órdenes de la vida; y a nuestros tres hijos, Jaime, Marta y Beatriz, que conocen bien la pasión de papá por la historia.

A todos los Marinos de España.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, por su incondicional apoyo y confianza en mí, que me ha permitido disponer del tiempo necesario para llevar a buen puerto la consecución de esta tesis.

Al Prof. Dr. D. Fernando J. Ponte Hernando, mi maestro y director, que me animó a que emprendiera este proyecto, conociendo bien la pasión que por la figura de D. Augusto Miranda he profesado desde mi infancia; por su amistad, compañerismo y buenos consejos que me han ayudado enormemente en la realización de este trabajo.

Al Prof. Dr. D. Luis Velasco Martínez, codirector de esta tesis, por su inestimable ayuda en la búsqueda de fuentes consultadas, especialmente en el ámbito científico e historiográfico, y por su auxilio para complementar el papel como director del Dr. Ponte.

A mi buen amigo Alejandro Anca Alamillo, compañero de singladuras literarias y de quién tanto he aprendido en la investigación histórica.

A todas las Instituciones y personas que me han prestado su colaboración y ayuda desinteresada en el largo proceso de obtener información valiosa para el desarrollo de mis investigaciones.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

RESUMEN

Con el prisma de la filosofía de la historia y partiendo del concepto de biografía como método del conocimiento histórico (Wilhelm Dilthey), la presente tesis analiza de manera multidisciplinar la labor del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), con el objetivo de alcanzar una visión global e integral de su figura en la Historia contemporánea de España y, particularmente, en la historia de la ciencia.

Complementando lo ya escrito sobre su biografía comprende, a través de su obra, el estudio de su pensamiento científico, de su pensamiento político y, especialmente de su Pensamiento Naval, entendido este último en toda la amplitud y profundidad que este concepto abarca y a través de sus diferentes vertientes en función de la materia que aborda: génesis del pensamiento naval y materialización del mismo a través de la política naval que impulsó Augusto Miranda como Ministro de Marina. Considerar al Almirante Miranda, en este sentido, como genuino autor de una nueva visión del "pensamiento naval" en España, en su contexto histórico del primer tercio del siglo XX. Su condición de titular del Ministerio de Marina durante el régimen de la Restauración, con jurisdicción global en el mar, le permitió desarrollar una amplia política naval en los ámbitos marítimo y militar (navegación, comercio, marinas civiles y Armada) en sentido amplio; su aportación al desarrollo de las marinas civiles (mercante y de pesca), y la reglamentación de la navegación y el comercio marítimo; las enseñanzas recogidas de la experiencia de la Gran Guerra Europea (1914-1918) en su faceta naval, que influyeron en su pensamiento naval doctrinal y, como consecuencia de ello, el innovador planeamiento estratégico de los medios de defensa (Plan de Escuadra; introducción del Arma Submarina y de la Aviación Naval); la redefinición de otros conceptos estratégicos como el despliegue de la fuerza naval y las estructuras de apoyo logístico, con la creación de bases navales secundarias; las decisivas reformas del personal de la Armada, a todos los niveles de responsabilidad, destacando su preocupación por mejorar la enseñanza y capacitación profesionales; y otros asuntos sobre los que tomó importantes decisiones que marcaron sin duda un hito en el desarrollo y modernización de las Marinas civiles y, principalmente, de la Armada como institución fundamental en un Estado de Derecho.

En definitiva, el conjunto de su obra intelectual y política -legado de gobierno-, como reflejo de su pensamiento y capacidades profesionales.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

RESUMO

Co prisma da filosofía da historia e partindo do concepto de biografía como método do coñecemento histórico (Wilhelm Dilthey), a presente tese analiza de maneira multidisciplinar o labor do Almirante Augusto Miranda e Godoy (1855-1920), co obxectivo de alcanzar unha visión global e integral da súa figura na Historia contemporánea de España e, particularmente, na historia da ciencia.

Complementando o xa escrito sobre a súa biografía comprende, a través da súa obra, o estudo do seu pensamento científico, pensamento político e, especialmente do seu Pensamento Naval, entendido este último en toda a amplitude e profundidade que este concepto abarca e a través das súas diferentes vertentes en función da materia que aborda: xénese do pensamento naval e materialización do mesmo a través da política naval que impulsou Augusto Miranda como Ministro de Mariña. Considerar ao Almirante Miranda, neste sentido, como xenuíno autor dunha nova visión do "pensamento naval" en España, no seu contexto histórico do primeiro terzo do século XX. A súa condición de titular do Ministerio de Mariña durante o réxime da Restauración, con xurisdición global no mar, permitiulle desenvolver unha ampla política naval nos ámbitos marítimo e militar (navegación, comercio, mariñas civís e Armada) en sentido amplo; a súa achega ao desenvolvemento das mariñas civís (mercante e de pesca) e a regulamentación da navegación e o comercio marítimo; os ensinos recollidos da experiencia da Gran Guerra Europea (1914-1918) na súa faceta naval, que influíron no seu pensamento naval doctrinal e, como consecuencia diso, o innovador plan estratéxico dos medios de defensa (Plan de Escuadra; introdución da Arma Submarina e da Aviación Naval); a redefinición doutros conceptos estratéxicos como o despregamento da forza naval e as estruturas de apoio loxístico, coa creación de bases navais secundarias; as decisivas reformas do persoal da Armada, a todos os niveis de responsabilidade, destacando a súa preocupación por mellorar o ensino e capacitación profesionais; e outros asuntos sobre os que tomou importantes decisións que marcaron sen dúbida un fito no desenvolvemento e modernización das Mariñas civís e, principalmente, da Armada como institución fundamental nun Estado de Dereito.

En definitiva, o conxunto da súa obra intelectual e política -legado de goberno-, como reflexo do seu pensamento e capacidades profesionais.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ABSTRACT

With the prism of the philosophy of history and starting from the concept of biography as a method of historical knowledge (Wilhelm Dilthey), this thesis analyzes in a multidisciplinary way the work of Admiral Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), with the aim of achieve a global and integral vision of its figure in the contemporary history of Spain and, particularly, in the history of science.

Complementing what has already been written about his biography, it includes, through his work, the study of his scientific and political Thought and, especially his Naval Thought, the latter being understood in all the breadth and depth that this concept encompasses and through its different aspects, depending on the subject it addresses: genesis of naval thought and its materialization through naval policy promoted by Augusto Miranda as Minister of the Navy. Consider Admiral Miranda, in this sense, as the genuine author of a new vision of "naval thought" in Spain, in its historical context of the first third of the 20th century. His condition as head of the Ministry of the Navy during the Restoration regime, with global jurisdiction at sea, allowed him to develop a broad naval policy in the maritime and military fields (navigation, trade, civilian navies and the Navy) in a broad sense; his contribution to the development of civil marinas (merchant and fishing) and the regulation of navigation and maritime trade; the lessons learned from the experience of the Great European War (1914-1918) in its naval aspect, which influenced its doctrinal-naval thinking and, as a consequence, the innovative strategic planning of the means of defense (Squad Plan; introduction of the Submarine Weapon and Naval Aviation); the redefinition of other strategic concepts such as the deployment of the naval force and logistical support structures, with the creation of secondary naval bases; the decisive reforms of the Navy personnel, at all levels of responsibility, highlighting their concern to improve professional education and training; and other matters on which he made important decisions that undoubtedly marked a milestone in the development and modernization of the civilian navies and, mainly, of the Navy -Armada- as a fundamental institution in the rule of law.

In short, the set of his intellectual and political work (government legacy), as a reflection of his thinking and professional skills.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

SIGLAS Y ABREVIATURAS

SIGLAS

ARCHIVOS

ACE: Archivo del Consejo de Estado
AHN: Archivo Histórico Nacional
AMN: Archivo del Museo Naval (Madrid)
ANF: Archivo Naval de Ferrol
AGMAB: Archivo General de Marina "Don Álvaro de Bazán", Viso del Marqués
IHCN: Archivo del Instituto de Historia y Cultura Naval (Armada Española)

BIBLIOTECAS

BCM: Biblioteca Central de Marina (Cuartel General de la Armada, Madrid)
BMN: Biblioteca del Museo Naval (Madrid)
BNE: Biblioteca Nacional
BNF: Biblioteca Naval de Ferrol (Delegación del Instituto de Historia y Cultura Naval)
BPR: Biblioteca del Palacio Real

ABREVIATURAS

AIM: Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada
AJEMA: Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada
BOD: Boletín Oficial del Ministerio de Defensa
BOE: Boletín Oficial del Estado
DEM: Diplomado de Estado Mayor
DOM: Diario Oficial del Ministerio de Marina
EGA: Estado General de la Armada (Escalafones del Personal Militar Profesional)
EMA: Estado Mayor de la Armada
EMAD: Estado Mayor de la Defensa
ENM: Escuela Naval Militar
IEEE: Instituto Español de Estudios Estratégicos
LOBA: Lista Oficial de Buques de la Armada
OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte
RGM: Revista General de Marina
RHN: Revista de Historia Naval
SECN: Sociedad Española de Construcción Naval
Cap.: Capítulo
Cit.: Citada o citado
Doc.: Documento
Ed.: Edición
Ed. Rev: Edición revisada
Ed. (Eds.): Editor (Editores)
Exp.: Expediente
f.: Folio
Leg.: Legajo
Lib.: Libro

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Libs.:	Libros
Ms.:	Manuscrito
RD.:	Real Decreto
RO.:	Real Orden
S.F.:	Sin fecha
p. (pp.):	Página (páginas)
Vol.:	Volumen
Vols:	Volúmenes
Núm.:	Número

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

INTRODUCCIÓN

JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS

JUSTIFICACIÓN

La presente tesis doctoral es una investigación en Historia de la Ciencia que analiza el pensamiento científico, político y, principalmente, el pensamiento naval del Almirante D. Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), Ministro de Marina en cinco ocasiones durante el reinado de Alfonso XIII. Se analiza su gestión y legado de gobierno a través de la política naval que desarrolló el almirante Miranda en los diferentes ámbitos de su competencia ministerial.

La figura del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), ha sido estudiada de manera parcial por algunos historiadores navales y solo de forma monográfica -aunque incompleta- por dos autores[1]. Las facetas de marino, gobernante y hombre de ciencia son las más destacadas de esta insigne figura. Sin embargo, no se ha tratado de forma exhaustiva y analítica su aportación científica al "Pensamiento Naval" contemporáneo. Son muy escasas las referencias a su persona en lo atinente al pensamiento naval que impregnó toda su actividad y gestión de gobierno al frente del Ministerio de Marina. Si bien ha sido tratada su biografía como marino de guerra y sus vertientes como político -ministro y senador-; científico -matemático y físico-; y como empresario en diversos campos de actividad económica; su legado de gobierno tiene, a nuestro juicio, en lo que supuso como factor de modernización, un elevado alcance intelectual por su interés científico en los órdenes teórico y práctico.

Es por ello interesante conocer en profundidad los postulados de su pensamiento naval -el que atañe a la marina militar-, y marítimo, referido a las marinas civiles: mercante, pesquera y deportiva, que llegarían a sentar en parte "doctrina naval" en los anales del Departamento de Marina.

Su contribución a la modernización de todas las Marinas de España: la Armada o Marina de Guerra; la Marina Mercante (o de comercio); la Marina de Pesca; y la Marina Deportiva (o de recreo); además de otros aspectos de su gestión política para tener así también una visión global de su figura en la Historia contemporánea de España y, particularmente en la Historia de la Ciencia, en lo que al pensamiento naval se refiere.

Para el análisis de su labor o acción política se harán referencias a la situación previa existente a su acceso al Gobierno de España, es decir, a la política naval que se desarrolló durante el régimen de la Restauración y muy principalmente a la política de reconstrucción o renovación de la Armada -o de "regeneración" como se denominó entonces- que siguió al Desastre de 1898, (combates de Cavite y de Santiago de Cuba), y singularmente a partir del "gobierno largo" de Maura y su ministro de Marina el almirante Ferrándiz. Son pues varias décadas previas al periodo de estudio que analizamos (1913-1920), para contextualizar su tiempo histórico en un proceso de modernización de la Armada que se inició con la llamada "Ley Maura-Ferrándiz" de 1908. Y también, consecuentemente, se extiende a los años subsiguientes a los mandatos de Augusto Miranda como ministro de Marina, pues las reformas que emprendió tuvieron alcance y proyección prácticas durante varias décadas posteriores. Todo ello en relación con las investigaciones y consecuencias

[1] ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino.* Ferrol: Edición de los autores.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

que la ingente obra de gobierno del almirante Miranda tuvo más allá de su fallecimiento, respecto a las instituciones que creó y reformas que emprendió.

Lógicamente nuestro análisis se inicia, de manera introductoria, con un resumen de su biografía en el Capítulo I, tocando los diversos elementos de juicio que describen su figura histórica y que de algún modo ponen de manifiesto su personalidad polifacética en los ámbitos que desarrolló durante su larga carrera militar y política, su experiencia empresarial y, también, en su actividad docente e investigadora como profesor científico y técnico.

El marco geográfico de estudio es realmente toda España, pues la presencia y actividad de la Armada y de las marinas civiles -Mercante, de Pesca, y Deportiva- se desarrolla en todo el litoral español, tanto peninsular como el que corresponde a los archipiélagos de soberanía y, también por supuesto, el territorio interior nacional, dadas las repercusiones que en muchos ámbitos tenía la acción legislativa y ejecutivo-gubernativa del Ministerio de Marina respecto a las personas en general o personal profesional a las que afectaba (reclutamiento, inscripción marítima, etc), y en lo relativo a sus dependencias sobre las cuales su jurisdicción irradiaba influencia. Pero también, cómo no, el ámbito internacional, pues ninguna nación o estado en el mundo puede considerarse aisladamente, y la historia de España está inseparablemente unida a la historia de Europa y a la historia universal como pocas naciones del mundo. En este sentido, la Armada española es y ha sido siempre un actor destacado en la política de España, tanto interior como exterior. La Armada apoya al Gobierno en su acción exterior, sirve al Estado no solo en caso de guerra, sino en otras muchas circunstancias, en el día a día de la acción naval/marítima en tiempos de paz y, por ello, es el principal instrumento nacional en todo lo relacionado con el mar, siendo al mismo tiempo un acicate para la economía nacional. La reconstrucción de la Armada en las primeras décadas del siglo XX, como veremos, supuso, sin duda, como proceso en el tiempo un incentivo técnico-industrial de primer orden para España, en todo lo relacionado con la industria de construcción naval -militar y civil- y otros sectores relacionados, que tuvo como consecuencia enormes beneficios en el desarrollo de la ciencia y la tecnología nacionales, a pesar del difícil contexto histórico y político en que tuvo lugar, tanto nacional como internacional. Las coordenadas del espacio y el tiempo son, por tanto, imprescindibles para situar y comprender la labor del almirante Miranda.

OBJETIVOS

Objetivo general

Profundizar el conocimiento sobre la figura histórica singular del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), destacando las líneas de su pensamiento científico, político y naval, plasmado en su labor de gobierno y en sus escritos científicos y técnicos, así como el legado que continúa presente en la Armada y en las Marinas civiles.

Objetivos específicos

Poner en valor los dos componentes del pensamiento naval de Augusto Miranda, el marítimo-civil por una parte, y el naval-militar o estratégico por otra, así como su caracterización multidisciplinar, contextualizado en su época.

Analizar la trascendencia y duración de las importantes reformas que impulsó en la Marina Mercante, la Marina de Pesca, la navegación y el comercio marítimo, así como conocer cómo se organizaba la que podríamos denominar Administración Marítima española, tanto de los órganos

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

directamente dependientes del Ministerio de Marina, como de otros vinculados a diversos Departamentos ministeriales e, incluso, los de naturaleza privada como las organizaciones u asociaciones de defensa de intereses marítimos. Defender el papel trascendental del mar como factor de modernización y desarrollo, y de las diferentes Marinas tanto para la defensa militar de España como de sus intereses marítimos y el progreso de la economía nacional en toda su amplitud.

MATERIAL Y MÉTODO

Material

La principal base documental de esta tesis está constituida por la obra de gobierno del almirante Miranda, plasmada fundamentalmente en la legislación que impulsó como titular del Ministerio de Marina, -leyes, reglamentos, reales decretos, órdenes ministeriales, etc-. y que condensan las reformas y disposiciones que transformaron en gran medida -con proyección en el tiempo-, la Armada como fuerza militar al servicio del Estado, las Marinas civiles y otros ámbitos de su competencia. Valorar también la trascendencia de modernizar la navegación y la pesca marítima, la seguridad a bordo de los buques de todo tipo, las condiciones profesionales de la gente de mar, etc. La legislación ha sido consultada en la Colección Legislativa de la Armada, Gaceta de Madrid y en los Diarios Oficiales del Ministerio de Marina.

En este sentido, en gran medida, su pensamiento naval está recogido en sus discursos parlamentarios y, sobre todo, en los preámbulos y contenidos de la legislación que impulsó, verdadero "corpus documental" de esta tesis. Sus intervenciones parlamentarias han sido consultadas en el Diario de las Cortes, Congreso de los Diputados y Senado. En este sentido tienen especial importancia los debates en las cámaras parlamentarias, en donde en ocasiones hubo resonados acuerdos y, en otras, abiertas controversias de criterio curiosamente con representantes de su misma corporación, senadores vitalicios algunos de los cuales eran almirantes de la Armada en la reserva, o con representantes de diversos partidos políticos.

También son objeto de estudio, ampliando lo ya publicado, sus trabajos intelectuales (libros científicos, proyectos técnicos, artículos en revistas de carácter general y científicas, cartas y escritos que constan en diversos archivos, fotografías personales y de temas relacionados con su carrera militar y su gestión de gobierno…), pero también se hace referencia a la obra de sus contemporáneos con los que tuvo estrecha relación, bien por sus responsabilidades políticas o militares.

Método

Todas las fuentes que aportan información sobre la vida y la trayectoria profesional y política de Augusto Miranda han sido estudiadas y analizadas de forma crítica, teniendo presente el contexto histórico, para poder así entender su obra y la aportación científica de ésta al pensamiento naval. El método empleado para el conocimiento de las diversas fuentes ha sido su consulta, estudio y análisis de forma selectiva por materias, clasificándolas por su naturaleza y contenido, realizando paralelamente un archivo de las mismas.

USC
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

FUENTES Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO

Fuentes

Como principales fuentes hemos consultado las siguientes:

Archivo del Congreso de los Diputados (discursos y debates).
Archivo del Senado (discursos y debates).
Archivo Municipal de Archidona - Málaga (actas del Pleno del Ayuntamiento; homenajes).
Archivo Naval de Ferrol (Expedientes Personales. Cuerpo General, Expedientes de obras),
Archivo General de Marina "Don Álvaro de Bazán" de El Viso del Marqués (Expediente Personal-Hoja de Servicios del Excmo. Sr. Almirante D. Augusto Miranda y Godoy).
Archivo Central del Cuartel General de la Armada (Expediente personal-Hojas de Servicios de diferentes personalidades relacionadas con el almirante Miranda: Excmo. Sr. D. Juan Antonio Suanzes Fernández; y su hijo, Excmo. Sr. D. Augusto Miranda y Maristany).
Archivo Naval de San Fernando (Expedientes obras).
Biblioteca Naval de Ferrol (Colección Legislativa de la Armada, Diarios Oficiales del Ministerio de Marina y otras publicaciones de ámbito marítimo y militar).
Archivo de la Real Academia de Ciencias (Informes sobre sus libros científicos); así como otros archivos digitales de interés humanístico, periodístico, histórico naval y militar o científico.

Con carácter primario se han consultado las obras propias del autor -Augusto Miranda y Godoy-, y que he ido recopilando durante varias décadas de investigación. A estos efectos, se incluye un listado o relación de estas obras y de la diversa producción de autor que podemos considerar, principalmente la legislación que impulsó ya que sus "exposiciones" de motivos reflejan claramente y en muchos aspectos, según la materia que tratan, su pensamiento científico, político y naval.

En los últimos años han sido consultados numerosos catálogos y bases de datos en Internet, destacando entre otros los siguientes:

https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/iniciohome/prefLang-es/
https://rac.es/
DB-e | Real Academia de la Historia (rah.es)
Página principal de la web del Senado de España
Armada Española - Ministerio de Defensa - Gobierno de España
Sede Electrónica de Archidona (sedelectronica.es)
Inicio - Consejo de Estado - Reino de España (consejo-estado.es)
Augusto Miranda y Godoy - Wikipedia, la enciclopedia libre
https://dbe.rah.es/biografias/13689/augusto-miranda-godoy
https://es.wikipedia.org/wiki/Almirante_Miranda_(AM)

Estructura del trabajo

La investigación ha sido distribuida en nueve capítulos. En el primero de ellos se hace un resumen de la biografía de Augusto Miranda y Godoy (1855-1929), de manera cronológica, por lo que es comprensiva de todas las facetas de su personalidad y de sus logros a lo largo de su carrera militar y política, así como de su labor científica. El resto de los capítulos abordan: el contexto histórico y la

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

política naval de la Restauración desde 1898, así como el pensamiento político de Augusto Miranda (capítulo II); el pensamiento naval de Miranda en las diferentes materias o asuntos que aborda (capítulo III); las principales reformas e instituciones que creó, destacando la Academia de Ingenieros, las Bases Navales, la Reserva Naval y otras no tratadas de forma singular en su biografía (capítulo IV); las nuevas Armas Navales, submarinos y aeronaves como innovaciones tecnológicas al servicio de la Armada (capítulo V); el estudio y comprensión de los órganos públicos de la Administración Marítima así como de otras instituciones privadas de defensa de los intereses marítimos para comprender la importancia del mar y del propio sector marítimo en el desarrollo de la economía nacional (capítulo VI); las principales novedades y reformas impulsadas en las Marinas civiles: Mercante, de Pesca y Deportiva o de recreo (capítulo VII); el pensamiento científico de Augusto Miranda a través de su obra intelectual y científica, y su consideración como ejemplo de marino ilustrado (capítulo VIII); para finalizar con las conclusiones (capítulo IX), bibliografía y anexos.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En el ámbito militar de la Armada, la política naval de Augusto Miranda recogió en gran parte las enseñanzas derivadas de la Gran Guerra Europea en el teatro de la "guerra naval", en lo que a su Plan de Escuadra se refiere, como fueron la creación del Arma Submarina y de la Aviación Naval; el replanteamiento de los modelos de buques de superficie a construir ("Ley Miranda" de 17-2-1915), optando decididamente por los cruceros ligeros en lugar de los acorazados; el desarrollo de los destructores -entonces denominados cazatorpederos- y de otros buques menores; así como la apuesta por las bases navales secundarias para el apoyo logístico de la fuerza.

Por el conjunto de su obra y sus postulados, podemos considerar al almirante Miranda como genuino autor de una nueva visión del "pensamiento naval" en España, tanto en lo que al planeamiento estratégico de los medios militares de defensa se refiere (fuerza naval), como en su preocupación por mejorar la enseñanza y capacitación de todo el personal de la Armada, cuyas reformas supusieron el inicio de la moderna profesionalización de éste; como un estudioso con pensamiento original no suficientemente reconocido en la historiografía naval. Defender esta tesis y considerarlo por tanto como el genuino creador del Arma Submarina en España y precursor de la Aviación Naval -consecuencia ambas de su Ley de Escuadra de 1915-, frente a otras teorías y autores que no le reconocen esta paternidad y que se la atribuyen respectivamente a Mateo García de los Reyes (primer jefe del Arma Submarina) y a Pedro Cardona Prieto (primer jefe de la Aviación Naval), curiosamente ambos discípulos de Miranda como antiguos alumnos y subordinados suyos.

En el ámbito marítimo civil, sus aportaciones y mejoras de la Administración Marítima, de la legislación sobre navegación, trabajo y seguridad a bordo, y sobre reglamentación del personal de las Marinas civiles: Mercante, de Pesca y Deportiva o de recreo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

I.- RESUMEN BIOGRÁFICO DE AUGUSTO MIRANDA Y GODOY

Preámbulo

> *Augusto Miranda y Godoy fue un hombre relevante, un marino representativo de su tiempo, que en el difícil contexto político de la España que le tocó vivir, hizo notables esfuerzos por recomponer el honor y la integridad de su Armada, y que modernizando sus estructuras y personal, consiguió situarla a un nivel muy digno entre las potencias navales del momento. Por sus cualidades personales y encomiables virtudes, supo aunar y conjugar sus dos grandes vocaciones, la Marina y la Ciencia, o lo que es lo mismo, España y su progreso, pues su vida fue una entrega permanente a esos dos ideales.*
>
> (Almirante General Carlos Vila Miranda[2])

1.1. ORÍGENES FAMILIARES Y DESCENDENCIA

Augusto Miranda y Godoy[3] nació en la entonces villa de Archidona[4] (provincia de Málaga), el 27 de mayo de 1855; y falleció en Santiago de Compostela (La Coruña), el 28 de abril de 1920, cuando contaba 64 años, apenas un mes antes de cumplir los 65. Así pues, su vida transcurrió prácticamente durante casi toda la segunda mitad del siglo XIX y el primer cuarto del siglo XX. Nació durante el reinado de Isabel II -trece años antes de ser destronada esta soberana a consecuencia de la "Revolución Gloriosa" de 1868- y falleció en 1920, en el apogeo del reinado de Alfonso XIII -iniciada ya la crisis de la Restauración-, once años antes de la caída de la Monarquía y el advenimiento de la II República en 1931.

[2] En el prólogo de su biografía. Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino.* Ferrol: Edición de los autores, p. 13.

[3] Para conocer y ampliar su biografía ver Ibídem. Y AGMAB: Expediente personal-Hoja de Servicios del Excmo. Sr. Almirante D. Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), leg. 620/759. Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán. Palacio del Marqués de Santa Cruz, El Viso del Marqués (Ciudad Real).

[4] El municipio y ciudad de Archidona se ubican en la comarca Nororiental de la provincia de Málaga, sobre la falda de la Sierra de Gracia, a una altura de 660 metros sobre el nivel del mar y a 53 kilómetros de la capital provincial, Málaga. Su término municipal tiene hoy en día una superficie de 187 kilómetros cuadrados y acoge una población en torno a los 9.000 habitantes. La historia de Archidona hunde sus raíces en los remotos tiempos de la Prehistoria y se extiende hasta el momento que vivimos. Desde el Paleolítico Interior y Medio, pasando por las sucesivas etapas de la Prehistoria, los testimonios del poblamiento prerromano, la presencia de Roma, la fundamental etapa de Archidona en el marco de Al Andalus, la Villa ligada al Ducado de Osuna y finalmente la Ciudad, que ostenta tal título desde 1901 y la declaración de Conjunto Histórico-Artístico desde 1980. La ciudad es, pues, una de las más antiguas y con más historia de Andalucía, que conserva testimonios materiales y artísticos de todas las épocas. Más información en la web www.archidona.es

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Fueron sus padres, José Luciano Miranda y Almohalla[5] (Archidona, 1820), de profesión médico-cirujano y ginecólogo; y Juana Godoy Alcántara[6], que pertenecía a una ilustre familia de Archidona[7] que se destacaría por su predisposición a las letras.

El acta-partida de su bautismo, señala que fue bautizado en la Parroquia de Santa Ana, de la misma villa de Archidona, al día siguiente de su nacimiento -28 de mayo de 1855- y se certifica lo siguiente:

> En la Villa de Archidona correspondiente a la Provincia y Obispado de Málaga en el día veintiocho de Mayo de mil ochocientos cincuenta y cinco años. Yo, Don Manuel Palmero Cea, Presbítero Beneficiado de la Iglesia Parroquial de Santa Ana y Capellán Castrense de la Guardia Civil de esta villa con licencia de los tres Curas de la misma Iglesia Parroquial, bautizé solemnemente un niño con los nombres de Augusto Francisco de Asís María de Gracia de San Juan que nació el día veintisiete de dicho mes y año a las tres de la tarde en la Plazita de la Victoria, hijo legítimo de Don José Luciano Miranda su profesión médico cirujano, y de Doña Juana Godoy su mujer naturales y vecinos de esta. Abuelos Paternos Don Francisco de Asís Miranda y Doña María de la Concepción Almohalla y maternos Don Serapio Godoy y Doña Josefa Alcántara todos de esta; fueron sus padrinos Don Luis Miranda y Doña Josefa Godoy su mujer vecinos de esta, a quienes advertí el parentesco espiritual y demás obligaciones que por él han contraído; fueron testigos Don José Pérez Cardinas y Don Pedro Moscoso de esta vecindad. Y para que conste extiendo y autorizo la presente partida en el Libro de Bautismos de esta Parroquia en el día y fecha ut supra= Manuel Palomero y Cea= Juan de Martín y Cardinas = rubricados. (Archivo Parroquial de Santa Ana. Archidona. 1855. Libro sesenta y siete de Bautismos, a su folio ciento treinta)

El matrimonio formado por Luciano Miranda y Juana Godoy tuvieron tres hijos: Luciano, que también fue marino de guerra; Francisco, que falleció siendo niño; y Augusto, nuestro biografiado. Por diversos motivos, principalmente de carácter político, la familia Miranda se estableció en Ferrol a finales de la década de 1860. En esta ciudad gallega transcurriría buena parte de su vida.

En el ámbito familiar propio, Augusto Miranda fue también un hombre prolífico. Se casó en dos ocasiones y tuvo en total diez hijos (seis mujeres y cuatro varones). De ellos descienden treinta y cuatro nietos (17 mujeres y 17 varones). El número de bisnietos asciende a 130, y actualmente ya descienden de él tataranietos e incluso segundo-tataranietos, por lo que se trata de una estirpe muy numerosa.

El 17 de abril de 1884 se casó en primeras núpcias con Dolores Isabel Noguerol Zavala, natural de la villa de Vivero (Lugo), hija de Fabián Noguerol y Soto, farmacéutico de la Armada, y de Carmen Zavala y Pardo, con quien tendría tres hijas, de las que vivieron dos: Dolores -Lola- y Carmen Miranda Noguerol. Dolores Noguerol, con ocasión del parto de su tercera hija, María, tristemente fallecieron las dos, en septiembre del año 1890.

Habiendo enviudado todavía joven y tras apenas seis años de matrimonio, Augusto Miranda se casó de nuevo -dos años y medio después- en la Iglesia Castrense de San Francisco, en Ferrol, el 22 de

[5] D. José Luciano Miranda y Almohalla era hijo de D. Francisco de Asís Miranda Moreno, natural de Archidona (1792; hacendado, fue Alcalde de Archidona), y de Doña Concepción Almohalla Checa, abuelos paternos de Augusto Miranda y Godoy.

[6] Era hija de D. Serapio Godoy Delgado -hacendado- y Doña Josefa Alcántara Navarro, ambos naturales también de Archidona, Málaga.

[7] De los nombres de las vías públicas de Archidona, dos de ellos tienen relación directa con la familia de Augusto Miranda: la Calle de Almohalla -tercer apellido del almirante-; y la Plaza Hermanos Lafuente Alcántara, dedicada a los académicos de la Historia Miguel y Emilio Lafuente Alcántara, tíos en segundo grado de nuestro biografiado.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

abril de 1893, con Francisca Maristany y Maristany, natural de Ferrol y de origen catalán por los cuatro costados, mucho más joven que él, y con quien tendría seis hijos, tres varones y tres mujeres, que fueron: Francisca -Paquita-, Augusto, José, M.ª Luisa, M.ª Concepción -Concha- y Pedro -Perico-. Hubo, otro hijo de ambos, llamado también Pedro, el primero que llevaría este nombre, que nació en Filipinas durante la Guerra hispano-estadounidense de 1898, falleciendo allí ese mismo año.

1.2. FORMACIÓN MILITAR Y PRIMEROS DESTINOS

Tras cursar los primeros estudios en el prestigioso Colegio de los Escolapios de Archidona, la familia Miranda Godoy se traslada a vivir a Málaga, con objeto de alejarse de su pueblo, al haber sido amenazado de muerte por motivos políticos el cabeza de familia. Poco tiempo después, decididos a poner "tierra de por medio" a un lugar lo más alejado posible, deciden marchar a Ferrol, al noroeste de Galicia, entonces ya ciudad[8] de tradición naval militar.

Muy jóvenes, su hermano mayor Luciano[9] y él ingresan juntos en la Armada -previa oposición pública[10]-, siendo nombrados aspirantes por Real Orden de 11 de enero de 1871 y sentando plaza el 1 de abril, formando parte de la primera promoción de la Escuela Naval Flotante, así denominada por estar habilitada a bordo de la fragata *Asturias*, con base en Ferrol. Finalizarían ambos su carrera con los números uno y tres, respectivamente, obteniendo el despacho de Alférez de Navío del Cuerpo General de la Armada[11] el 27 de mayo de 1876. Años después, Augusto Miranda se situaría

[8] La concesión del título de Ciudad a Ferrol fue otorgado por la Reina Isabel II en el año 1858, con ocasión de su primera visita a la hasta entonces villa.

[9] D. Luciano Miranda y Godoy, nacido en Archidona el 25 de febrero de 1853, ingresó por oposición en la Escuela Naval Flotante, instalada a bordo de la fragata *Asturias*, con base en Ferrol, sentando plaza como Aspirante de Marina el 1 de abril de 1871. Compañero de promoción de su hermano Augusto, había ingresado con el número 2 y, tras completar sus estudios y prácticas, finalizaría su carrera obteniendo el empleo de alférez de navío del Cuerpo General de la Armada, el 27 de mayo de 1876, situándose a la cabeza de salida de su promoción con el número 1 (Promoción 260ª). Se trataba de la primera promoción ingresada por oposición pública en la recién inaugurada Escuela Naval Flotante -1871-, centro docente militar continuador del Colegio Naval Militar de San Fernando, que había sido clausurado el 10 de mayo de 1868. Luciano Miranda fue un joven oficial que destacó por su inteligencia y personalidad, y que tras una breve carrera, desgraciadamente falleció cuando apenas contaba 26 años de edad, víctima de fiebre amarilla, el 30 de junio de 1879. En esos momentos se encontraba destinado en La Habana, Cuba, formando parte de la dotación del aviso *Sánchez Barcáiztegui* siendo alférez de navío. Por sus méritos en combate obtuvo el grado de capitán de Ejército, la cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo rojo y la medalla de la Guerra Civil (III Guerra Carlista). Poseía además otra cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco. Benemérito de la Patria (BP). Publicó dos artículos en la *Revista General de Marina* (los titulados "El Inflexible" en agosto de 1878; y "Sobre Huracanes" en enero de 1879). El expediente oficial sobre su muerte, menciona entre otras cosas *"el sentimiento de haber perdido a un oficial y compañero que por tantos conceptos era digno del cariño de sus compañeros y de la distinción de sus jefes"* (AGMAB: Expediente personal-Hoja de Servicios del Alférez de Navío D. Luciano Miranda y Godoy. 1853-1879).

[10] A partir de 1870 -Escuela Naval Flotante- es cuando se establece el sistema de oposición pública tal como hasta ahora lo entendemos. Hasta entonces se ingresaba por "gracia" en los cuerpos de oficiales, tras prestar suficiencia de estudios elementales. Desde el establecimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas en 1717, era preciso obtener "merced" -Carta Orden- de guardia marina y probar la nobleza -pruebas de nobleza- de los cuatro abuelos, o hidalguía al uso de Castilla, por los cuatro costados; de ahí arranca el dictado de "caballero". Hubo no obstante excepciones de marinos que alcanzaron puestos importantes en la Armada sin pasar por la Real Compañía -Barceló o Mourelle, por ejemplo-. Las pruebas de nobleza -a las que se añadían informes morales y sociales de la familia- fueron abolidas por la Constitución de 1812, rehabilitadas en 1814 y definitivamente suprimidas en 1845, manteniéndose, empero, las pruebas de limpieza de sangre hasta 1865.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

a la cabeza del escalafón con el número uno, posición que mantendría durante toda su carrera, y que con el tiempo le convertiría en el primer antiguo alumno de la Flotante en alcanzar el Almirantazgo.

Nombrado guardia marina de 2ª clase el 16 de abril de 1872, embarcó a continuación en la fragata blindada *Vitoria*, que al poco tiempo se incorpora en Barcelona a la Escuadra, realizando un crucero por España, con objeto de conducir al Rey Amadeo I a varios puertos del Norte. Destinado en la Escuadra de Operaciones del Cantábrico y después en la del Mediterráneo, toma parte en diversas acciones durante la III Guerra Civil Carlista, así como en los movimientos para sofocar los levantamientos cantonales de Ferrol[12] (1872) y después en Cartagena[13] (1874). Durante todo el año 1873, a bordo de la fragata *Concepción*, realiza un viaje de instrucción en redondo a las Islas Filipinas.

Ascendió a guardiamarina de 1ª clase en julio de 1875. Con los empleos de alférez de navío y teniente de navío estuvo embarcado en diversos buques. Desempeñó múltiples comisiones y destinos a flote, tomando parte activa en acciones de guerra contra fuerzas insurrectas en Cuba durante los años 1876-1877 (Guerra Grande de Cuba), por las que sería condecorado. Fue oficial-ayudante de derrota y profesor de guardias-marinas en las fragatas *Carmen* y *Blanca,* y segundo comandante del vapor *Vulcano* y del cañonero *Pilar.*

Infatigable estudioso de los más diversos campos del saber, desde muy pronto Augusto Miranda realiza investigaciones científicas, siendo autorizado por Real Orden de 1 de junio de 1878 para construir una corredera electro-mecánica en Cádiz -para su aplicación a los buques-, que había diseñado y presentado a las autoridades, desempeñando esta comisión durante varios meses.

1.3. PROFESOR DE LA ESCUELA NAVAL Y AUTOR DE LIBROS CIENTÍFICOS

Entre 1883 y 1888 fue profesor de diversas disciplinas en la Escuela Naval Flotante, publicando sus dos mejores obras científicas, los libros *Lecciones de Cálculo infinitesimal* y *Principios generales de Mecánica*, ambos declarados oficialmente de texto en la Escuela Naval (Reales Órdenes de 23 de marzo de 1887 y 14 de julio de 1888). Serían, asimismo, adoptados como manuales de texto, de estudio y consulta en varias academias militares de América, y en otros centros docentes de España y extranjeros.

[11] Con antigüedad de 25 de abril de 1876. El Cuerpo General de la Armada, creado el 16 de junio de 1717 por el Rey Felipe V a propuesta de D. José Patiño y Rosales (en las conocidas como "Ordenanzas de Patiño"), como su propio nombre indica, inicialmente cubría todos los servicios de Armas -Oficiales de Guerra-, y facultativos: Bajeles, Infantería, Artillería, Náutica e Ingeniería. Es decir, se creó para homogeneizar la formación, las funciones y las capacidades de los oficiales de cualquiera de las escuadras o flotas. Actualmente los oficiales del Cuerpo General de la Armada son los encargados de ejercer el mando de las unidades de la Fuerza (Flota) y del Apoyo a la Fuerza de la Armada, ya sea a bordo de los buques de la Fuerza de Acción Naval y submarinos (Arma Submarina), Fuerza de Acción Marítima, de los cazas y helicópteros de la Flotilla de Aeronaves (Arma Aérea), como formando parte de las unidades de operaciones especiales de la Fuerza de Guerra Naval Especial. Ver VILLAR RODRÍGUEZ, Gonzalo (2016): *La Escuela Naval Militar. Formando a los oficiales de la Armada desde 1717.* Ministerio de Defensa.

[12] En octubre de 1872 se encontraba a bordo de la fragata *Vitoria* en Cartagena, de donde salió para Ferrol el día 12 a causa de la Insurrección cantonal, y habiendo tenido que arribar a Vigo por el mal tiempo no llegó a Ferrol hasta el día 21 después de pacificada la Ciudad y el Arsenal.

[13] En 1 de enero de 1874 embarcó de nuevo en la fragata *Vitoria*, asistiendo a la persecución de la fragata *Numancia* los días 14 y 15 de enero, encontrándola en Orán en cuyo puerto fue entregada por el Gobierno francés. De vuelta en Cartagena trasbordó el 1 de febrero a la fragata *Zaragoza*.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Al cesar en su cargo docente en la Escuela y pasar a petición propia a situación de supernumerario, estableció en el mismo Ferrol, con los también oficiales Venancio Pérez Machado, Ramón Estrada y Luis de la Puente, "El Colegio de la Marina", academia preparatoria de ingreso en la Armada y el Ejército, por la que pasarían la mayoría de aspirantes opositores a los cuerpos y armas de oficiales durante casi dos décadas.

Vuelto a servicio activo, en noviembre de 1891 pasó destinado a la Secretaría de la Comandancia General del Arsenal de Ferrol; tras lo cual, fue 2º comandante del cañonero torpedero *Rápido* (después denominado *Vicente Yáñez Pinzón)*; a continuación pasó destinado como profesor de la Academia de Maquinistas de Ferrol. Más tarde fue Comandante del cañonero torpedero *Galicia* (en terminología de la época crucero torpedero), volviendo después al puesto de profesor de la Academia de Maquinistas.

-Proyecto técnico de Central Hidroeléctrica

En abril de 1895 ascendió a teniente de navío de primera clase (actualmente capitán de corbeta), y en marzo de 1896 fue nombrado jefe del 3º negociado del Estado Mayor del Departamento de Ferrol. En esta época fue precursor de la energía eléctrica en Ferrol, llevando a cabo un proyecto técnico y de viabilidad para la construcción de una Central hidroeléctrica en el lugar denominado "la Fervenza" para el aprovechamiento de aguas del río Velelle (así denominado entonces el que hoy se conoce como Belelle, en los términos municipales de Neda y Fene, cerca de Ferrol), adquiriendo los terrenos de este sitio y solicitando la correspondiente concesión administrativa, que le fue concedida por resolución de 5 de enero de 1894. Aunque un año después desistirá de esta concesión -por motivos económicos, en 5 de junio de 1895-, puso sin duda las bases del posterior aprovechamiento de este caudal para la obtención de energía eléctrica (explotación que continúa en la actualidad), y la traída de aguas de este manantial a Ferrol, que todavía hoy sigue prestando servicio a la Marina y a determinadas zonas de la ciudad.

1.4. LA GUERRA HISPANO-ESTADOUNIDENSE DE 1898. CAMPAÑA EN LAS FILIPINAS Y OTROS MANDOS NAVALES

Durante el año 1898 fue Comandante de la Estación Naval de la Isla del Corregidor, en la bahía de Manila, viviendo allí los días amargos de la guerra y, tras los combates[14], fue hecho prisionero por los norteamericanos a bordo del crucero *Baltimore*.

A este respecto, el Diccionario Biográfico de la Real Academia de la Historia[15] señala:

[14] Como consecuencia de los combates de Cavite (1 de mayo) y de Santiago de Cuba (3 de julio de 1898), de otros enfrentamientos navales, y de la subsiguiente liquidación posterior (destrucción y venta) de otros muchos buques basados en los archipiélagos de soberanía española (Filipinas, Marianas, Carolinas, Cuba y Puerto Rico), la cifra total de pérdidas alcanzaba 91 unidades de todo tipo en 1898 (4 cruceros acorazados; 8 cruceros coloniales; 4 transportes; 2 destructores; 2 cañoneros-torpederos; 27 cañoneros; 4 cañoneros lacustres; 40 lanchas cañoneras). Sólo regresaron a España 16 unidades en total. En los tres años siguientes, se dieron de baja en la Armada más barcos, que añadidos a los anteriores, hacían un total de 121 que representaban nada menos que el 70% de sus unidades a flote.

[15] https://dbe.rah.es/biografias/13689/augusto-miranda-godoy. Escrito por Manuel Benítez Martín. Fuentes y bibl.: Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB, El Viso del Marqués, Ciudad Real), leg. 620/759. G. García-Parreño (1899): *La campaña de la Escuadra Norteamericana en Filipinas*, Cartagena, Imprenta y Litografía de M. Ventura; V. M. Concas y Palau (1899): Causa instruida por la Destrucción de la Escuadra de Filipinas y entrega del Arsenal de Cavite, Madrid, Est. Tipográficos Sucesores de Rivadeneyra; J. B. Robert (1945), "El Almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920)", en RGM (mayo), pp. 641-649; J. M. Blanca Carlier (1982): "Las unidades secundarias en la leyes Ferrándiz y Miranda", en RGM (enero), pp. 3-16.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> Después de destruida la escuadra española por la norteamericana del almirante Dewey en la batalla de Cavite, a la tarde siguiente, 2 de mayo de 1898, se presentaron frente a la Isla del Corregidor dos cruceros; uno de ellos, el *Raleigh*, envía un bote a tierra con la misión de trasladar a bordo al jefe de las fuerzas y al gobernador de la isla, este último el teniente de navío de 1ª clase Augusto Miranda. Una vez a bordo el comandante del *Raleigh* les manifiesta que de orden de su Almirante les exige la capitulación, pasando a convenir las condiciones en que ésta debía hacerse. Después de largas conversaciones, en la que los jefes españoles intentan obtener las mayores ventajas, la isla capìtula, dando ambas partes su palabra de honor de no hostigarse.
>
> A pesar de lo pactado, pocos días después, la casa-comandancia del gobernador, teniente de navío de 1ª clase Miranda, y todos los puntos estratégicos de las isla son bombardeados, por lo que éste se vio obligado a ordenar la inmediata evacuación. No pudo Miranda consumar su objetivo porque en la mañana del día 10 fue hecho prisionero de orden del almirante Dewey y trasladado al crucero *Baltimore*; a pesar de ello, Dewey no pudo impedir que Miranda ordenase al capitán de Infantería de Marina, Tomás Barandiarán, dispusiera la inmediata evacuación del Corregidor, a cuya orden no se opusieron los norteamericanos que se contentaron con mantener a bordo a su prisionero. Una vez en el *Baltimore*, Augusto Miranda expuso su protesta de la siguiente forma:
>
> *"El que suscribe protesta del acto realizado por la Escuadra de los Estados Unidos disparando con bala sobre la isla sin provocación alguna, por lo que considera roto el convenio del 2 de mayo. Cede obligado por la fuerza de las armas y se constituye prisionero de guerra, rechanzando la libertad que le ofrecen los Estados Unidos bajo su palabra de honor. A bordo del Baltimore 10 de mayo de 1898".*
>
> El día 12 de mayo de 1898 fue puesto en libertad desembarcándolo en la costa de Mariveles, desde donde, con grandes contrariedades, consiguió llegar a Manila en muy mal estado de salud, por lo que hubo de ser repatriado, el 11 de enero de 1899, a la Península a bordo del vapor correo *León XIII*, llegando a Barcelona el 11 de febrero. Por estos acontecimientos acaecidos en la Isla del Corregidor tuvo que soportar dos causas sumarísimas de las que fue totalmente absuelto (…).

Retornado a España en febrero de 1899, Augusto Miranda pasó destinado al Estado Mayor del Departamento de Ferrol y, en julio de 1900, se hizo cargo de la Segunda Comandancia del crucero *Infanta Isabel*. En julio de 1901, pasó a ser 2º comandante del aviso *Urania*, en Comisión Hidrográfica, tomando parte muy activa en el levantamiento de las cartas del Cantábrico.

-Empresario en Santander, 1903-1905

Por RO de 27 de agosto de 1903, se le concedió el pase a la situación de excedencia (voluntaria) siendo relevado como 2º comandante del aviso *Urania* el 12 de septiembre, desembarcando el día 15. Con su familia se instaló en Santander, ciudad cántabra en la que residieron hasta 1905. Allí, Augusto Miranda, en su faceta de empresario, puso en marcha una fábrica de harina lacteada y de mermelada que llevaban como nombre comercial el de *"BEBÉ"*. Como acredita la Revista "Industria e Invenciones", publicación semanal ilustrada de la Oficina de Propiedad Industrial, en su ejemplar de 19 de diciembre de 1903 (Tomo 40 – Num. 25), Miranda registró la marca "Bebé" de "harina lacteada", el 5 de agosto de ese año, y la renovó en años sucesivos. No sabemos exactamente cuántos años estuvo al frente de esta empresa manteniendo su propiedad. Es probable que cediese su gestión a algún socio durante los años siguientes a partir de agosto de 1905, fecha en que volvió al servicio activo como militar.

-Naufragio del crucero *Cardenal Cisneros*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Ascendido a capitán de fragata en julio de 1905, al mes siguiente embarcó en el crucero *Cardenal Cisneros* como 2º comandante, destacando su actuación al dirigir el salvamento de la dotación del mismo después de haber colisionado el buque contra unos bajos rocosos a dos millas de Meixidos, en la costa gallega, a la salida de la ría de Muros, el 28 de octubre de ese año, perdiéndose totalmente. La evacuación se realizó en tan sólo unos veinte minutos, con suma diligencia, manteniéndose el buque a flote entre 30 y 45 minutos, por lo que no faltó tiempo para abandonarlo. La prensa española al dar cuenta del naufragio decía: *"Gracias a la sangre fría y previsión del segundo comandante Sr. Miranda, se logró el salvamento completo de la tripulación".*

-Ayudante Mayor del Arsenal de Ferrol y otros mandos

En enero de 1906 fue nombrado Ayudante Mayor del Arsenal de Ferrol, y en esa época entre otras cosas, lleva a cabo la construcción de un aljibe flotante -con capacidad para 100 toneladas de agua- por él proyectado, el levantamiento del plano de la cuenca del río de La Graña y varias obras de mejora de los muelles y talleres del Arsenal. En agosto de 1907 es destinado como 2º comandante del crucero *Princesa de Asturias,* navegando por aguas españolas. En abril de 1908 pasó a ser Comandante del cañonero de 1ª clase *Doña María de Molina*, realizando numerosas misiones contra el contrabando en aguas africanas y durante la campaña de Melilla de 1909.

-Comisión de servicio en Alemania, Austria-Hungría, Italia y Reino Unido

En abril de 1910 fue promovido al empleo de capitán de navío, y al mes siguiente se le nombró en comisión de servicio para estudiar la organización y sistemas de enseñanza de las Escuelas Navales de Alemania, Austria-Hungría, Italia y Reino Unido, países a donde viajó durante varios meses, en compañía del teniente de navío de primera clase Manuel Andújar y Solana, redactando posteriormente una pormenorizada y rigurosa memoria. Así mismo redactó un "Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los oficiales del Cuerpo General de la Armada", que constituyó un elocuente estudio-programa, con los criterios navales más modernos de su época, para el establecimiento de las bases y reglamentos de enseñanza de la futura Escuela Naval de San Fernando[16]. Aspectos fundamentales éstos, que conocía bien dada su amplia experiencia docente y sobre los que tomaría "cartas en el asunto", años después, siendo ya ministro de Marina. En octubre de 1910 fue destinado como jefe de Armamentos del Arsenal de La Carraca (San Fernando, Cádiz), cargo que desempeñará hasta marzo de 1911.

1.5. COMANDANTE DEL CRUCERO *REINA REGENTE*

En febrero de 1911 fue nombrado Comandante del crucero protegido *Reina Regente*, cuyo mando tomó en La Carraca el 14 de marzo; se trataba del segundo crucero de este nombre (el primero sucumbió en un terrible y misterioso naufragio en marzo de 1895, a unas millas de Tánger, con sus más de 390 miembros de dotación), y era en aquel momento la mejor unidad de la Escuadra.

En junio de 1911 participó en la espectacular revista naval celebrada en Spithead (Portsmouth, Inglaterra) con motivo de la coronación del Rey Jorge V del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda; en julio, desde Santander dio escolta al yate real *Giralda*, que llevaba a bordo a nuestro

[16] Ambos tratados fueron publicados en la *Revista General de Marina* en noviembre y septiembre de 1911, respectivamente. En el Capítulo III se analiza el contenido de estos dos artículos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Monarca, Alfonso XIII, hasta Inglaterra de nuevo, donde éste último participó en las regatas de Cowes, regresando en agosto.

Durante su mando del *Reina Regente* y en compatibilidad con él, en octubre de 1911 fue nombrado Vocal de la Junta encargada de redactar el programa, plan de estudios y reglamentos de la futura Escuela Naval de San Fernando.

-Campaña del Kert

A partir de octubre de 1911 y durante varios meses tomó parte en la Campaña del Kert, realizando misiones de apoyo a las fuerzas terrestres y bombardeos contra objetivos moros hostiles en la costa del protectorado, por cuya intervención sería recompensado con la Cruz de la Orden del Mérito Militar de 3ª Clase, con distintivo rojo (placa). En enero de 1912, con motivo de producirse una gran avería a bordo, consistente en una vía de agua que se originó navegando por las costas de Marruecos y que puso en peligro el buque de su mando, se distinguió notablemente con sus acertadas órdenes para la salvación del barco y su dotación. Por esta actuación valerosa fue recompensado con la Cruz de la Orden del Mérito Naval de 3ª Clase, con distintivo rojo (placa).

-Conflicto de los Balcanes, 1912-1913. Misión naval en el Bósforo[17]

A finales del año 1912, con motivo de la Guerra entre Turquía (Imperio Otomano) y los Estados Balcánicos[18] (Grecia, Bulgaria, Serbia y Montenegro), se temió una revolución mayor y por ello se reunió en el Bósforo un nutrido grupo de barcos de guerra europeos que traspuso los Dardanelos y fondeó en Constantinopla -hoy Estambul, Turquía-, en un intento de neutralizar el Mar Negro. El peligro de la extensión del conflicto a otros territorios próximos, conminó a diversas potencias europeas a intervenir de manera preventiva enviando a la zona diversos buques de guerra que, unidos de facto a modo de escuadra internacional, defendiesen sus respectivos intereses nacionales, garantizando también –de forma conjunta y combinada- el respeto al Derecho Internacional manteniendo con ello la paz en el área de influencia donde aquélla se desplegó. La misión primordial de esta escuadra fue en consecuencia preservar la neutralidad del mar Negro y garantizar el tráfico marítimo por los estrechos de los Dardanelos -que separa la península balcánica y Asia Menor y comunica el mar Egeo con el de Mármara- y el Bósforo[19] -que separa Europa de Asia y comunica el mar Negro con el de Mármara-.

[17] Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2013): "Un siglo de la presencia naval de España en el conflicto de los Balcanes (1912-1913)", en *Revista General de Marina*, cuaderno de marzo, pp. 207-217.

[18] Las conocidas como "Guerras de los Balcanes", antecedente y origen inmediato de la Gran Guerra europea de 1914-1918 (después conocida como I Guerra Mundial), fueron los dos conflictos bélicos ocurridos en el sureste de Europa de 1912 a 1913. La primera Guerra de los Balcanes (octubre 1912-mayo 1913) enfrentó a los estados balcánicos de Serbia, Bulgaria, Grecia y Montenegro -unidos en la "Liga Balcánica"- contra Turquía, que finalizó con la derrota del Imperio otomano que por el Tratado de Londres (1913) -que puso fin a la guerra-, perdió la isla de Creta y los territorios peninsulares situados al oeste de la línea Enos-Midia. La segunda Guerra de los Balcanes (junio-julio 1913), por el contrario, enfrentó a Bulgaria contra sus antiguos aliados, a los que se unió Turquía –deseosa de restablecer su soberanía-, y más tarde Rumanía, a causa precisamente del reparto de los territorios tomados a los turcos en la anterior guerra. Derrotada Bulgaria por el Tratado de Bucarest del mismo año (1913), cedió Bobrudja a Rumanía y parte de Macedonia a Grecia y Serbia. Las dos Guerras balcánicas supusieron la expulsión definitiva del Imperio otomano de los Balcanes excepto en el extremo oriental de Tracia, el establecimiento de fronteras casi definitivas que perduraron salvo breves intervalos durante las dos Guerras mundiales, y el nacimiento de Albania como Estado independiente.

[19] La anchura del estrecho del Bósforo -donde actuó la flota- varía de 700 a 3.300 metros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Formaban parte de la misma buques[20] de Alemania, Francia, Reino Unido, Italia, Rusia, Países Bajos, Rumania y España. Por nuestra parte, la designación del crucero *Reina Regente* para representar a España en aquel cónclave naval, como escribió Juan B. Robert en la *Revista General de Marina*[21]:

> No fue hecha al azar entre los demás buques de guerra disponibles. En realidad, se eligió en atención a las especiales cualidades de su comandante, el capitán de navío don Augusto Miranda y Godoy, que en distintas oportunidades había probado sus altas dotes diplomáticas y además de su conocimiento de idiomas, el de personalidades e instituciones políticas extranjeras.

Zarpó el *Reina Regente* del puerto de Málaga el 7 de noviembre de 1912, llegando a Constantinopla el día 15, mandado por el Gobierno de S.M., y a las órdenes del ministro plenipotenciario de España fondeó en el Bósforo. El 18 desembarcó la "Columna" para proteger a los extranjeros y las legaciones. El 28 reembarcaron estas fuerzas sin novedad. Allí permaneció durante varios meses. Añadía Robert[22] que:

> En una de las reuniones de almirantes y comandantes que se celebraron, -en ocasiones escabrosas discusiones entre mandos de potencias que pronto serían beligerantes-, los términos conciliadores y bien enfocados de don Augusto facilitaron una solución, acogida con general beneplácito. Éxito que en las sucesivas originó que los almirantes solicitaran más de una vez la sensata y ecuánime opinión del capitán de navío español, que prevalecía (…).

1.6. ALMIRANTE CINCO VECES MINISTRO DE MARINA

La noticia de su promoción al Almirantazgo le llega a don Augusto Miranda en Constantinopla, el 13 de marzo de 1913, a bordo del *Reina Regente*, tras cuatro meses de misión en sus aguas, habiendo cumplido en esa fecha las condiciones de mando, siendo relevado interinamente por su segundo, que entregaría después el mando al nuevo comandante. Se abre a partir de aquí una nueva e ilusionante etapa en la carrera de Augusto Miranda, en la que llegará a ocupar diversos cargos importantes y la más alta responsabilidad de la Armada formando parte de cinco Gobiernos de la Nación, ostentando la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo.

En marzo de 1913 asciende al empleo de contralmirante, con antigüedad de 8 de agosto de 1912. A los pocos días es nombrado General Jefe del Arsenal de Ferrol y Presidente de la Comisión Inspectora de Nuevas Construcciones del mismo. Durante su permanencia en Ferrol es nombrado también Vocal de la Junta de unificación de calibres de Artillería para la Defensa de Costas, constituida en el Ministerio de la Guerra, comisión que desempeña en Madrid durante unos días del mes de mayo.

---

[20] Los buques participantes fueron los siguientes: de Alemania -crucero de batalla *Goeben* y el crucero-escuela *Vineta*-; Austria -acorazado guardacostas *Aspern* y el crucero ligero *Admiral Spaun*-; Francia -cruceros acorazados *Leon Gambetta* y *Victor Hugo*-; Reino Unido -crucero acorazado *Hampshire* y ligero *Weymouth*-; Italia -acorazados *Emmanuele Filiberto* y *Benedetto Brin* y el crucero *Coatit*-; Rusia -acorazado *Rostislav*, crucero *Kagul* y cañonero *Kubanetz*-; Holanda -crucero *Gelderland*-; Rumania -crucero *Elisabeta*-; y España -crucero *Reina Regente*-.

[21] Ver ROBERT, Juan B. (1945): "El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920)", en RGM, cuaderno de mayo, p. 642.

[22] Ibídem, p. 642.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Por los motivos expuestos anteriormente y el prestigio verdaderamente internacional alcanzado al mando del *Reina Regente*, el nuevo Presidente del Consejo de Ministros, el conservador D. Eduardo Dato e Iradier, a instancias del Rey Alfonso XIII, le encarga la cartera de Marina. Jura el cargo y toma posesión como Ministro de Marina el 30 de octubre de 1913 (aunque oficialmente figura el día 27), y pasa a ostentar también el cargo de Consejero de Estado, que en aquella época llevaban aparejados los ministros de la Corona. Por Real Decreto de 30 de marzo de 1914 sería nombrado, asimismo, Senador Vitalicio del Reino[23], por designación regia, cargo que desempeñará hasta su muerte.

Desde el primer momento se propone llevar a cabo un ambicioso programa de construcciones navales y un plan completo de reestructuración de la Armada, que incluía la rehabilitación de arsenales y construcción de nuevas bases navales, además de la creación del Arma Submarina, lo que en conjunto suponía una verdadera reconstrucción. Pero antes de presentar el plan naval de la que será llamada "segunda ley de Escuadra" (Ley Miranda de 17-2-1915), Miranda propuso iniciar las obras de una unidad aislada, un crucero ligero, de los que tan necesitada estaba la Flota, para dar continuidad a las construcciones de la conocida como "Ley Maura-Ferrándiz" de 7 de enero de 1908, que estaban en curso avanzado. Así lo decidió el Gobierno a moción del ministro Augusto Miranda, que propuso el tipo de crucero explorador "scout" -según la terminología inglesa de la época-, que constituía una unidad relativamente ligera y lo convertía en un buque operativo y eficaz en la guerra naval[24]. La Ley de 30 de julio de 1914 autorizó su construcción. Así nació el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*, construido en Ferrol[25]. La construcción de este crucero se demoró considerablemente debido a las dificultades que ocasionó la Gran Guerra, si bien como anotó Juan B. Robert (*Las Provincias* de Valencia, 1920), *"la botadura del crucero Reina Victoria Eugenia, se realizó felizmente el día 21 de abril, siete días antes de morir D. Augusto Miranda, a quien se debe la construcción del buque, aprobada por las Cortes gracias al ilustre almirante (…)".* Desde la botadura del *Extremadura*, de 2.100 toneladas, en 1900, no se había lanzado al agua ningún crucero.

[23] De conformidad con el artículo 58 de la Constitución de 1876: "*Los Ministros pueden ser senadores o diputados y tomar parte en las discusiones de ambos Cuerpos colegisladores; pero sólo tendrán voto en aquél a que pertenezcan*". La designación regia para el cargo de Senador Vitalicio estaba reservada como prerrogativa del monarca en los artículos 20 y 22 de la Constitución de la Monarquía. En el caso concreto que nos ocupa, el artículo 20 de la Constitución, relativo al Senado, establecía tres tipos de senadores. El párrafo 2º de este precepto señalaba a los "*senadores vitalicios nombrados por la Corona*". Por su parte el artículo 22 establecía las personas que podían ser elegidas senadores "*por nombramiento del Rey o por elección de las Corporaciones del Estado y mayores contribuyentes, los españoles que pertenezcan o hayan pertenecido a una de las siguientes clases* […]". El párrafo 3º del artículo 22 contemplaba a los "*Ministros de la Corona*". Augusto Miranda ocupó la vacante de senador vitalicio producida por fallecimiento de D. Juan Manuel de Urquijo y Urrutia, marqués de Urquijo. Su mandato se extendió hasta su muerte, el 28 de abril de 1920, pues el cargo en cuestión, como su propio nombre indicaba, era de carácter vitalicio. La Constitución de 1876 establecía -manteniendo el bicameralismo-, un sistema político de Monarquía constitucional parlamentaria. El art. 19 señalaba: "*Las Cortes se componen de dos Cuerpos Colegisladores iguales en facultades: el Senado y el Congreso de los Diputados*". No se instituía Diputación Permanente.

[24] En este sentido, cuando hablamos de "guerra naval" nos estamos refiriendo a la acción bélica o lucha entre buques de diferentes armadas y que conduce a la adquisición del "poder naval" con fines militares.

[25] Anteriormente, por RD de 2 de julio de 1914 se había autorizado al Ministro de Marina para presentar a las Cortes un proyecto de ley para "llevar a cabo la construcción de un crucero de cinco a seis mil toneladas, destinado al desempeño de comisiones y servicios auxiliares de la flota". Y tras la aprobación de la Ley de 30 de julio de 1914 que autorizó la construcción del crucero, por RD de 4 de junio de 1915, se aprobó el proyecto de contrato concertado con la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) para la construcción en Ferrol de dicho crucero, "buque trasatlántico con destino a los servicios regulares de comunicaciones marítimas (…) debiendo llenar su estructura, a juicio del Ministerio de Marina, las condiciones necesarias para prestar al Estado en tiempo de guerra (…), apropiado para comisiones y para servir de apoyo a una escuadrilla de fuerzas sutiles, cuyo coste con todos los pertrechos, no exceda de 15 millones de pesetas (…)".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El *Reina Victoria Eugenia* tendría una larga vida, siendo posteriormente rebautizado, a causa de las vicisitudes políticas, con los nombres de *República* y, después, *Navarra*.

Hechos los correspondientes estudios, Miranda presentó un programa de nuevas construcciones que tendría que ser una continuación del de 1908 (Ley Maura-Ferrándiz), y que será conocido como Primer Plan Miranda. Este proyecto, aprobado por Real Decreto de 29 de abril de 1914, fue presentado y leído en las Cortes, aunque Miranda decidió retirarlo antes de su discusión para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año. Este proyecto de ley "non nata", además de otras construcciones navales y obras, ya preveía la de seis submarinos.

La conflagración europea que poco después degeneró en guerra mundial, y la prudencia más elemental aconsejaba no emprender la ejecución de un plan tan vasto de nuevas construcciones, cuando se esperaba que el curso de los acontecimientos, recogiendo las enseñanzas prácticas de la guerra en la mar, operaría una revisión profunda en los tipos de los futuros buques. La experiencia real demostró que la tan "cacareada supremacía del acorazado" -se puso de manifiesto- era fácil víctima de la audacia de los pequeños submarinos, que se revelaron como la más eficaz fuerza naval durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918). Todo ello influyó en el ánimo y pensamiento doctrinal del almirante Miranda, que confirmó sus ideas respecto a la importancia decisiva del arma submarina en la guerra naval.

1.7. PLAN DE ESCUADRA. LA "LEY MIRANDA", DE 17 DE FEBRERO DE 1915

Elaborado un nuevo programa, las Cortes aprobaron con relativa rapidez, la que sería conocida como "segunda ley de Escuadra", que ha pasado a la historia en honor a su autor como "Ley Miranda", sancionada por el Rey Alfonso XIII, el 17 de febrero de 1915. La Ley Miranda marcó un hito en nuestra historia naval y supuso el definitivo nacimiento del Arma Submarina española.

Al amparo de esta ley se crearon también las Bases Navales secundarias de La Graña (Ferrol), Ríos (Vigo; donde después se instaló la ETEA), Villagarcía (no conclusa) y Marín (Pontevedra; después Polígono de Tiro y actual Escuela Naval Militar desde 1943); y Mahón (Menorca), que fueron decididas por elección directa del almirante Miranda.

Los principales buques de este plan naval[26], facturados y finalmente construidos, fueron los siguientes: 4 cruceros rápidos, en dos series de dos cada una (*Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*), además del ya aprobado (*Reina Victoria Eugenia*), construidos todos en Ferrol; 6 cazatorpederos o destructores, en dos series de tres, construidos todos en Cartagena (*Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*; *Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*); 16 submarinos, de los que cuatro se adquirieron a naciones extranjeras (*Isaac Peral* en Estados Unidos*; A-1 Narciso Monturiol*, *A-2 Cosme García* y *A-3* en Italia), y 12 se construyeron en Cartagena (*B-1* a *B-6*; y *C-1 Isaac Peral* a *C-6*); 1 buque especial de salvamento (*Kanguro*, construido en Holanda); 3 cañoneros construidos en Cartagena (*Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*); y 18 buques menores (guardacostas y guardapescas). Además de minas y defensas submarinas, de otras muchas obras de modernización de los arsenales, y la construcción/habilitación de las bases navales ya citadas.

[26] Para el análisis pormenorizado del Plan Naval aprobado por la Ley Miranda de 1915 nos remitimos al capítulo correspondiente del libro de su biografía (ANTÓN VISCASILLAS, ANCA ALAMILLO, 2012; ob. Cit; pp. 175-231).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La Ley Miranda no solo se ejecutó casi en su totalidad, sino que se amplió a nuevos cruceros y destructores, por lo que su desarrollo duró 15 años en vez de los seis inicialmente previstos. En cada una de las series de buques se aprovecharon los progresos alcanzados por la industria nacional, tal como preveía su propio articulado. Sin duda alguna, gracias a la Ley Miranda y a su antecesora la Ley Ferrándiz, España se dotó de una escuadra respetable, llegando a transformar y convertir a nuestra Armada en la cuarta de Europa a finales de la década de 1920, tan solo por detrás del Reino Unido, Francia e Italia.

1.8. LAS REFORMAS DE PERSONAL Y OTROS AVATARES

Pero, con ser muy importantes todas las construcciones navales y obras hasta aquí descritas, no fueron éstos los únicos logros del almirante[27]. Mucho menos conocida es su labor de reorganización de todo el personal de la Armada, que equivalió a la creación de unos cuerpos modernos de oficiales, suboficiales y marinería.

En resumen, creó y organizó las siguientes especialidades de Marinería: artillería, radio, maniobra, electricidad, hidrografía y marineros de oficio, a las que se añadieron posteriormente otras más; reorganizó los maquinistas, que tenían reglamentación aparte; creó un nuevo empleo, el de maestres[28], intermedio entre los cabos y los suboficiales. Respecto a los Suboficiales, estableció nuevos reglamentos para los cuerpos de condestables, contramaestres y suboficiales maquinistas, que sirvieron de base para los de las demás especialidades; abrió las escuelas de la Maestranza de Arsenales, y reguló los estudios de todos los empleos anteriormente citados. Inició las especialidades de los Oficiales, creando la de Artillería y Tiro Naval en 1915. En cuanto tomó posesión de su cargo de ministro, modificó el plan de estudios de la Escuela Naval Militar, ordenando que se diera un interés especial a la práctica de la profesión, incluyendo las máquinas y las calderas, diciendo que los guardiamarinas debían atenderlas y engrasarlas *"para vencer la repugnancia a mancharse"*. Dispuso que se eliminaran de las asignaturas todas las teorías que no tuvieran una clara influencia en los estudios posteriores.

En Ferrol estableció la Escuela de Ingenieros Navales, que llevaba cerrada hacía 30 años, incorporándola a la de Máquinas ya existente, que pasó a denominarse Academia de Ingenieros y Maquinistas, pudiendo ingresar en ella oficiales del Cuerpo General de la Armada, de Ingenieros del Ejército y universitarios. Para la Academia de Artillería de la Armada admitió el ingreso de oficiales de Artillería del Ejército. Incorporó a la Escuela Naval de San Fernando la Academia del Cuerpo de Administración[29] (hoy Intendencia), que llevaba 15 años cerrada, abriéndola a universitarios con estudios de Derecho y Economía. Y entre otras medidas a citar igualmente, la creación de la Reserva Naval de la Armada (Reserva Naval Activa, con oficiales procedentes de la Marina

[27] Extracto del Panegírico (ANEXO III) pronunciado por el almirante general D. Carlos Vila Miranda (1930-2011), nieto del almirante Miranda, en el acto solemne de Traslado de los restos mortales del Almirante Augusto Miranda y Godoy al Panteón de Marinos Ilustres, San Fernando, 17 de septiembre de 2002. El autor de esta tesis colaboró en la redacción de dicho discurso.

[28] RD de 7 de octubre de 1914. En el Capítulo IV abordamos esta reforma que afectó al personal de marinería.

[29] RO de 18 de febrero de 1914. Academia del Cuerpo Administrativo de la Armada (Intendencia). Dispone que el ingreso en la Academia del Cuerpo Administrativo de la Armada sea por oposiciones anuales y dicta reglas referente al particular. El modelo de enseñanza de Oficiales de Intendencia de la Armada con titulados universitarios actualmente vigente, rescató el sistema o modelo introducido con la reforma del almirante Miranda.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Mercante) y los primeros pasos de la futura Aviación Naval[30], un logro conseguido por el almirante Miranda casi siempre olvidado cuando no ignorado. En definitiva, todas estas reformas constituyeron el inicio de la moderna profesionalización del personal de la Armada.

Otro capítulo interesante de su gestión, como luego analizaremos, fueron las importantes mejoras que introdujo en las marinas civiles -Marina Mercante, Marina de Pesca y Marina Deportiva-, pudiendo destacar: el Reglamento del trabajo a bordo de los buques mecantes de carga y pasaje; las nuevas normas de seguridad e identificación para los mercantes; el Reglameno para el embarco, transporte por mar y desembarco de mercancías peligrosas; o el Reglamento de alojamiento para las tripulaciones de buques mercantes, entre otros.

1.9. HOMENAJES

D. Augusto Miranda fue enterrado en el Cementerio Sacramental de San Isidro, en Madrid, el 1 de mayo de 1920. Ochenta y dos años después de su muerte, sus restos mortales fueron trasladados solemnemente al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz), donde fueron inhumados el 17 de septiembre de 2002. Hijo Predilecto de Archidona[31], su ciudad natal. Hijo Adoptivo de San Fernando[32] (Cádiz). En su honor se le han dedicado dos Monumentos (Estatua en Archidona[33] y

[30] El Arma Aérea de la Armada se creó formalmente por RD de 15 de septiembre de 1917, siendo ministro de Marina D. Manuel de Flórez y Carrió, como desarrollo de la Ley Miranda de 1915 que ya estableció la compra de "material aéreo" y la construcción de "almacenes para material aéreo", y de otras disposiciones relacionadas. Aunque su impulso fue significativamente más lento que el del Arma Submarina, en 1920, año en que fallece el almirante Miranda, nuestra Armada disponía ya de 11 pilotos y de 3 observadores. Y en septiembre de ese mismo año la Aviación Naval pasó a llamarse Aeronáutica Naval. (Ver RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2010): *La reconstrucción de la Escuadra*. Galland Books; p. 286). En el Capítulo V analizamos en detalle las medidas que impulsó Augusto Miranda para la creación del Arma Submarina y de la Aviación Naval.

[31] Acuerdo unánime del Pleno de la Corporación del Ilustre Ayuntamiento de Archidona (Málaga), reunido en sesión extraordinaria el 9 de diciembre de 1914, siendo Alcalde D. Juan García Sánchez. Aprobado por unanimidad y aclamación. Ciudad natal del almirante Miranda. También se acordó cambiar el nombre de la plaza de la Victoria por el de "Plaza Almirante Miranda", encargar un retrato suyo para ser colocado en sitio preferente del Salón Capitular y colocar una lápida conmemorativa en su casa natal. Todos ellos se justificaban por tres motivos: a) por los servicios recibidos por esta Ciudad; b) por los relevantes méritos de este archidonés, esclarecido, Ministro de Marina; c) para que perdure para siempre la gratitud y afecto, de tan distinguida personalidad, en la memoria de los archidoneses.

[32] Acuerdo unánime del Pleno de la Corporación del Excmo. Ayuntamiento de San Fernando, de fecha 30 de marzo de 1917, siendo Alcalde el Ilmo. Sr. D. Manuel Roldán y Ramos. Se concedió en atención a *"sus inmensos e inestimables beneficios como Ministro de Marina y a su iniciativa en el resurgimiento y desarrollo del Arsenal de La Carraca, base de nuestra Marina Militar"*. También se aprobó dar su nombre a una calle y realizar un retrato del almirante, que fue pintado por D. Manuel Hernández Homedes. Actualmente se encuentra en el Museo Municipal de esta ciudad.

[33] El monumento fue inaugurado solemnemente el día 24 de junio de 2017, en Archidona (Málaga), ciudad natal del almirante Miranda, de la cual es Hijo Predilecto. Se trata de una estatua de cuerpo entero que ha quedado ubicada en la Plaza de los Hermanos Lafuente Alcántara, de esta localidad. El acto fue copresidido por la Alcaldesa de Archidona y el General Comandante de la Fuerza de Protección de la Armada (GEPROAR). Además de las autoridades y otras personalidades, la inauguración contó con la asistencia de más de sesenta descendientes y familiares del insigne almirante. Rindieron honores la Banda de Música, una Escuadra de Gastadores y una sección de Infantería de Marina del Tercio del Sur. El acto militar concluyó con un desfile por la calle Nueva que sirvió de colofón en un día histórico para el municipio de Archidona. El autor de la estatua en bronce es D. José María Ruiz Montes, artista malagueño, escultor e imaginero, que estudió Escultura y Policromía en la Escuela de Artes de San Telmo de Málaga. Las medidas de la escultura son de 2,20 m, desde la base a la cabeza y de despliegue algo más de un metro de profundidad. La base es de 70 x 87 cm. Se trata de un bronce fundido patinado oscuro con una tonalidad levemente grisácea. La obra fue encargada por la familia del almirante, nietos y bisnietos, y donada a la ciudad de Archidona. Con esta obra, el autor ha pretendido transmitir la marcialidad militar, la valentía y la inteligencia de un marino de gran prestigio que además fue insigne gobernante y gran científico. En ANEXO IV se inserta el Discurso pronunciado por el General Comandante de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Busto en Mahón[34]); una Plaza en Mahón y dos calles (en Marín y en San Fernando) llevan su nombre; y también lo ostentó el destructor de la Armada *Almirante Miranda* (1936-1970). La Residencia de Acción Social (R.A.S.), de la Armada en Mahón se denomina *Almirante Miranda.*

La obra del almirante Miranda al frente de la Armada y de las Marinas civiles -Mercante, de Pesca y Deportiva- fue tan extensa y variada que, como afirmó su nieto el almirante general D. Carlos Vila Miranda en ocasión memorable (el acto solemne del traslado de sus restos mortales al Panteón de Marinos Ilustres, el 17 de septiembre de 2002), "*es difícil encontrar otro periodo en la Historia, si es que hay alguno, en el que se hayan realizado tantas y tan fructíferas reformas en nuestra Armada"*.

La *Revista General de Marina* (en su número de abril de 1920), escribió con motivo de su muerte, en su párrafo final lo siguiente:

> *La Patria se ve privada de sus servicios cuando mayores frutos podían esperarse de sus dotes excepcionales, maduradas ya por la experiencia; cuando su energía y sus altos prestigios hubieran podido ser más útiles, acaso más necesarios, dentro de la Marina; cuando su inteligencia poderosa habría aportado valiosísimo concurso a futuros Gobiernos, cuyas posibilidades de éxito han de estar primordialmente condicionadas por una clara visión del porvenir.*

la Fuerza de Protección de la Armada (GEPROAR), en el Acto solemne de Inauguración de la Estatua en Archidona. Ver https://www.archinoticias.com/almirante.pdf

[34] Entre otras crónicas de prensa, el Diario *ABC* de fecha 15 de julio de 1927, p. 28, señalaba: "Mahón, 15. En breve será inaugurado el monumento que Mahón dedica a la memoria del almirante de la Armada don Augusto Miranda y Godoy, quien habilitó este puerto para las necesidades militares y creó la base naval en 1916. El monumento se halla emplazado en el centro del paseo de Augusto Miranda; mide ocho metros de altura y el busto del almirante tiene 1,80 metros. Es obra del notable escultor alemán D. Waldemar Fenn. A la inauguración asistirán las autoridades, y, en representación de la familia, D. Augusto Miranda y Maristany, teniente coronel de Ingenieros Navales, hijo del almirante Miranda."

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

II. CONTEXTO HISTÓRICO Y ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA EN TIEMPOS DE AUGUSTO MIRANDA. SU PENSAMIENTO POLÍTICO

Preámbulo

> *Que España adquiera (recupere) una cultura marítima, naval y de defensa debe considerarse uno de los grandes objetivos nacionales, que las principales formaciones políticas de ámbito nacional deberían consensuar*
>
> (Manuel Vila González[35], Ingeniero Industrial y Analista Naval)

2.1. EL SISTEMA POLÍTICO DE LA RESTAURACIÓN

Dado que analizamos el pensamiento y la política naval del almirante D. Augusto Miranda durante su carrera profesional y, principalmente, en los períodos de sus mandatos como Ministro de Marina, circunscribimos a la Restauración la época histórica que vivió desde su promoción como oficial de la Armada en 1876, hasta su fallecimiento en 1920, etapa vital toda ella que transcurrió durante el citado régimen político. Es decir, toda la etapa madura de Augusto Miranda, una vez finalizados sus estudios de carrera a partir de su nombramiento de alférez de navío del Cuerpo General de la Armada, su primer empleo militar, -coincidente en el tiempo precisamente con el advenimiento de la Restauración-, el resto de su vida activa tanto en su condición de militar como de político hasta su muerte, tuvo lugar bajo la vigencia exclusiva de este régimen político. Procede pues comentar sucintamente las características generales del sistema político al que serviría lealmente Augusto Miranda durante más de cuatro décadas.

La llamada Constitución de la Monarquía Española, promulgada el 30 de junio de 1876, también conocida como la Constitución de la Restauración, estaba inspirada en el pensamiento de su principal mentor, Antonio Cánovas del Castillo, fundador del régimen restauracionista.

Cuando en 1875 se inicia la etapa que se ha denominado Restauración -que en puridad fue la II Restauración de la Monarquía de la Casa de Borbón en el siglo XIX, si consideramos como I Restauración la que tuvo lugar tras la Guerra de Independencia contra los franceses-, no es sólo la institución monárquica y su dinastía histórica lo que se ha restaurado en España, se restaura también el liberalismo o "constitucionalismo doctrinario" que había sido vencido en 1868 (Revolución Gloriosa), y vuelve al poder la burguesía conservadora y latifundista que había apoyado anteriormente a los moderados. El último cuarto del siglo XIX se caracteriza por una relativa estabilidad política, -cierto es-, por la pacificación del norte carlista y por la Constitución de 1876 que inicia un largo periodo de vigencia. Sin embargo, un análisis más profundo nos advierte que la tendencia a la estabilidad es general en Europa y que ésta ha sido conseguida mediante el fortalecimiento de los instrumentos de poder del Estado, destacando el papel del Ejército como árbitro de la situación política y de una Administración pública con un modelo más perfeccionado, y

[35] VILA GONZÁLEZ, Manuel (2019): "De la semántica naval a la puesta en práctica de una estrategia marítima" en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, número 26, primer semestre. Ministerio de Defensa, Escuela de Guerra Naval, p. 37. Lo dicho por el autor como anhelo para el momento presente es también aplicable a la época de la Restauración, donde efectivamente tras el Desastre del 98, una década después, se inició la reconstrucción de la Armada y de las marinas civiles, con el fomento de todo lo marítimo, con el apoyo de los principales partidos políticos y el impulso de sus líderes (Maura, Canalejas, Dato y Romanones, principalmente).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

en un entorno de nuevos y mejores sistemas de comunicación (como principales el telégrafo y el ferrocarril).

Durante la década del reinado de Alfonso XII, los gobiernos que se sucedieron, casi siempre presididos por Cánovas del Castillo y Sagasta (1875-1885), eficaces en sentido general, dieron un respiro al sufrido pueblo español. A la muerte de Alfonso XII, pasó a ocupar la regencia su viuda, María Cristina de Austria (1885-1902), que fue testigo de las guerras de independencia en los territorios de Ultramar y de la hispano-norteamericana de 1898, con la subsiguiente pérdida de las últimas colonias que le quedaban a España -Cuba, Puerto Rico y Filipinas-. La crisis nacional que la derrota produjo en el país, conllevó una total desintegración del equilibrio parlamentario y la radicalización y desintegración de los principales partidos políticos.

El centralismo de la Administración del Estado favoreció, por otra parte, los movimientos regionalistas vasco, catalán y gallego, y el más destacado de los cuales, el catalán, tomó también la forma de un renacimiento cultural.

Durante el reinado efectivo de Alfonso XIII (1902-1931) se produjo gradualmente la descomposición del sistema canovista de monarquía parlamentaria. Mientras tanto, a pesar de un cierto desarrollo industrial del país, la inquietud laboral se hacía más patente, sobre todo en Cataluña, y los atentados terroristas anarquistas se hicieron frecuentes. El regeneracionismo del gobierno conservador de Maura tuvo su final trágico con el estallido de la conocida como "Semana Trágica" de Barcelona (1909), por causa de la movilización de reservistas con destino a la guerra de África, con la consiguiente y dura represión que siguió. Tras los gobiernos liberales de Moret y Canalejas, el conservador de Dato (1913-1915), declaró la neutralidad de España en la Gran Guerra Europea, decisión que propició un relativo desarrollo económico e industrial, pero también un incremento de la tensión entre la clase alta, apoyada por la Iglesia y el Ejército, y las nuevas fuerzas socialistas, anarquistas y comunistas emergentes[36]. A estas dificultades se sumó el descontento de algunos militares, agrupados en las llamadas "Juntas de Defensa" -creadas para mantener sus propios intereses-, las huelgas generales, el movimiento autonomista catalán y, fundamentalmente, el desastre militar de Annual (1921), en la interminable guerra de Marruecos.

La crisis política se precipitó y en 1923 se produjo el golpe militar del general Miguel Primo de Rivera, que instauró la Dictadura (1923-1930), que aunque tuvo éxitos relativos en diversos campos -pacificación de Marruecos, Estatuto de transportes ferroviarios, Código de Trabajo, amplio plan de obras públicas, saneamiento de la Hacienda-, acabó resultando ineficaz en su intento de "regenerar" el Estado. El creciente descontento y la crítica situación económica a consecuencia de la crisis mundial de 1929, provocaron su dimisión. Los siguientes gobiernos conciliadores del general Dámaso Berenguer y del capitán general de la Armada Juan Bautista Aznar[37] (1930-1931), fueron

[36] Ver VELASCO MARTÍNEZ, Luis; MIRANDA BOTO, José María (2016): "La legalización del sindicalismo en España", en GONZÁLEZ SÁNCHEZ, José Juan; DEL VALLE VILLAR, José Manuel: *Segismundo Moret Presidente del Consejo de Ministros de España: Cuestión social y liberalismo*, Madrid, CINCA, pp.133-156. VELASCO MARTÍNEZ, Luis; MIRANDA BOTO, José María (2015): "Maura, Canalejas y la creación del Instituto de Reformas Sociales", en GARCÍA-MONCÓ, Alfonso M.; DEL VALLE VILLAR, José Manuel (Coords.) (2015): *Antonio Maura, Presidente del Consejo de Ministros de España: la legislación social*, Madrid, CINCA, pp. 150-170.; MIRANDA BOTO, José María; VELASCO MARTÍNEZ, Luis (2011): "La cuestión social desde Cánovas hasta Dato: el nacimiento del Derecho del Trabajo en España a través de los Gobiernos conservadores, 1875-1920", en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 23.

[37] Según el historiador Guillermo Gortázar (2021), Aznar, bienintencionado pero no capacitado para el cargo, había sido propuesto por el conde de Romanones (por su rivalidad con el líder conservador Juan de la Cierva), como un presidente "cómodo" pero incompetente; que según Francisco Cambó, el mayor error de Romanones fue proponer como presidente del Consejo de Ministros a un almirante sin experiencia política en la hora más crítica de España desde el

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

inútiles en orden a restaurar la normalidad constitucional y los dirigentes republicanos denunciaron públicamente a la monarquía como responsable de los desastres nacionales.

A pesar de las reformas que se llevaron a cabo -no suficientemente profundas en su alcance- y del esfuerzo que muchos "regeneracionistas" hicieron por levantar la nación durante toda la Restauración[38], el enorme atraso secular que tenía España, económico y cultural, hizo imposible un auténtico desarrollo general y ordenado. Aunque en lo político se produjo un relativo avance del sistema democrático, plasmado en la progresiva adopción del sufragio universal masculino -Ley Electoral de 1890-, la libertad de prensa (1883) y el reconocimiento del derecho de asociación -(1887), la realidad social y política era la de un país donde más del 70 por 100 de los españoles eran analfabetos según el censo de 1877. Esta situación de partida se mejoró en los años siguientes de la Restauración pero no al ritmo que hubiese sido deseable. La progresiva adopción del sufragio universal masculino tuvo como consecuencia que, de repente, miles de personas pudieron participar en el juego político, para el que, la mayoría de las veces, no habían sido preparadas, cuando no engañadas o presionadas, rasgo característico del sistema caciquil imperante sobre todo en las zonas rurales. Se produce, por tanto, un desajuste entre la tendencia a la estabilidad y la puesta en marcha del libre juego democrático. Incluso antes de terminar el siglo XIX ese desajuste tan fuerte ha producido ya el inicio de la crisis del sistema, que se hará patente en las dos primeras décadas del siglo XX, y que culminaría con la caída de la Monarquía de Alfonso XIII en abril de 1931.

- EL SISTEMA POLÍTICO CANOVISTA: SOBERANÍA COMPARTIDA

La Constitución de 1876 consideraba que la soberanía residía en las Cortes con el Rey[39] (liberalismo doctrinario, soberanía compartida), basándose en el antiguo modelo anglosajón de democracia parlamentaria: dos Cámaras y dos partidos políticos (liberal y conservador), que en España se manifestó desvirtuado por la excesiva intervención de la Corona -más concretamente por el papel

exilio de Isabel II en 1868." Cambó en sus *Memorias* (1987, Madrid: Alianza, p. 483) escribió: *"En la pugna que el conde sostenía con De la Cierva y Bugallal para decidir quién tenía que presidir el Gobierno, Romanones lanzó el nombre del almirante Aznar. Fue aceptado por los tres, no por sus aptitudes de gobernante, sino precisamente por no tener ninguna, no poder durar mucho y no poder hacer sombra a nadie. Si el día 12 de abril, al conocerse el resultado de las elecciones municipales en las capitales de provincia hubiera habido un jefe de Gobierno, aun habría podido salvarse la monarquía y, tal vez, salvarse de lo que vino después. Fue Aznar quien, habiendo perdido las horas preciosas de la noche del 12 al 13, las primeras palabras que dijo, al recibir a los periodistas ("un país que se acuesta monárquico y se levanta republicano")¡fueron ya el epitafio de la monarquía!."* Ver GORTÁZAR ECHEVERRÍA, Guillermo (2021): *Romanones. La transición fallida a la democracia.* Barcelona: Editorial Planeta, p. 475-476.

[38] El periodo de la Restauración fue especialmente difícil, como apunta el historiador Guillermo Gortázar señalando entre otras razones lo siguiente: *"Creo oportuno llamar la atención sobre el hecho de que en veintitrés años se produjeran tres magnicidios (tres presidentes del Consejo de Ministros: Cánovas, Canalejas y Dato) en pleno ejercicio de sus funciones y disponiendo de unas mayorías en el Congreso y en el Senado que conferían una cierta estabilidad. Si unimos estos tres magnicidios a las dificultades de la evolución del sistema liberal decimonónico hacia la democracia que se estaba operando desde 1913, hay que considerar que, en un ambiente de violencia política terrorista, los magnicidios eran un torpedo en la línea de flotación del régimen."*. Ibidem, p. 350.

[39] Título II de la Constitución, titulado "De las Cortes". Art. 18: "La potestad de hacer las leyes reside en las Cortes con el Rey"; art. 19: "Las Cortes se componen de dos Cuerpos Colegisladores, iguales en facultades: el Senado y el Congreso de los Diputados". Título V "De la celebración y facultades de las Cortes". Art. 32: "Las Cortes se reúnen todos los años. Corresponde al Rey convocarlas, suspender, cerrar sus sesiones y disolver simultánea o separadamente la parte electiva del Senado y el Congreso de los Diputados, con la obligación en este caso de convocar y reunir el Cuerpo o Cuerpos disueltos dentro de tres meses"; art. 37: "El Rey abre y cierra las Cortes en persona o por medio de los ministros"; art. 41: "El Rey y cada uno de los Cuerpos colegisladores tienen la iniciativa de las leyes"; art. 44: "Si uno de los Cuerpos colegisladores desechara algún proyecto de ley, o le negare el Rey la sanción, no podrá volverse a proponer otro proyecto de ley sobre el mismo objeto en aquella legislatura".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

que desempeñó Alfonso XIII[40]-, y, posteriormente por la aparición de otros partidos políticos de signo republicano. Para Cánovas del Castillo, por encima de los diferentes textos y doctrinas constitucionales, están la Monarquía y las Cortes, que conjuntamente constituyen la base del poder y la legitimidad del nuevo sistema, marginando el concepto de soberanía nacional o popular y volviendo a la teoría del moderantismo. Las amplísimas facultades del monarca -verdaderos poderes- sobre las Cortes mostraban que esa "Constitución interna" (la legitimidad monárquica es histórica y, por tanto, no depende de la Constitución), consistía realmente en "soberanía regia", no siendo las Cortes más que un órgano estatal auxiliar/colaborador que, de no someterse al Ejecutivo -en puridad, al Rey-, sería disuelto o suspendidas sus sesiones. Esta concepción, que había sido defendida antaño, suprimía la mayor parte de las conquistas democráticas de 1869, aunque durante la Restauración se sucederán gobiernos de signo conservador y liberal-progresista con ciertos avances escalonados en el tiempo, en una especie de eclecticismo político que permitirá establecer, como de hecho sucedió, un turno pacífico en el poder, principalmente durante los primeros veinte años del sistema canovista.

El Rey, como jefe del Estado[41], era el titular de una monarquía limitada o semiabsoluta, típica del modelo decimonónico de varias naciones europeas de la época. Un modelo monárquico que no se limitaba a ser sólo Jefatura del Estado, sino que, por el contrario, conserva la titularidad del poder ejecutivo y comparte con las Cortes el legislativo. Los actos del Rey debían ser refrendados (art. 49.2) pero en muchos casos era él quien decidía el acto a refrendar, aun cuando fuese el ministro correspondiente quien, en todo caso, respondía del mismo. Este modelo monárquico se aproxima por sus caracteres al llamado de monarquía orleanista, el cual, según la doctrina, se caracteriza por ser más limitado que un sistema de monarquía absoluta.

[40] S.M. D. Alfonso XIII de Borbón y Austria (Madrid, 1886 – Roma, 1941). Rey de España, hijo póstumo de Alfonso XII, fue proclamado rey el mismo día de su nacimiento bajo la tutela de su madre María Cristina de Habsburgo-Lorena, que ejerció la Regencia durante su minoría de edad que concluyó en 1902. Durante ese período tuvo lugar la Guerra de Independencia de Cuba (1895-1898) y contra los Estados Unidos (1898), que por el Tratado de París de ese año, supuso la liquidación de los últimos restos del Imperio colonial español (Filipinas, Cuba y Puerto Rico). En 1906 contrajo matrimonio con Victoria Eugenia de Battenberg, nieta de Victoria I y sobrina de Eduardo VII del Reino Unido. A partir de 1912 los combates en territorio del protectorado de Marruecos se recrudecieron. El derrumbamiento de la Comandancia militar de Melilla (1921) dio lugar a una campaña en pro de responsabilidades. El general Miguel Primo de Rivera dio un golpe de Estado (1923) y el Rey le encargó formar gobierno. La dictadura de Primo de Rivera puso fin a la guerra de Marruecos (1925) y posibilitó ciertos avances pero no solucionó la crisis política. En las elecciones municipales de 1931, salió una amplia mayoría republicana en las capitales, por lo que Alfonso XIII decidió abandonar España y se proclamó la II República. Antes de fallecer, abdicó sus derechos dinásticos en su hijo don Juan, después de que hubiesen renunciado sus otros hijos (Alfonso y Jaime).

[41] Título VI de la Constitución de 1876, titulado "Del Rey y sus Ministros". Art. 48: "La persona del Rey es sagrada e inviolable"; art. 49: "Son responsables los Ministros. Ningún mandato del Rey puede llevarse a efecto si no está refrendado por un Ministro, que por sólo este hecho se hace responsable"; art. 50: "La potestad de hacer ejecutar las leyes reside en el Rey, y su autoridad se extiende a todo cuanto conduce a la conservación del orden público en lo interior y a la seguridad del Estado en lo exterior, conforme a la Constitución y a las leyes"; art. 51: "El Rey sanciona y promulga las leyes"; art. 54: "Corresponde además al Rey: 1º. Expedir los decretos, reglamentos e instrucciones para la ejecución de las leyes. 2º. Cuidar de que en todo el Reino se administre pronta y cumplidamente la justicia. 3º. Indultar a los delincuentes con arreglo a las leyes. 4º. Declarar la guerra y hacer y ratificar la paz, dando después cuenta documentada a las Cortes. 5º. Dirigir las relaciones diplomáticas y comerciales con las demás potencias. 6º. Cuidar de la acuñación de la moneda, en la que se pondrá su busto y nombre. 7º. Decretar la inversión de los fondos destinados a cada uno de los ramos de la Administración, dentro de la ley de presupuestos. 8º. Conferir los empleos civiles, y conceder honores y distinciones de todas clases, con arreglo a las leyes. 9º. Nombrar y separar libremente a los Ministros".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La configuración del Gobierno[42] como órgano colegiado, a cuyo frente se sitúa el Presidente del Consejo de Ministros, que elabora un equipo ministerial por encargo del Rey; la responsabilidad penal y política de los Ministros, que dependen de la doble confianza, regia y parlamentaria (arts. 45.3 y 49), son notas que acercan este modelo al orleanista. Además, a los poderes que constitucionalmente correspondían al Rey según la literalidad del texto constitucional, habría que añadir los "propios" que un determinado monarca podía entender que tenía de su interpretación constitucional. En este sentido podemos considerar que el reinado de Alfonso XIII supuso una "regresión" respecto del grado de parlamentarismo alcanzado durante la regencia de su madre.

- EL REY Y LAS FUERZAS ARMADAS EN LA CONSTITUCIÓN DE 1876

La función regia de "comandancia militar" se trata de una facultad tradicional del Rey, algo que ha estado presente desde tiempo inmemorial en la propia esencia de la Monarquía española. Históricamente[43], los reyes siempre ejercieron, antes que cualquier otra cosa, su papel de soldados, de jefes militares, cuyos ejércitos tenían su origen en la propia voluntad regia.

Rasgo significativo fue la influencia que tuvieron nuestros monarcas sobre las Fuerzas Armadas a lo largo de la historia y en particular sobre la cúpula militar. Alfonso XIII, singularmente gustó de intervenir en nombramientos de altos cargos militares, siendo habitual que él participase en designar a los ministros de la Guerra (Ejército) y de Marina[44]. También se considera por algunos autores que tuvo responsabilidad directa en muchas decisiones militares trascendentales durante la larga guerra de Marruecos, adoptando aquéllas con autoridad plena en el seno del Consejo de Ministros, que solía presidir en el Palacio Real. La Constitución[45] le atribuía el mando supremo del Ejército y de la Armada, y la Ley Constitutiva del Ejército, de 29 de noviembre de 1878, establecía el refrendo ministerial de sus órdenes, excepto cuando tomara el mando directo del Ejército en campaña (art. 5). La Ley adicional a la Constitutiva, de 19 de junio de 1889, restringía esta prerrogativa regia al señalar que el general que actuase como jefe de Estado Mayor de S.M., refrendaría las órdenes del

[42] En la Constitución de 1876, el Gobierno estaba sometido a una doble confianza: la regia y la parlamentaria. El funcionamiento del sistema hizo que la primera fuera determinante y la segunda secundaria. Todos los miembros del Gobierno eran penalmente responsables ante las Cortes, siendo acusados por el Congreso de los Diputados y juzgados por el Senado -artículo 45-. La responsabilidad política podía, en principio, sustanciarse en cualquiera de las Cámaras, dada la identidad de facultades que tenían.

[43] La Introducción Histórica que a manera de exposición de motivos o como prólogo, establecía la Ley de Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas (Ley 85/1978, de 28 de diciembre) señala que, incluso antes de que existieran Ejércitos y Armadas permanentes, los reyes sintieron la necesidad de "regular orgánicamente el servicio de sus huestes y tripulaciones y dictaron para ello normas generales que estuvieron fundamentadas en el respeto a la dignidad del hombre, la exaltación de su honor y el reconocimiento de sus derechos individuales. Forjaron así, fuertes Ejércitos y Armadas que alcanzaron las históricas victorias que dieron a España unidad, prestigio y poder, gracias al espíritu que supieron inculcar en esforzados capitanes, marinos y soldados". Las vigentes Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas fueron aprobadas por el Real Decreto 96/2009, de 6 de febrero (*BOE* Núm. 33, de fecha 7 de febrero de 2009). Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2012): "En torno al mando supremo de las Fuerzas Armadas en la Constitución Española de 1978", en *Revista General de Marina*, cuaderno de octubre.

[44] En este sentido, el historiador Guillermo Gortázar señala: *"Las buenas relaciones de Romanones (liberal) y Dato (conservador) con el Rey extendieron la idea de que muchas iniciativas gubernamentales eran inspiradas por el Monarca, lo que iba en dirección contraria al planteamiento de Maura (conservador) de limitar la iniciativa política de don Alfonso, sobre todo en los asuntos militares y en lo referente a Marrruecos."* (GORTÁZAR, ob. Cit. p. 252).

[45] Art. 52: "Tiene el mando supremo del Ejército y la Armada"; art. 53: "Concede los grados, ascensos y recompensas militares, con arreglo a las leyes"; y respecto al refrendo de sus actos, art. 49.2 de la Constitución de 1876: "Son responsables los Ministros. Ningún mandato del Rey puede llevarse a efecto si no está refrendado por un Ministro, que por solo este hecho se hace responsable".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

monarca. En tiempos de paz, en la práctica, serán siempre los ministros de la Guerra y de Marina quienes asuman el Mando militar, entremezclándose la función de mando con la dirección político-administrativa.

Cierto es que durante el reinado de Alfonso XIII se potenció notablemente el desarrollo de las Fuerzas Armadas, y sobre todo de la Armada -que había quedado prácticamente aniquilada tras el Desastre de 1898-, recuperando una posición perdida hacía mucho tiempo, consiguiendo situarse a finales de la década de 1920 en el sexto lugar de las mundiales y en el cuarto entre las europeas, con la entrada en servicio de muchas unidades resultantes de los planes navales de Escuadra de Maura-Ferrándiz (1908) y de Dato-Miranda (1914 y 1915).

El Ejército[46] (actualmente en nuestra terminología Ejército de Tierra), casi en exclusiva, durante toda esta etapa se erigió en auténtico poder tutelar del Estado -no olvidemos que el Régimen restauracionista nació precisamente a partir de un pronunciamiento militar, el de Sagunto por el general Martínez Campos, el 29 de diciembre de 1874-, y a cambio de desentenderse -en gran medida- de los asuntos políticos, sin embargo adquirió prácticamente el monopolio de la gestión militar, convirtiéndose en un coto cerrado ajeno a cualquier interferencia exterior. Pero precisamente por esa independencia excesiva que tuvo el Ejército, no así la Armada, se permitió el desarrollo del "pretorianismo" del último cuarto de siglo XIX y se sentaron las bases del militarismo que iba a presidir la vida política en los años centrales del siglo XX, llegando a imponer incluso "soluciones castrenses" a la gobernación del Estado, como fueron las Dictaduras de Primo de Rivera y de Franco.

Al Rey como jefe del Estado durante la Restauración -y al igual que ahora-, de conformidad con nuestra historia, le correspondía el empleo militar de capitán general del Ejército y de la Armada. El empleo de capitán general tiene una larga tradición histórica en nuestros Ejércitos. Es el máximo empleo de la categoría de oficiales generales que antaño constituía el llamado "Estado Mayor General". El título de capitán general se remonta a finales de la Edad Media y albores de la Moderna como un cargo eventual con mando de tropas que en ocasiones también incluía jurisdicción territorial[47]. En la Marina de los Austrias hubo asimismo capitanes generales de la mar y de la mar océana. Fue con Felipe V, al establecerse ejércitos permanentes, cuando se instituyó la categoría máxima de capitán general en el Ejército y después en la Armada, teniendo además la condición de dignidad militar de particular concesión.

Aun con los aspectos negativos que hemos descrito, el reinado de Alfonso XIII, sin embargo -haciendo un balance general y abstracción de sus grandes errores personales-, puede considerarse como uno los mejores de la Historia de España. Los elementos de juicio, a grandes rasgos, en que podemos apoyarnos para hacer esta afirmación son: el relativo desarrollo industrial y prosperidad económica, el florecimiento de las letras, las artes y la ciencia en un período considerado como "la Edad de plata de la cultura española", el grado de libertad política -similar al de otras naciones europeas-, la potenciación de las fuerzas armadas, el respeto internacional y el prestigio del Rey en toda Europa.

[46] Título XII de la Constitución de 1876 titulado "De la Fuerza Militar"; art. 88: "Las Cortes fijarán todos los años, a propuesta del Rey, la fuerza militar permanente de mar y tierra".

[47] Así, por ejemplo, el "Gran Capitán", D. Gonzalo Fernández de Córdoba (1453-1515) fue enviado a Italia en 1494 al frente de un ejército expedicionario con el título de capitán general de Sicilia.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

2.2. POLÍTICA NAVAL DE LA RESTAURACIÓN DESDE 1898

Para no extender el análisis de la política naval seguida durante la Restauración desde el inicio de este régimen en 1875, que sería indudablemente prolijo comentar en este estudio como antecedentes de la política naval que dirigió el almirante Miranda desde 1913, creemos más oportuno fijar como punto de partida el fatídico año 1898. Sobre el período anterior al "Desastre", existen rigurosos estudios[48] que tratan la política naval que siguieron los gobiernos españoles entre los años 1875-1898 y a ellos nos remitimos. Solamente apuntar que durante esos años (más de dos décadas[49]) y como consecuencia de otros avatares del pasado, nuestra Marina sufrió numerosos embates (guerras carlistas, revoluciones cantonales y guerras de Ultramar) que hicieron mella muy profunda en el material naval (buques y arsenales) con el que se inició la Restauración. Debido al atraso en la tecnología naval nacional[50] durante prácticamente todo el siglo XIX, no pocos de los buques en servicio habían sido construidos en astilleros extranjeros, situación que no mejoró en los años siguientes. Si a ello añadimos la ausencia de "mentalidad naval" en las clases políticas dirigentes, la lentitud del funcionamiento de la Administración y la escasez de las disponibilidades presupuestarias, fueron todos ellos elementos revulsivos que dieron lugar a una campaña de prensa en pro de un "renacimiento naval" que comenzó a gestarse en 1882, si bien no tuvo la respuesta adecuada por parte de todos los sectores implicados.

Tras el Desastre, el período o marco temporal cronológico que va desde 1898 a 1920 (año este último del fallecimiento de Augusto Miranda), es lo suficientemente significativo para entender el enorme esfuerzo que se realizó por restituir o reconstruir la Armada tras el tremendo impacto, que supuso la debacle naval del 98 (combates de Cavite -1 de mayo- y Santiago de Cuba -3 de julio-), y que por extensión afectó a toda la Nación. Siguiendo en el análisis de esta cuestión al profesor Agustín R. Rodríguez González[51], señala certeramente sobre el período comentado la importancia capital que tuvo la reconstrucción de la Armada, destacando lo siguiente:

> En ellos se asiste al demoledor impacto moral y material del Desastre, a los primeros intentos de reconstrucción naval, al trascendental programa del almirante Ferrándiz, a los sucesivos planes posteriores y muy especialmente a los del almirante Miranda, que supusieron un viaje decisivo en muchos aspectos, como lo supuso la neutralidad española en la 1ª Guerra Mundial sobre nuestras

[48] Entre ellos podemos citar: RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1988): *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*. Madrid, San Martín; y DE BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando (1978): *Vicisitudes de una Política Naval.* Madrid, San Martín. En esos años se sucedieron infinidad de proyectos y planes de diferentes ministros de Marina (Durán, 1880; Pavía, 1883; Antequera, 1884; Moret, 1885; Rodríguez Arias, 1887; Beránguer, 1896).

[49] La inestabilidad política de la época dio lugar a numerosos cambios ministeriales en el departamento de Marina; así entre 1875 y 1898 se sucedieron en esta cartera nada menos que veintiséis ministros en gobiernos conservadores y liberales. La falta de previsión durante esos años llevaba a que los buques de la Armada de más de 1.000 toneladas, destinados en Filipinas o Cuba, no dispusiesen siquiera de instalaciones donde poder someterse a carenas o reparaciones, teniendo que hacerlo los primeros en Hong Kong y los segundos en puertos de EE.UU., llegando tarde los encargos de diques flotantes para Cavite y La Habana. Para colmo, los gobiernos liberales de la época apostaron por el recorte en gasto militar con lo que se llegó a la guerra en una situación de total impreparación, tanto del material como del adiestramiento del personal.

[50] Aun en los buques construidos en astilleros españoles, la mayoría de los materiales eran importados (artillería, blindajes y torpedos); por no hablar de la mala planificación entre los astilleros para las construcciones y los largos periodos de obras que en la mayoría de los casos daba lugar a la obsolescencia de los buques, provocando cambios de diseño y aumento de gasto, cuando no reversión a Hacienda de cantidades consignadas y no ejecutadas durante el año fiscal. Este último problema se solucionó en parte a partir del Plan Naval de 1887 (del ministro Rodríguez Arias), con el que pudo prolongarse los presupuestos durante diez años, sin necesidad de devolver lo no aplicado anualmente.

[51] En su obra citada (2010) *La reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles, 1898-1920.* Editorial Galland Books, p. 18.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> construcciones navales en diversos sentidos. En esos años no sólo se pusieron los cimientos de la reconstrucción naval española, con los nuevos encargos y, sobre todo, con la nueva concepción industrial de las construcciones navales militares, sino que se asistió a cambios tan importantes en todos los sentidos como al nacimiento del Arma Submarina o al de la Aeronáutica Naval, por no hablar de las reformas de personal, de la introducción de distintivos como la "coca" o la declaración oficial de la Virgen del Carmen como Patrona de la Armada. Así, y en no poca medida, mucho de lo que hoy identificamos con la Armada Española nació por aquellos años.

Debemos recordar aquí que las consecuencias del "Desastre del 98" fueron tan devastadoras, que trajeron consigo en los años siguientes la pérdida de prácticamente el 70% de la fuerza naval de la Armada (121 barcos), la mayor de su historia solo comparable a la crisis que siguió a la Guerra de Independencia contra los franceses. En lo que afectaba al personal de la Armada, la pérdida de las colonias supuso en consecuencia la supresión de cientos de destinos (en los apostaderos y otras unidades navales de Ultramar), y por lo tanto la disminución de plantillas[52] en una reducción equivalente a un 23% de las vigentes. Otra consecuencia de la derrota, que afectó al Ministerio de Marina, fue la pérdida de sus competencias sobre las costas en lo que a sus defensas[53] se refiere, que pasaron al Ministerio de la Guerra (Ejército de Tierra), por lo que el siglo XX, por tanto, se inició con un estado lamentable de la Marina española, tanto en los aspectos moral y personal (bajas en plantillas) como en lo que a unidades se refería (fuerza naval) que en cifras reales no llegaban a la irrisoria de 40 en total. Esta situación solo estuvo mínimamente compensada por los buques que se encontraban en construcción, 10 en total, procedentes de los planes navales de Rodríguez Arias de 1887 y de Beránger de 1896, que irían entrando en servicio (aunque casi todos ya obsoletos) a lo largo de la primera década del nuevo siglo. Por lo que, en puridad, la auténtica reconstrucción de nuestra Armada no vino dada hasta la puesta en marcha de los planes navales de 1908 (Ley Maura-Ferrándiz[54]) y de 1915 (Ley Miranda[55]), éste último precedido de otra ley de 1914 -impulsada

[52] Conforme al RD de 25 de octubre de 1899 y RO de la misma fecha. De 609 puestos en plantilla (escala activa) del Cuerpo General de la Armada en 1898 (Estado General de la Armada o Escalafón de oficiales) se pasó a 477 en el año 1900 (reducción del 22%), y en el Cuerpo de Infantería de Marina se redujo un 31%. Aún así, hubo exceso de personal que llevó a muchos a buscarse otro medio de subsistencia, y en años sucesivos se amortizaron en torno al 50% de las vacantes que surgiesen. Para más información al respecto, ver CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1983): *Armada Española, Siglo XX*..Madrid: Ediciones Poniente, p. 82.

[53] Se abrió a partir de entonces un debate filosófico y crítico sobre si la Armada tenía una misión ofensiva o defensiva, o ambas a la vez, teniendo en estos temas de pensamiento naval gran proyección la famosa obra del tratadista naval y entonces capitán de navío norteamericano Alfred T. Mahan *La influencia del poder naval en la historia* (*The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*), que trataba entre otros temas precisamente lo que él consideraba los dos elementos fundamentales para desarrollar un poder naval expansivo, que eran la fuerza naval (integrada por las escuadras de guerra) y las posiciones estratégicas en la nación y ultramar (bases navales como apoyo logístico). La obra de Mahan (1890) se conoció en España por la traducción que publicaron dos oficiales españoles: los tenientes de navío CERVERA Y JÁCOME, Juan; y SOBRINI Y ARGULLÓS, Gerardo. (1901*): Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783* (Alfred T. Mahan). Ferrol: Imprenta de *El Correo Gallego*. Obra declarada de texto para las Conferencias y Lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento entonces vigente para la Escuela Naval.

[54] Ley de 7 de enero de 1908. Los principales buques construidos fueron: 3 acorazados (*España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*); 3 destructores (*Cadarso*, *Bustamante* y *Villaamil*); 22 torpederos (*Número 1* a *Número 22*); y 4 cañoneros (*Laya*, *Lauria*, *Recalde* y *Bonifaz*). Además de la habilitación y equipamiento de las zonas industriales de los arsenales, destacando en Ferrol la construcción del nuevo dique "Reina Victoria Eugenia", inaugurado en mayo de 1913.

[55] Ley de 17 de febrero de 1915. Los principales buques de este plan naval fueron, como ya señalamos en el Capítulo I, los siguientes: 4 cruceros rápidos, en dos series de dos cada una (*Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*); 6 cazatorpederos o destructores, en dos series de tres (*Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*; *Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*); 16 submarinos, de los que cuatro se adquirieron a naciones extranjeras (*Isaac Peral* en Estados Unidos*; A-1 Narciso Monturiol*, *A-2 Cosme García* y *A-3* en Italia), y 12 se construyeron en Cartagena (*B-1* a *B-6*; y *C-1 Isaac Peral* a *C-6*); 1 buque especial de salvamento (*Kanguro*, construido en Holanda); 3 cañoneros (*Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*); y 18 buques menores (guardacostas y guardapescas). Además de minas y

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

también por el almirante Miranda- que aprobó la construcción de una unidad de crucero[56]. Programas que abarcaron no solo construcciones navales sino también importantes obras civiles e hidráulicas, todo lo cual constituyó una verdadera reconstrucción y modernización de la Armada.

En lo que a la política militar en sentido estricto se refiere, en la época de Augusto Miranda y fundamentalmente en el período anterior a la Primera Guerra Mundial (1914-1918), en España y prácticamente en todas las naciones del mundo, las dos fuerzas armadas[57] entonces existentes (que eran solo el Ejército y la Armada), cumplían sus misiones con absoluta independencia entre ellas. Es decir, apenas existía una política de Defensa conjunta. Esta situación jurídica y de facto se daba tanto en el ámbito político y administrativo como a nivel orgánico y funcional dentro cada ejército. Existían dos Departamentos militares claramente diferenciados, el Ministerio de la Guerra (para el Ejército de tierra) y el Ministerio de Marina (para la Armada y las marinas civiles), que actuaban prácticamente con total independencia en sus presupuestos y gestión. Sus proyectos de ley respectivos se tramitaban igualmente con total autonomía sin apenas interferencias notables. Puede decirse pues que la estrategia militar que se planteaba en los diferentes países de nuestro entorno dependía del peso específico que tuviese cada ejército en los mismos, o dicho con otras palabras, que dicha estrategia era planteada fundamentalmente por el Ejército en los países de "mentalidad continental", o por la Marina de Guerra en los de "mentalidad marítima".

Los 22 años que comprende el período 1898-1920 fueron un punto de inflexión tras el impacto que supuso el Desastre del 98, y durante los primeros años comienzan a ponerse de nuevo las bases ideológicas o de pensamiento que sustentarán los planes navales que se formularon en los años siguientes, todos ellos bien intencionados pero sobre los cuales influyeron decisivamente las circunstancias políticas (diplomáticas y estratégicas) y sobre todo económicas de cada momento, que afectaron a los tipos de buques propuestos, teniendo en cuenta otros factores como la realidad industrial, las campañas de África[58], la coyuntura internacional, el propio peso de la Armada, y los nuevos planteamientos de "política marítima" que afectaban a las marinas civiles, el comercio y la pesca.

Las lecciones resultantes del Desastre del 98 determinaron en gran medida los nuevos planteamientos de todo tipo que caracterizaron la cultura española del siglo XX (política, filosófica,

defensas submarinas, de otras obras de modernización de los arsenales, y la construcción/habilitación de nuevas bases navales secundarias (La Graña, Marín y Ríos en Galicia; y Mahón en la isla de Menorca, que se llevarían a cabo en desarrollo de la "Ley Miranda" y por elección del propio ministro).

[56] Ley de 30 de julio de 1914 (*Gaceta de Madrid* núm. 214, de 2 de agosto), que aprobó la construcción del crucero explorador -scout- *Reina Victoria Eugenia*. Este buque -anterior a los cuatro cruceros de la Ley Miranda y también construido en Ferrol-, a causa de las vicisitudes políticas pasaría después a denominarse *República* en 1931, y por último *Navarra* en 1937.

[57] El Ejército del Aire o Arma de Aviación como fuerza militar independiente de otros ejércitos, según los diferentes países, surgiría mucho más adelante. En España surge en 1939 tras la Guerra Civil al crearse el Ministerio del Aire, integrando en el recién constituido Ejército del Aire a militares y marinos aviadores procedentes del Ejército y Armada. Por RD 524/2022, de 27 de junio, se dispone el cambio de denominación del Ejército del Aire por la de Ejército del Aire y del Espacio (*Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* núm. 127, de 30 de junio de 2022).

[58] Tras la pérdida de las últimas colonias de Ultramar (Cuba, Puerto Rico, Filipinas y los archipiélagos de las Carolinas, Marianas y Palaos), la cuestión de Marruecos volvió a la primera línea de la política, ante el avance francés y la anarquía de las cabilas que se rebelaron contra el Sultán. El inicio del reparto de zonas de influencia entre España y Francia se acuerda en 1902, con claro predominio de los franceses.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

artística y literaria), desde la crisis del sentimiento nacional (liberal), al surgimiento del nacionalismo regional y el cuestionamiento de la propia existencia de la Armada[59].

La pésima situación de la Armada en los primeros años del siglo XX se mantiene por el escaso presupuesto destinado al Ministerio de Marina[60], lo que lleva a un deterioro crónico agudizado por la política gubernamental de "equilibrio presupuestario" (ni déficit ni superávit), que impide poner en práctica proyectos de desarrollo y ralentiza las obras en marcha, y que si bien esa política redujo la deuda pública fue también poco estimulante al necesario desarrollo económico e industrial que el país necesitaba. En ese contexto, solo algunos políticos defienden la necesidad de reconstruir la Marina, junto a empresarios del sector naval, industriales y otras personalidades vinculadas al mar, además de intelectuales de diversos ámbitos, que se aglutinan en torno a la Liga Marítima Española[61], fundada el 9 de julio de 1900, a imagen y semejanza de otras sociedades marítimas europeas y que será la catalizadora de una conciencia nacional de regeneración política y naval. La efectiva acción divulgativa de la Liga Marítima durante sus tres primeros años de vida (1900-1902), impulsando todos los proyectos relacionados con el desarrollo marítimo español, tanto militar como civil, hará cambiar casi por completo el sentir de la opinión pública y de la clase política -desde el Desastre del 98-, respecto a la importancia que la Armada debía tener para el progreso económico e industrial del país y como apoyo fundamental de la política exterior de España.

En esos años debemos destacar la gestión en pro de la reconstrucción del Poder Naval, aunque más en el plano teórico que efectivo por sus breves mandatos, de algunos ministros de Marina como D.

[59] Un ejemplo lo tenemos en la figura de D. Joaquín Costa, que pasó de defender el papel de la Marina antes del conflicto del 98, a afirmar que España no podía permitirse el lujo de tener una Marina de Guerra ni servirse de ella cuando ya había perdido sus intereses ultramarinos. Otras ideas antimilitaristas comenzaron a tener eco en la sociedad española de principios del siglo XX, que achacaron todos los males de la Patria a la inoperancia de las fuerzas armadas, por supuesto en su mayor parte, ignorantes de los hechos y datos fundamentales que dieron lugar al Desastre, que además de errores estratégicos y tácticos, fue el abandono político que tuvo la Marina en las décadas anteriores. Un conflicto que apenas duró poco más de tres meses (del 21 de abril al 12 de agosto de 1898), entre los dos países enfrentados (España y EE.UU.), cuando realmente la mayor parte de las pérdidas tenían su origen en las guerras independentistas anteriores y las bajas por enfermedades y otras causas. Ese clima produjo un distanciamiento progresivo entre una parte importante de la sociedad española y las fuerzas armadas, que perduró muchos años.

[60] A pesar de los intentos bienintencionados de algunos ministros por mejorar la situación, como D. Joaquín Sánchez de Toca (*Nuestra defensa naval*), que no consiguieron evitar las prórrogas de presupuestos que impuso el Ministerio de Hacienda, manteniendo cantidades absolutamente ineficaces para la Marina, con apenas incrementos entre los años 1900 y 1907, con la única excepción del "gobierno corto" de Maura (del 5-12-1903 al 16-12-1904), en un claro contexto de opinión pública contraria a invertir en la Armada, que mostraba claramente que nuestro país vivía "de espaldas al mar", ciego de la importancia que tiene como factor de desarrollo y vía de comunicación. Una demostración de que había "una Marina con más almirantes que barcos", como se decía entonces, donde los nuevos impulsores de la Armada (entre ellos Maura y Ferrándiz) tuvieron que luchar incluso contra las trabas de algunos "viejos marinos" (entre ellos Beránguer, Auñón, Cervera o Concas) que no supieron entender la nueva situación y la necesidad de modernización -orgánica y material-, aunque tuviesen buenas intenciones.

[61] En el Capítulo VI abordamos el importante papel que jugó la Liga Marítima Española (actual Real Liga Naval) como asociación de fomento del desarrollo marítimo nacional, que nació con el propósito de *"difundir en el pueblo un vivificador espíritu marítimo, al propio tiempo que a proteger los múltiples intereses de la gran familia naval y a sintetizar las aspiraciones de los diversos trabajadores del mar, sus componentes, para consolidar de una manera íntima el poder naval del Estado"* (Manual de la Liga Marítima Española).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Cristóbal Colón de la Cerda, duque de Veragua[62], D. Joaquín Sánchez de Toca[63] y D. José Ferrándiz Niño[64], que en su primer corto ministerio comienza a diseñar las importantes reformas que podrá en marcha en su segundo ministerio, contando siempre con el inestimable apoyo de su presidente D. Antonio Maura. Las "lecciones del 98" mostraron claramente que era necesario cambiar el sistema de construcción naval militar, cediendo en parte su gestión a la empresa privada, y modernizar el funcionamiento de los arsenales[65]; reformar el sistema presupuestario, invirtiendo de manera racional y controlando el gasto; y por supuesto, una vez creada la nueva fuerza naval, asegurar eficazmente su mantenimiento y adiestramiento. Todo ello se lograría contando con el apoyo de algunas importantes naciones, especialmente el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, primera potencia naval de la época, que nos brindó su tecnología industrial de construcción naval, -de rápido desarrollo en aquella época-, aportando materiales, armas, equipos, maquinaria y, sobre todo, apoyo técnico de proyectos y procedimientos con personal especializado (ingenieros, técnicos y operarios que se trasladaron a España), en un acercamiento político, diplomático y defensivo necesario para romper el anterior aislamiento, que propició una estrategia común en los planes defensivos con un aliado conveniente para una nueva situación internacional.

A Maura y Ferrándiz se les debe, ya en su segundo mandato, el haber puesto los cimientos de la reconstrucción de la Armada y con ella, de todo el desarrollo del futuro poder marítimo español, impulsando mejoras en todos los sectores relacionados -como las marinas civiles, mercante y de pesca, comercio marítimo, industria de construcción naval, etc-, consiguiendo sin duda poner orden en una cuestión fundamental en aquel momento, cual era situar el "Poder Naval" en toda su extensión (fuerza naval, organización, bases, personal) en el centro de atención del entramado social, industrial y económico del país. La coyuntura internacional y particularmente la situación de rebelión de algunas cabilas en Marruecos le dieron a Maura la razón y la oportunidad de justificar con argumentos de peso la necesidad de poner en marcha su plan de escuadra con el respaldo necesario. Sus decisivas reformas[66] en esta materia se llevaron a cabo sobre la base de tres leyes que impulsaron todas esas medidas poniendo en práctica los instrumentos necesarios para conseguirlo: -Ley de 14 de febrero de 1907, de protección a la producción nacional, disponiendo que en los

[62] Del 6-3-1901 al 6-12-1902, que entre otras medidas restituyó el Estado Mayor de la Armada (previamente suprimido por el ministro Gómez Imaz) y creó una nueva Junta especial de Escuadra para proponer planes navales de construcciones, con representantes de la Armada, de las Cortes y de diversos sectores civiles, cuyo primer secretario fue precisamente el capitán de navío José Ferrándiz, futuro ministro de Marina.

[63] A pesar de su corto mandato (del 6-12-1902 al 21-7-1903), potencia el papel del Estado Mayor Central.

[64] Figura trascendental de la historia de la Armada, Ferrándiz fue ministro de Marina en dos períodos (del 5-12-1903 al 16-12-1904; y del 25-1-1907 al 1-10-1909 durante el llamado "gobierno largo" de Maura). Tras su primer mandato se sucedieron nada menos que ocho ministros en apenas dos años que no aportaron realmente nada destacable.

[65] El concepto de arsenal militar fue evolucionando a lo largo de la historia desde su creación en el siglo XVIII aunque siempre se ha considerado como la base de apoyo logístico para los buques de la Armada. Para Jorge Lasso de la Vega (*La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX,* Citado por BLANCA CARLIER, José María (1987*): La Marina en Cádiz (Apuntes históricos).* Cádiz, p. 96): *"Un Arsenal de Marina es, en general, un lugar cerrado, situado por lo común en lo más abrigado y defendido de un puerto de mar, en cuyo espacio se construyen y se carenan, se arman, desarman y conservan los buques de guerra, conteniendo, además, los obradores, laboratorios y almacenes para fabricar y guardar los utensilios, máquinas y pertrechos que a aquellos se destinan"*. Es decir, un arsenal debe ser al mismo tiempo centro industrial de construcción (astillero), reparación y mantenimiento de barcos (carena), y almacén de pertrechos y otros efectos navales (aprovisionamiento).

[66] Que fueron posibles gracias a la mejora general de la economía nacional y particularmente de la Hacienda pública a partir de 1908, que propició la inversión para reconstruir la Armada, pese a tener el país todavía graves problemas estructurales de orden público y conflictividad laboral, agudizados por el crecimiento de ideologías como el socialismo, el anarquismo, el separatismo y el republicanismo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

contratos por cuenta del Estado (obras públicas y toda clase de servicios), fuesen admitidos únicamente productos españoles[67]; - Ley de 7 de enero de 1908, de reorganización de los servicios de la Armada, que determinó el plan de escuadra; y -Ley de 14 de junio de 1909, de fomento de las industrias y comunicaciones marítimas. Con estas y otras medidas de regeneración del poder marítimo, los siguientes planes navales se verán muy influenciados por lo dispuesto en aquéllas si bien también hubo cambios significativos en toda la organización de la Armada y sus programas de construcciones navales, según el signo político de los sucesivos gobiernos que ostentaron el poder hasta llegar a la II República.

La reducción de plantillas del personal en la Armada que llevó a cabo el ministro Ferrándiz, a diferencia del Ejército, posibilitó que fuesen los nuevos oficiales y demás profesionales más jóvenes y aptos para el servicio, con la progresiva incorporación de nuevos buques tecnológicamente más avanzados (con la ayuda industrial británica), como fue el caso de los acorazados de la clase "España", a partir de 1913. La alianza con el Reino Unido, derivada de los Acuerdos de Cartagena[68] de 1907, situaron a España en una posición estratégica irrenunciable y marcaron en alto grado la Política Naval de los años siguientes, sobre todo respecto al Mediterráneo y el equilibrio de fuerzas de las naciones geográficamente influyentes en su área. España y Francia, por otro lado, tuvieron importantes diferencias respecto al territorio marroquí, ya que los franceses optaron por un control absoluto en su ocupación militar y forzaron la participación española en situaciones de hechos consumados contra la orientación política de intervenir lo menos posible en nuevas incursiones coloniales. Las rivalidades entre el Reino Unido y Alemania tuvieron igualmente gran trascendencia para el resto de las naciones en orden a sus alianzas, y llevaron a España a situarse en el ámbito de la "Triple Entente" en su posición estratégica ante un futuro conflicto.

A Maura le siguieron Moret y Canalejas, que continuó su política de reconstrucción de la Armada y reformó el servicio militar obligatorio (que ya había establecido Maura), creando también la oficialidad de complemento, incrementando notablemente la movilización de los hombres aptos para el servicio, siguiendo con ello la misma política de casi todas las potencias europeas. Planteó un nuevo programa naval[69], fallido debido a su asesinato el 12 de noviembre de 1912, lo que llevó a su replanteamiento por el conde de Romanones, su sucesor en la Presidencia. El nuevo ministro de Marina, D. Amalio Gimeno y Cabañas, propuso un nuevo plan de escuadra[70] (RD de 3 de junio de 1913), con el firme propósito de continuar la obra iniciada por Maura y Ferrándiz, manteniendo los mismos principios establecidos respecto al tipo de construcciones para cada astillero y su régimen de arriendo a la SECN[71], es decir, Ferrol para los buques de mayor tonelaje (acorazados y cruceros),

[67] Salvo en los casos en que fuesen necesarios los productos extranjeros por inexistencia de los mismos, diferencia de coste o que la urgencia de su adquisición hiciese necesaria obtenerlos.

[68] Suscritos por España, Francia y Reino Unido, tendrían especial significación en la política exterior de España para mantener el equilibrio de poder sobre el norte de Marruecos, el Mediterráneo y las alianzas internacionales.

[69] Contemplaba la construcción de las siguientes unidades: tres acorazados, de 20.828 toneladas, tres destructores de 1.000 toneladas, seis submarinos de 400 toneladas en superficie, nueve torpederos de 250 toneladas y 4 cañoneros de 1.500 toneladas. Además de nuevas obras, minas, defensas y la terminación de las obras del Plan Ferrándiz. En total con un presupuesto estimado de 320.820.549 de pesetas, con una vigencia de ocho años.

[70] Con variaciones respecto al anterior plan, propuso las siguientes unidades: tres acorazados de 21.000 toneladas, dos cruceros exploradores de unas 3.000 toneladas, seis destructores de 700 toneladas y ocho sumergibles (submarinos) de unas 400 toneladas, además de diversas obras a realizar en los tres arsenales, con un presupuesto de 242 millones para buques y otras partidas importantes para obras, potenciando notablemente a Cartagena para convertirla en la gran base naval del Mediterráneo.

[71] Esta compañía, la Sociedad Española de Construcción Naval, tomó el control del astillero de Ferrol el 23 de junio de 1909 y de la parte industrial del Arsenal el 14 de julio siguiente; en Cartagena tomó posesión de sus instalaciones el 25

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Cartagena para los menores (destructores y submarinos) y San Fernando-La Carraca -este con dependencia directa del Estado-, para reparaciones si bien contemplando también la construcción de dos cruceros exploradores. Este proyecto no vio tampoco la luz debido a la caída del gobierno Romanones en octubre de 1913, con lo que ya llegamos al turno conservador de D. Eduardo Dato y el inicio de los mandatos del almirante Miranda como ministro de Marina, cuyo análisis seguimos en otros epígrafes.

Pero conviene recordar que Augusto Miranda participó durante los años 1912 y 1913 en las reuniones de la Junta Superior de la Armada[72] que, como órgano asesor del Ministro (primero Pidal y después Gimeno) le informaba sobre las propuestas formuladas por el Estado Mayor Central en relación a los buques propuestos para la continuación del plan de escuadra Ferrándiz y posteriormente del proyecto de Gimeno, y en las cuales Miranda[73] *"hizo notar su presencia y opiniones de forma palmaria"*, en múltiples cuestiones, defendiendo sobre todo la inclusión de más submarinos a costa de no hacer más torpederos, y la defensa de los cruceros, en detrimento de los acorazados, para su inclusión *"en una escuadra bien constituida"*. Como podemos observar, Miranda ya tenía claro en su pensamiento naval -estratégico y táctico- la importancia decisiva del Arma Submarina antes del protagonismo que los submarinos alemanes tendrían durante los inicios de la Gran Guerra de 1914.

Al Plan Naval del almirante Miranda al cual ya nos referimos (Ley de 17 de febrero de 1915, conocida como Segunda ley de Escuadra), reformado parcialmente y ampliados sus plazos y anualidades a través de la llamada "Ley Cortina" de 1922, -que en puridad no añadió más buques a los ya aprobados por la "Ley Miranda"-, siguieron los programas navales de la Dictadura del general Primo de Rivera y que se debieron al vicealmirante D. Honorio Cornejo y Carvajal[74], que fueron los aprobados por los decretos-leyes de 31 de marzo de 1926 y 9 de julio del mismo año. Por el primero se aprobó la construcción del crucero *Miguel de Cervantes* (de la misma clase que los *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*, segunda serie cruceros de la Ley Miranda), y los destructores *Lepanto*, *José Luis Díez* y *Almirante Ferrándiz.* Por la ley de 9-7-1926 debida también a Cornejo, se aprobó la construcción de tres cruceros (clase Washington), de los que finalmente se construyeron dos (el *Baleares* y el *Canarias*), tres destructores más tipo Churruca, se autorizó la serie C de submarinos (12 clase C), tres buques de vigilancia, dos buques-tanques de petróleo y otras embarcaciones. La anulación del tercer crucero que se iba a denominar *Ferrol*, posibilitó que en su lugar se construyesen más destructores de la clase Churruca, cuya orden de ejecución se aprobó por RD de 28 de octubre de 1929 el primero de ellos (*Almirante Valdés*) y por otro RD de 28 de noviembre siguiente, siete destructores más. Las consecuencias de la I Guerra Mundial produjeron un retraso muy considerable de todas las construcciones, por la dificultad de obtención

de agosto de 1909.

[72] AGMAB, Juntas y Consejos, legajo n.º 5846, al que hace referencia RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2010), en *La reconstrucción de la Escuadra*… ob.cit. p. 237.

[73] Ibídem., pp. 237-240.

[74] Cuando advino el Directorio Militar tras el golpe de estado del 13 de septiembre de 1923, se suprimió el cargo de Ministro en todos los Departamentos, haciéndose cargo de los mismos los subsecretarios respectivos; en Marina se creó la Subsecretaría, y pasó a ser su titular el contralmirante D. Honorio Cornejo y Carvajal, hasta que fue nombrado ministro en el primer Gobierno el 3 de diciembre de 1925, cargo que ostentó hasta el 5 de noviembre de 1928, fecha en que sería sustituído por el contralmirante D. Mateo García y de los Reyes. A éste le relevó el también contralmirante D. Salvador Carviá y Caravaca, que sería ministro del 30 de enero de 1930 al 19 de febrero de 1931. El último ministro de Marina de la Monarquía lo fue el almirante D. José Rivera y Álvarez de Canero, tan solo dos meses, hasta el 14 de abril de 1931, fecha en que se proclamó la II República.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

de los suministros y el encarecimiento de todos los materiales necesarios, como expondremos más adelante.

2.3. ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO DE MARINA

Antes de describir la estructura orgánica del Ministerio de Marina y como ya quedó acreditado en el Capítulo I, debemos recordar que Augusto Miranda y Godoy formó parte de cinco Gobiernos de la Nación, llegando a ostentar la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo[75], lo que no fue algo precisamente casual. Fue ministro de Marina en tres períodos de tiempo: las tres primeras veces -en tres gobiernos distintos- de forma consecutiva por espacio de casi cuatro años (entre 1913-1917), y las dos siguientes de forma alterna, en períodos cortos de apenas tres meses y varios días cada uno de ellos en 1918; y en 1919. Esta precisión sobre las etapas o períodos es importante pues en algunas fuentes consultadas se señala de forma errónea que Miranda fue ministro en tres ocasiones (confundiendo etapas con gobiernos), cuando en realidad lo fue en cinco diferentes gabinetes, si bien en su primera etapa en el cargo lo ocupó en tres gobiernos de manera sucesiva (del 27 de octubre de 1913 al 11 de junio de 1917), lo que puede dar lugar a confusión.

En esos cinco diferentes Gobiernos de los que formó parte, Miranda fue ministro con cuatro presidentes del Consejo de Ministros: Dato, Romanones, García Prieto, y Maura; con este último en dos ocasiones. Y lo fue con gobiernos de signo conservador, liberal y de "concentración o nacional", lo que tuvo su reflejo en las diferentes políticas que llevaron a cabo en asuntos de la gobernación del Estado en su conjunto. Resulta curioso que Miranda accedió al cargo de Ministro de Marina por primera vez en octubre de 1913 con Eduardo Dato como presidente, y que tras permanecer en el gabinete durante tres gobiernos sucesivos -hasta junio de 1917 con tres presidentes diferentes-, sin embargo es de nuevo Dato quien le retira la cartera ministerial cuando vuelve a ser presidente. Varios autores[76] estiman que fue un error notable por cuanto habiendo sido Miranda tan eficaz y resolutivo en su gestión ministerial, su cese supuso en cierta manera una interrupción o ralentización en la continuidad de su política naval, si bien sus principales programas y realizaciones siguieron adelante.

En aquella época, los ministros del Gobierno eran miembros -al mismo tiempo- de los dos Consejos de la Corona: el Consejo de Ministros y el Consejo de Estado.

[75] Como oficial general de la Armada con sus diferentes empleos, Augusto Miranda fue ministro de Marina siendo contralmirante y vicealmirante en el gobierno presidido por Eduardo Dato (1913-1915); vicealmirante en los gobiernos presididos por el conde de Romanones (1915-1917), Manuel García Prieto (1917) y Antonio Maura (1918); y vicealmirante y almirante en el tercer gobierno presidido por Antonio Maura (1919). En los anales de la historia de la Armada solo hubo otro ministro que ostentó la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo, y este lo fue el almirante D. Salvador Moreno Fernández (1886-1966), que formó parte de seis gobiernos durante el régimen de Franco, a lo largo de dos largas etapas (1939-1945; y de 1951-1957).

[76] Entre ellos, CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1983): *Armada Española, siglo XX* (tomo primero, Del desastre del 98 al alzamiento nacional). Madrid, Ediciones Poniente, p. 139. Aunque como señala el mismo autor a continuación: *"más perturbador para la regeneración de la Armada es, no obstante, el desorden reinante en España y su efecto paralizante de la política interior -particularmente entre 1917 y 1923- por causa de la progresión activa del movimiento revolucionario y otros problemas (…), todos ellos que mediatizan la libertad de maniobra de los débiles gobiernos que se suceden en el poder y fomentan la desunión entre los españoles. Los oficiales de la Armada, singularmente profesionalizados en esta época por razón de los nuevos buques y armas que la renovación naval pone en sus manos, se mantienen inmunes a los efectos disgregadores que en el Ejército peninsular causan las juntas de defensa."*.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

En 1917 se aprobó el Reglamento Orgánico del Ministerio de Marina (RD de 22 de septiembre), cuyo Capítulo I se titulaba "Del Ministro" que regulaba sus competencias. Según el art. 1º: "El Ministro es el Jefe superior de todos los cuerpos, escuadras, divisiones, buques, fuerzas, establecimientos y servicios de la Armada; y en tal concepto le corresponde la organización, administración y dirección de todos los asuntos de la Marina de guerra". Y el art. 2º le encomendaba igualmente aquellos servicios de la Marina Mercante que las leyes y disposiciones le atribuyesen.

2.3.1. EL MINISTRO DE MARINA COMO MIEMBRO DEL GOBIERNO

El Ministro de Marina durante la Restauración no se limitaba a ser el titular y máximo responsable de un Departamento ministerial. Participaba -también y como es lógico- en la gobernación general del Estado, como el resto de los ministros, en tanto que miembro del Consejo de Ministros.

Debemos tener en cuenta que en aquella época el Gobierno tenía una composición muy educida: apenas ocho o nueve ministros más el presidente del Consejo, por lo que todas las competencias importantes de gobernación residían en él. España era entonces, desde el punto de vista jurídico-constitucional, un Estado unitario de estructura centralizada. Los órganos periféricos de la Administración del Estado en las provincias eran los Gobiernos Civiles, con los cargos de Gobernador y Secretario; en Canarias además del Gobierno Civil en Tenerife, existían las Delegaciones Especiales del Gobierno, con los cargos de Delegados en Gran Canaria -principal-, Gomera, Fuerteventura, Hierro, Lanzarote y Santa Cruz de La Palma; y en Baleares, además del Gobierno Civil en Mallorca, la Delegación especial de Menorca. La Administración Local -cuyas competencias eran limitadas- estaba formada por las Diputaciones Provinciales, con los cargos de Presidente, Vicepresidente y Vocales miembros de la Comisión Provincial; y los Ayuntamientos, cuyos Plenos estaban formados por los cargos de Alcalde-Presidente, Tenientes de Alcalde y Concejales. Las Administraciones locales dependían del Ministerio de la Gobernación.

Los Ministerios que existían en el momento que analizamos eran los siguientes: Presidencia; Estado (Asuntos Exteriores); Gracia y Justicia; Guerra; Marina; Hacienda; Gobernación; Instrucción Pública y Bellas Artes; y Fomento[77]. En 1918 se creó el Ministerio de Abastecimientos, que se unió a los anteriores; se suprimió en 1920 y se creó entonces el Ministerio de Trabajo.

El Ministerio de Marina, por otra parte, no era solamente el Departamento ministerial de la Armada, sino que lo era de la Marina en sentido amplio, es decir, comprensivo este concepto de las diversas Marinas existentes: militar o de guerra; mercante; de pesca; y deportiva, si cabe, aunque en aquel tiempo ésta última todavía no tuviese la consideración singular que actualmente se le reconoce. El Ministerio de Marina, pues, tenía atribuidas competencias muy amplias de carácter militar y de carácter civil, que se extendían a la legislación y ámbito de actuación de las diferentes marinas; material; personal; aguas territoriales; navegación; pesca; y jurisdicción militar, en los ámbitos naval y marítimo. Cumplíase en la función del Ministro la etimología de Almirante: señor del Mar.

2.3.2. ANTECEDENTES Y ORGANIZACIÓN DE LA ARMADA Y DEL MINISTERIO DE MARINA

Preámbulo

[77] A partir de 1905; hasta entonces Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> *Se ha erigido aquí la obra más grande del supremo arte que alguien haya visto en el mundo; a fin de que contemple a los que recorren todos los mares, a los navíos, a las armadas, a todos. ¡Oh, feliz España! y ciertamente feliz. Por ti dichosamente gobierna, dirige y para ti reina con sabiduría Carlos III. Rey ilustre, piadoso y augusto; a quien todo el orbe no alcanza. 1783*
>
> (Inscripción en la Puerta del Dique del Arsenal Militar de Ferrol)

Durante la dinastía de los Austrias -siglos XVI-XVII- y hasta bien entrado el siglo XVIII -ya con Felipe V-, la Marina del Imperio español estaba formada por diferentes Armadas carentes de una unidad de mando y de acción, distribuidas en las zonas geográficas de influencia de nuestra Nación: la Armada Real del Océano[78] que defendía las aguas peninsulares y atlánticas; y dentro de la anterior, la Armada del Estrecho, Armada de Lisboa y Escuadra de Vizcaya; Armada de la Guardia de la "Carrera de Indias" o también denominada "Armada De la Avería[79]"; "Armada de Barlovento y del Seno Mexicano", operativa desde 1636 con el fin de combatir la piratería del Caribe; "Flota de Nueva España y galeones de Tierra Firme"; Armada del Pacífico o del "Mar del Sur" y "Filipinas"; Armadas de Cantabria, Portugal, Flandes y Nápoles; "Armada de Navíos de alto bordo del Océano" y, la conocida como "Armada de Galeras", creada en 1624 y basada en el Mar Mediterráneo que estaba constituida por las galeras de España, Nápoles, Sicilia y Génova y de importancia capital para hacer frente a las amenazas turca y africana. Por no mencionar otras armadas o Escuadras de Galeras distribuidas en diversos puntos del litoral. En fin, una amalgama de flotas o armadas[80], no siempre simultáneas, que a pesar de sus pomposos nombres, resultaron inútiles por ineficaces en las primeras décadas del Siglo de las Luces.

Tras la Guerra de Sucesión a la Corona de España -que se desarrolló entre 1701-1713-, quedó definitivamente asentada la dinastía Borbón, de origen francés, cuyo primer soberano, Felipe V, inició un amplio proceso reformador de las instituciones de gobierno que, dentro del contexto de fomento en todos los órdenes aplicado en Europa por el movimiento de la Ilustración, influyó muy decisivamente a la Marina. En una primera fase es generalmente aceptado que se creó en 1714 -mediante Real Cédula de 21 de febrero- la Real Armada, que aglutinaba e integraba en un ente

[78] La norma por la que se regían era las "Ordenanzas de 24 de enero de 1633 para el Gobierno de la Armada del Mar Océano" sancionadas por el Rey Felipe IV, código que establecía las reglas económicas y militares de aquélla. Recordar que desde tiempo inmemorial los monarcas, para asegurar el buen orden, la disciplina y la eficacia de sus huestes o tropas, dictaron las pertinentes normas a las que dieron en llamar "Ordenanzas". Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2015): *La Graña-La Cabana. Base e industria naval (1726-1915)*. Ferrol, edición de los autores, pp. 19-31.

[79] Se conocía así porque se financiaba con el impuesto de "La Avería" que gravaba las mercancías que se transportaban entre España y el nuevo mundo.

[80] Inicialmente se conocía como "Flota" a los buques mercantes que cumplían misiones comerciales (como principales las Flotas de Indias, que eran la de la *Carrera de Indias* en el Atlántico y la del *Galeón de Manila/Galeón de Acapulco* en el Pacífico); y "Armada" al conjunto de buques con fines de guerra o de protección militar. La construcción naval se fue perfeccionando con el tiempo para la construcción de buques armados o mercantes estableciendo claras diferencias en su arquitectura y tipología según la función que habrían de desempeñar. Gracias a esas diferentes flotas y armadas España mantuvo durante siglos las comunicaciones y la defensa entre las diversas partes de su vasto Imperio y la metrópoli.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

único a todas las anteriores[81]; y a lo largo del siglo XVIII[82] se potenció notablemente la construcción naval con los astilleros de Guarnizo en Santander y los de Puntales y Matagorda en la bahía de Cádiz, así como Ferrol, Pasajes y Cartagena, La Habana en Cuba, Veracruz y Acapulco en Méjico, como también Cavite en Manila, Filipinas. La idea del Secretario del Despacho de Marina, D. Bernardo Tinajero de la Escalera[83], era construir el núcleo principal de la nueva Armada en América, pero también en los astilleros peninsulares, añadiendo a los ya existentes otros de nueva creación anteriormente citados.

La estructura orgánica de la Real Armada se fue desarrollando principalmente a partir de 1717, con el nombramiento de su Intendente General -por Real Orden de 28 de enero-; la creación del Real Cuerpo de Caballeros Guardias Marinas -15 de abril-; la de los Batallones de Marina (hoy Infantería de Marina[84]) -28 de abril-; y la de los Cuerpos General de la Armada y del Ministerio de Marina (hoy Intendencia), a través de unas instrucciones conocidas como "Ordenanzas de Patiño", dictadas el 16 de junio de ese mismo año.

Por Real Orden de 29 de agosto de 1726, y a propuesta del secretario del Despacho de Marina e Indias D. José Patiño y Rosales[85], se crearon los tres Departamentos Marítimos en España: del Norte, Mediodía y Levante, con capitales en La Graña[86] (trasladado a Ferrol[87] en 1750), Cádiz

[81] La mayoría de los historiadores navales han tomado esta Real Cédula de 21 de febrero de 1714 como la de la creación de la Real Armada, asegurándose que en el texto legal se suprimían las diversas "Armadas" hasta ese momento existentes, en una sola. Pero si leemos con atención la norma, reproducida en la obra *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón,* del capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro (Tomo VI, pp. 112-113) en realidad legisla la denominación de los distintos mandos navales, equiparándolos con los existentes en la Marina francesa. Así, estableció los siguientes grados: 1. Almirante General de la Mar. 2. Gobernador de la Mar. 3. Teniente General de la Mar. 4. Teniente de la Mar. 5. Capitán General de la Armada. 6. Almirante General de la Armada. 7. Almirante Real de la Armada. 8. Almirante de la Armada. 9. Capitán de mar y Guerra. Es cierto que en el texto no se citan ninguna de las armadas existentes, y que a partir de entonces se comienza a designar genéricamente a todas ellas con el nombre "Armada Real", pero sin caer en la vanidad de cuestionar a los citados eruditos, en nuestra opinión sería más lógico, desde la orgánica naval, establecer el nacimiento de nuestra moderna Marina de Guerra cuando se creó su Secretaría (hoy Ministerio), el 30 de noviembre del mismo año.

[82] Este período histórico abarcó los reinados de monarcas de la Casa de Borbón: Felipe V (1700-1746), Luis I (1724), Fernando VI (1746-1759), Carlos III (1759-1788) y Carlos IV (1788-1808).

[83] Primer Secretario (o ministro en la terminología actual) del Despacho de Marina, ocupó el cargo por un breve período, desde el 30 de noviembre de 1714 hasta el 28 de abril de 1715.

[84] Considerada la Infantería de Marina española la más antigua del mundo, tiene su origen durante el reinado de Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico, que en 1537 creó el Tercio del Mar de Nápoles (o Compañías Viejas del Mar de Nápoles), la primera fuerza de Infantería embarcada con carácter permanente para servir en las escuadras de galeras del Mediterráneo.

[85] Ocupó el cargo durante más de una década, entre mayo de 1726 y noviembre de 1736.

[86] Elegida años antes la ría de Ferrol como lugar apto para la instalación de astilleros y base naval, circunstancia que llevó a cabo el francés Conde de Bergeyck, que por encargo del Rey Felipe V recorrió en 1713 el norte peninsular con ese propósito, se fijó en la pequeña villa de La Graña -aldea situada en la margen Noroeste de la ría- como lugar idóneo para la construcción de un astillero y base naval. Por su "comunicación" de 17 de febrero de ese mismo año, recomienda La Graña. El documento se conserva en el Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina, leg. 739. La construcción comenzó en 1727 (RO de 20 de abril) y en aquel momento se concebía La Graña como un complemento del Real Astillero de Guarnizo en Santander, que en esa época estaba a pleno rendimiento y constaba de varias gradas de construcción. Otros motivos que pudieron pesar en esta decisión de crear un establecimiento sencillo o pequeño podrían ser la limitación del presupuesto del Estado, en un momento histórico de grandes gastos en guerras en el exterior.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

(trasladado a San Fernando en 1768) y Cartagena. Y, a continuación, por Real Orden de 5 de diciembre de 1726 se ordena la creación del primer astillero en la villa de La Graña.

En lo que al Gobierno o poder ejecutivo se refiere, que ostentaba el Rey, desde el año 1621 no hubo más que una Secretaría del Despacho para todos los negocios del Estado[88]. El Rey Felipe V, por Real Decreto de 30 de noviembre de 1714, creó la Secretaría para el Despacho de los asuntos de Marina hasta el 28 de abril de 1715, fecha ésta última en que quedó suprimida la Secretaría de Marina, agregándose el despacho de sus asuntos a la de Guerra.

En 14 de enero de 1721 volvió a nombrarse Secretaría especial para el Despacho de Marina, independiente de la de Guerra. Desde mayo de 1726 estuvieron agregados a la Secretaría del Despacho de Marina los negocios de Indias, Hacienda y Superintendencia, si bien con posterioridad se dieron períodos con diferentes competencias entre las Secretarías y Ministerios establecidos, con distintos sistemas de organización, siendo uno de ellos el de la creación del Almirantazgo el 4 de marzo de 1869, comprendiendo su jurisdicción especial, cuyo tribunal superior era anteriormente el de la Guerra.

El 24 de julio de 1873, por ley votada en Cortes, se suprimió dicho Almirantazgo, variando la organización del Ministerio de Marina por Decreto de 29 de septiembre del mismo año, conservando la base de administración. Por Real Decreto de 17 de febrero de 1877 se modificó ésta, dándole distinta estructura orgánica. El 14 de febrero de 1878, y en virtud de otro Real Decreto, se suprimió el Consejo Supremo de la Armada, incorporándole al de la Guerra, bajo la denominación de Consejo Supremo de Guerra y Marina (posteriormente denominado Consejo Supremo de Justicia Militar hasta su extinción).

El Ministerio de Marina durante los mandatos de Augusto Miranda se hallaba organizado con arreglo a la Ley de 7 de enero de 1908 y Real Decreto de 16 del mismo mes y año, que determinaban las dependencias de que constaba y su funcionamiento, dictados durante la Presidencia de D. Antonio Maura y su ministro de Marina D. José Ferrándiz. En 1917, como ya señalamos, se aprobó el Reglamento Orgánico del Ministerio de Marina, definiendo las funciones de las autoridades de este departamento, su estructura orgánica y su desarrollo.

El edificio del Ministerio[89] estaba situado entonces en la plaza de los Ministerios, número 7, mandado por el Rey Carlos III, bajo la dirección de Sabatini, para dependencias de los secretarios de Estado. Fue después palacio del Príncipe de la Paz, Consejo del Almirantazgo, Biblioteca Real y Ministerios de Hacienda, Gracia y Justicia, Guerra y Marina.

---

[87] Aunque con antecedentes de importancia como puerto de refugio e invernada en los siglos anteriores, en los inicios del siglo XVIII Ferrol no pasaba de ser una pequeña villa en decadencia debido a la caída del sector pesquero, que era el más importante de su economía en aquella época. Paralelamente a las obras que se llevaron a cabo en los Arsenales (primero La Graña y después Ferrol), se modernizaron las defensas de la Ría (castillos de San Felipe y La Palma, a partir de 1726) y se construyeron diversas baterías en la costa; y en el último tercio del siglo XVIII, la Muralla defensiva de la ciudad -diseñada por el Ingeniero militar Dionisio Sánchez de Aguilera-, provista de baluartes, 200 piezas de artillería, reductos y puertas de mar y tierra. El nuevo Arsenal de Ferrol se dotó, asimismo, de una muralla de piedra y de un foso defensivo de agua, que lo separaba de la urbe, y que se alimentaba directamente desde el muelle de Curuxeiras, actualmente puerto civil.

[88] Guía Oficial de España del año 1915 y Estados Generales de la Armada, varios años.

[89] Hoy Plaza de la Marina Española, 9, donde se encuentra el "Centro de Estudios Constitucionales". Desde 1846 había sido la sede el Ministerio de Marina.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La estructura orgánica del Ministerio de Marina en su conjunto (órganos centrales y órganos periféricos), respondía realmente a la misma necesidad actual de organizar la Armada[90] en tres grandes áreas: Fuerza, Apoyo a la Fuerza y Cuartel General (entonces Ministerio); y a organizar el órgano propio competente en materia de navegación y pesca en lo relativo a las marinas civiles. En estas estructuras se establecían relaciones de dependencia orgánica y de coordinación. Cada organismo o unidad estaba subordinado a una única autoridad, si bien una autoridad o mando (de carácter individual) podía estar subordinada a diferentes autoridades para el desarrollo de diferentes cometidos.

- ÓRGANOS CENTRALES DEL MINISTERIO DE MARINA

-Estado Mayor Central[91] -Secretaría; Primera Sección: Negociados de Estudio e Información; de Campaña; y de Nuevas Construcciones. Segunda Sección, Personal: Secretaría y Negociados de Cuerpo General y oficiales maquinistas; Clases Subalternas; Marinería; Academias y Escuelas; Infantería de Marina. Segunda Sección, Material y Negociados de Armamentos, Ingenieros, Artillería, Electricidad y Torpedos, y Administración-.
-Jefatura de Construcciones Navales -Negociados primero, segundo y tercero-.
-Jefatura de Construcciones de Artillería -Negociado de material y personal-.
-Jefatura de Servicios Auxiliares -Negociados primero y segundo; Ayudantía Mayor; Museo Naval; Archivo Central-.
-Dirección General de Navegación y Pesca Marítima[92] -Secretaría; Sección de Navegación; Sección de Pesca; Sección de Hidrografía-.
-Intendencia General -Secretaría; Negociados primero, segundo y tercero-; Ordenación de Pagos; Intervención Central -Negociados de Teneduría de libros, y de Comprobación-; Comisaría de Revistas; Habilitación General.
-Jefatura de Servicios Sanitarios.
-Asesoría General -Negociado de Personal-.
-Jurisdicción de Marina en la Corte -Jefatura; Estado Mayor; Auditoría; Fiscalía; Secretaría de Justicia; Juzgado de Marina-.
-Junta Superior de la Armada -Presidencia; Secretaría; vocales-.
-Junta de Clasificación y Recompensas de la Armada -Presidencia; Secretaría; vocales-.

- ESTRUCTURA ORGÁNICA DE LA ARMADA

Se componía de la Escuadra de Instrucción -Comandancia General; Estado Mayor; Divisiones; y buques- y los Apostaderos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena -Comandancias Generales; Estados Mayores; y Arsenales Militares-, y de la ya citada Jurisdicción de Marina en la Corte. Los órganos de los tres Arsenales Militares eran: Jefatura; Jefatura de Armamentos; Comandancia de Ingenieros del Apostadero; Comisaría; y Jefatura de Sanidad.

[90] Instrucción 41/2020, de 8 de julio, del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que se establecen los principios y fundamentos de la organización de la Armada y su funcionamiento (*Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* núm. 150, de 27 de julio de 2020). Teniendo en cuenta en todo caso que "la Fuerza es la razón de ser de la Armada".

[91] Por Real Orden de 15 de junio de 1917 se reorganizó el Estado Mayor Central y personal correspondiente a este servicio.

[92] El desarrollo de los órganos integrados en el Ministerio de Marina con competencias en asuntos relacionados con la navegación y la pesca marítima (marinas civiles), lo tratamos en el Capítulo VI por su especial relevancia.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La fuerza de Infantería de Marina estaba compuesta por la Brigada del Cuerpo, en San Fernando (Cádiz); y de cuatro regimientos: Primer Regimiento -Apostadero de Cádiz-, Segundo Regimiento -Apostadero de El Ferrol-, Tercer Regimiento -Apostadero de Cartagena- y Regimiento Expedicionario -Protectorado de Marruecos-. Cada regimiento se componía de dos batallones. Existía también una compañía de ordenanzas en la Corte. A cada uno de los segundos batallones de los regimientos en las capitales de Apostaderos estaba afecta una compañía de guardias de Arsenales.

Consideración singular tenían la Escuela Naval Militar, establecida en San Fernando desde 1912 -Apostadero de Cádiz-; y los Establecimientos Científicos de la Armada: Depósito Hidrográfico -formaba parte de la Dirección de Navegación y Pesca Marítima-; Observatorio de Marina; Escuela de Aplicación; Academia de Artillería de la Armada -1908-; Academia de Ingenieros y de Maquinistas -1914-; Academia de Administración -1913-; Escuela de Artilleros de Mar -1904; aprendices de artilleros de mar-; y Escuela de Aprendices Marineros -1902; a bordo de la corbeta *Villa de Bilbao*, y también de la corbeta *Nautilus* a partir de 1914.

- PERSONAL DE LA ARMADA

Estaba integrado en los denominados cuerpos patentados (oficiales) y en los cuerpos subalternos (en la actualidad suboficiales).

Los cuerpos patentados eran: el Cuerpo General de la Armada -Escala de Mar y Escala de Tierra-; Cuerpo de Ingenieros de la Armada; Cuerpo de Artillería de la Armada; Cuerpo de Infantería de Marina; Cuerpo de Administración de la Armada; Cuerpo de Sanidad de la Armada; Cuerpo Jurídico de la Armada; y Cuerpo Eclesiástico de la Armada. Por otra parte, existía el Cuerpo de Maquinistas de la Armada -político-militar, de carácter permanente-, dividido en dos escalas: maquinistas oficiales -maquinistas mayores-, que también era cuerpo patentado, y maquinistas subalternos, como cuerpo subalterno.

Los cuerpos subalternos eran: el Cuerpo de Contramaestres; Cuerpo de Condestables; el ya citado Cuerpo de Maquinistas -subalternos-; Cuerpo de Auxiliares de Archivos, Bibliotecas y Oficinas de Marina -político-militar-; Cuerpo de Practicantes -político-militar; auxiliares del de Sanidad-; Cuerpo de Obreros torpedistas electricistas; Cuerpo de Vigías de Semáforos -a extinguir según artículo 4 de la Ley de Plantillas de la Armada, de 12 de junio de 1909-; otras Clases Subalternas; Marinería y Tropa de Infantería de Marina.

También dependía del Ministerio de Marina el personal de la Armada destinado en el Consejo Supremo de Guerra y Marina, y en la Casa Militar de S.M. el Rey.

- BUQUES DE LA ARMADA

En 1914 figuraban en la Lista de Buques de la Armada los siguientes (en servicio activo y otros ya botados en construcción): acorazados *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*; y *Pelayo*; cruceros protegidos de 1ª Clase *Carlos V, Princesa de Asturias* y *Cataluña*; crucero protegido de 2ª Clase *Reina Regente*; cruceros protegidos de 3ª Clase *Río de la Plata* y *Extremadura*; contratorpederos *Audaz, Osado, Proserpina, Terror, Bustamante, Villamil* y *Cardarso*; torpederos de 1ª Clase, del *Número 1* al *Número 12*, y los *Número 24* y *41*; torpederos de 2ª Clase *Número 42* y *Número 45*; cañoneros de 1ª Clase *Infanta Isabel, Doña María de Molina, Marqués de la Victoria, Don Álvaro de Bazán, Recalde, Laya, Bonifaz* y *Lauria*; cañoneros de 2ª Clase *Nueva España, Temerario, Marqués de Molíns, Hernán Cortes, Vasco Núñez de Balboa*; cañoneros de 2ª Clase *Ponce de León* y *Mac-*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Mahon; guardapescas *Dorado, Delfín* y *Gaviota*; lanchas cañoneras *Perla* y *Cartagenera*; aviso *Giralda*; buques-escuela *Nautilus* (Escuela de Marínería) y *Villa de Bilbao* (Escuela de Aprendices Marineros); buque transportes *Almirante Lobo*; buque de comisión Hidrográfica *Urania;* pontones *Isabel II* (Estación torpedista de Cartagena) y *Conde de Venadito* (Estación torpedista de Ferrol); y embarcación *Cocodrilo* asignada a la Escuela de Zoología Marítima. Buques desarmados para pontones, desguace o venta: *Numancia, Destructor, Torpedero Núm. 43* y *66*; *Torpedero Núm. 44* y *66*. En 1917 entraron en servicio los cuatro submarinos construidos en el extranjero, adquiridos en virtud del "artículo adicional" de la Ley Miranda de 1915: el *Isaac Peral* (luego A-0), construído en EE.UU., y entregado el 25 de enero; los *A-1 Narciso Monturiol*, *A-2 Cosme García* y *A-3,* construidos en Italia y entregados el 25 de agosto de 1917. En 21 de abril de 1920 se botó al agua el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*, primero de los aprobados por el almirante Miranda (Ley de 30-7-1914).

2.4. DIVISIÓN MARÍTIMA DE ESPAÑA

A los efectos del ejercicio de la jurisdicción del Ministerio de Marina -y mando de la Armada-, y para cuanto con el servicio marítimo se refiere, la División Marítima de España (costas de la península, archipiélagos e islas adyacentes, Ceuta, Melilla y demás posesiones del Norte de África; es decir en conjunto las costas del litoral español), en la época de Augusto Miranda como ministro, estaba estructurada en tres apostaderos[93] marítimos: El Ferrol, Cádiz y Cartagena.

El Apostadero Marítimo de El Ferrol comprendía la costa desde la desembocadura del Bidasoa (frontera con Francia) hasta la del Miño (frontera con Portugal).

El Apostadero de Cádiz comprendía la costa desde la desembocadura del río Guadiana hasta el Cabo de Gata, con las Islas Canarias y posesiones de África.

El Apostadero de Cartagena comprendía las costas desde el Cabo de Gata al de Creux, con las Islas Baleares.

Los Apostaderos se subdividían en Provincias Marítimas y éstas a su vez en Distritos Marítimos, que según la mayor o menor importancia se clasificaban en provincias y distritos marítimos de primera y segunda clase, comprendiendo unas y otras una determinada extensión de costa.

El Apostadero de El Ferrol comprendía las Provincias Marítimas de San Sebastián (distritos de Pasajes, San Sebastián y Zumaya), Bilbao (distritos de Lequeitio, Bermeo y Bilbao), Santander (distritos de Castro-Urdiales, Laredo, Santoña, Santander, Requejada y San Vicente de la Barquera), Gijón (distritos de Ribadesella, Villaviciosa, Gijón, Luanco, Avilés, San Estaban de Pravia y Luarca), Ferrol (distritos de Ribadeo, Vivero, Santa Marta de Ortigueira y Ferrol), La Coruña (distritos de Puentedeume, Sada, La Coruña, Puenteceso, Camariñas y Corcubión), Villagarcía

[93] Por RO de 5 de diciembre de 1726 se crearon los Departamentos Marítimos del Norte, Mediodía y Levante, con capitales en La Graña (trasladado a Ferrol en 1750), Cádiz (trasladado a San Fernando en 1768) y Cartagena. Por RO de 21 de septiembre de 1733, Ferrol y La Graña dejaban de ser señorío del conde de Andrade y de Lemos e ingresaban en el Realengo, lo que otorgaba al Rey la plena disponibilidad de los lugares públicos y de los vecinos de esta ría. Los Departamentos marítimos de España, a lo largo de los siglos XIX y XX, en diferentes períodos, pasaron a denominarse Apostaderos, Bases Navales Principales, Departamentos Marítimos y, finalmente, Zonas Marítimas (del Cantábrico, del Estrecho y del Mediterráneo) hasta el año 2003. Inicialmente los Departamentos tenían mayor jurisdicción (Ferrol, Cádiz y Cartagena) que los Apostaderos (La Habana y Filipinas), cada uno de ellos a su vez dividido en provincias de primera, segunda y tercera clase, y distritos de primera y segunda clase.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

(distritos de Muros, Noya, Santa Eugenia de Ribeira, Caramiñal y Villagarcía de Arosa), Pontevedra (distritos de Sanjenjo, Marín y Bueu) y Vigo (distritos de Cangas, Vigo, Bayona y Laguardia).

El Apostadero de Cádiz comprendía las Provincias Marítimas de Huelva (distritos de Ayamonte, Isla Cristina y Huelva), Sevilla (distritos de San Lucar de Barrameda, y Sevilla), Cádiz (distritos de Puerto de Santa María, Cádiz, San Fernando y Corril), Algeciras (distritos Tarifa y Algeciras), Ceuta (distrito de Ceuta, su litoral), Málaga (distritos de Estepona, Marbella, Fuengirola, Málaga y Vélez-Málaga), Melilla (distrito de Melilla, su litoral e islas Chafarinas, Alhucemas y Peñón de Vélez de la Gomera), Almería (distritos de Motril, Adra y Almería), Tenerife (distritos de Santa Cruz de Tenerife, Orotava y Santa Cruz de la Palma), y Gran Canaria (distritos de Las Palmas, Galdar y Lanzarote).

El Apostadero de Cartagena comprendía las Provincias Marítimas de Cartagena (distritos de Garrucha, Águilas, Mazarrón, Cartagena y San Javier), Alicante (distritos de Torrevieja, Santa Pola, Alicante, Villajoyosa, Benidorm y Altea), Valencia (distritos de Jávea, Denia, Gandía, Valencia, Castellón y Vinaroz), Tarragona (distritos de San Carlos de la Rápita, Tortosa, Tarragona, y Villanueva y Geltrú), Barcelona (distritos de Barcelona, Masnou, Mataró, San Feliú de Guixols, Palamós, Rosas, Cadaqués, y La Selva), Mallorca (distritos de Palma, Alcudia, Sóller, y Andraitx), Menorca (distritos de Mahón y Ciudadela) e Ibiza (distrito de Ibiza, comprendía las islas de Ibiza y Formentera).

2.5. PENSAMIENTO POLÍTICO Y PERSONALIDAD DE AUGUSTO MIRANDA

Descrito ya el sistema político de la Restauración y sus principales notas características, durante el cual Augusto Miranda desarrolló prácticamente toda su carrera profesional desde su promoción a la categoría de oficial de la Armada en 1876, -el mismo año de la promulgación de la Constitución canovista-, hasta su acceso a la esfera política al convertirse en ministro de Marina en octubre de 1913 y la hora de su fallecimiento en abril de 1920; y conociendo su biografía podemos afirmar que resulta notorio en lo que a su "pensamiento político" se refiere su lealtad a la Monarquía como forma política del Estado y al régimen constitucional restauracionista como sistema de gobierno.

Como ya quedó acreditado, no nos consta que tuviese una particular afinidad ideológica por algún partido político concreto; tampoco militó en ninguno de ellos a lo largo de su vida, incluso en los periodos en que estuvo excedente de la Armada, siendo como era la militancia o afiliación política una circunstancia posible para los militares durante buena parte del siglo XIX y la época del siglo XX que vivió durante la Restauración. Igualmente podemos afirmar que por sus méritos personales y la trayectoria de su carrera militar, Miranda adquirió a lo largo de su vida un gran prestigio personal y profesional, lo que sin duda influyó en su designación para el cargo ministerial. Pero su gran valedor fue el propio Alfonso XIII, que ya le conocía por haber coincidido en varias ocasiones y le admiraba por sus cualidades y prestigio. De hecho, la propuesta para su nombramiento partió directamente del Rey, lo cual no extraña ya que por su afinidad a la milicia, solía sugerir los nombres de los ministros militares. Alfonso XIII ciertamente admiraba a D. Augusto Miranda, tanto, que fue él mismo quien le ofreció años después al almirante (julio de 1919) el cargo de Presidente del Consejo de Ministros *"confiando en sus grandes dotes, patriotismo y entrega"*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

-como señala Agustín R. Rodríguez González (2010)[94]-, "*pero Miranda[95] era ya un hombre de salud delicada y además agotado por su esfuerzo que murió en abril de 1920"*.

Su designación ministerial, por tanto, no se debió a un criterio estrictamente político, sino de carácter profesional y técnico por su condición de militar de carrera. No obstante, podemos definir a Augusto Miranda como un hombre de pensamiento tradicional, defensor de la civilización occidental y de sus principios humanísticos, de profundas convicciones patrióticas y fuerte personalidad; posiblemente por ello y por su formación militar podríamos decir que era de ideología conservadora en cuestiones fundamentales de pensamiento y organización (principios y valores, orden jerárquico, disciplina), pero también era persona de talante abierto y liberal -como buen intelectual, racionalista y pragmático-, por lo que cabe suponer que estaba de acuerdo en líneas generales con el régimen de la Restauración.

Como postulados marcados o más significativos de su pensamiento político podríamos citar su acendrado "carácter nacional" español, su defensa del conocimiento a través de la enseñanza (pública y privada), y de las capacidades nacionales para el estudio y la investigación, y su optimismo emprendedor para el progreso científico y económico de España. Todo ello en el sentido de promover la "nacionalización" o en otras palabras su deseo de "españolizar" lo más posible y de forma progresiva -al menos a medio plazo-, todo lo relativo a los armamentos, sus técnicas e industria, la enseñanza profesional del personal de la Armada, la tecnología de la construcción naval, etc, para en un futuro próximo no depender en esas cuestiones de países extranjeros. Serán muchas las medidas y reformas que promoverá en esa dirección, como analizaremos en este trabajo, tanto en el ámbito militar como en el civil de las marinas mercante y de pesca, en el marco de sus competencias gubernativas.

En lo político es significativo que Augusto Miranda fuese ministro con gobiernos de signo conservador y liberal, y también de concentración, lo que denota una personalidad conciliadora y un talante político abierto, sin prejuicios ideológicos. Tuvo buena relación con todos los presidentes del Consejo de Ministros con los que sirvió, que fueron cuatro, convirtiéndose en su momento en el primer ministro español que formó parte de dos gobiernos sucesivos de distinto color político. Como gobernante fue un reformador nato, lo que en aquel tiempo se conocía como "regeneracionista", de espíritu modernizador, profundamente comprometido con el progreso técnico y el desarrollo económico y social. Son por ello también muchas las disposiciones que dictó que tienen un marcado carácter social de protección hacia el personal de las diferentes Marinas y sus familias, bien regulando derechos retributivos, pasivos, asistenciales, o en definitiva de protección social ante posibles contingencias. Es decir, tenía una clara conciencia o preocupación social como "hombre político" humanista, consciente de su responsabilidad de gobierno y de su capacidad para cambiar el estado de las cosas.

---

[94] En *La Reconstrucción de la Escuadra*... Ob. cit., pp. 262, 266 y 267. D. Augusto Miranda, como es bien sabido, no llegó a ver completado su magno programa naval, pero como también apunta don Agustín *"sin embargo tuvo la satisfacción de ver las primeras unidades operativas de la que fue otra de sus grandes obras: la creación del Arma Submarina de la Armada, algo verdaderamente trascendental y que se había retrasado en exceso en España por diversas causas. También pudo asistir a los primeros pasos de otra de sus iniciativas: la entrada de los medios aéreos como parte integrante de las fuerzas navales, innovación no menos decisiva"*.

[95] Declinó la invitación por lealtad al Rey y a las Instituciones, fundamentalmente por motivos de salud, pues tenía que operarse del cáncer de próstata que padecía y, en consecuencia, consideraba que no estaba en condiciones aptas para asumir tan alto cargo; anteponiendo sin duda los intereses generales a cualquier otra consideración personal, en una renuncia que le enaltece como persona y como gobernante. No obstante, no descartó por completo esa posibilidad, y así le pidió al monarca que le diera un tiempo prudencial para estar en disposición de asumir nuevas responsabilidades.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Incuestionable fue su sentimiento monárquico, de corazón y convicción. Así lo corroboran los historiadores que han estudiado el periodo de la Restauración, destacando precisamente este aspecto de su pensamiento político. Uno de ellos, Guillermo Gortázar (2021), recientemente en la biografía que ha publicado sobre el conde de Romanones, D. Álvaro Figueroa y Torres[96], se refiere a Miranda escuetamente con estas palabras:

> Por si fuera poco, el Gobierno que formó el conde de Romanones y, en cierto modo, conciliaba y equilibraba a todas las familias liberales, desde los antiguos moretistas, con el general Luque en el Ministerio de la Guerra, de Montero Ríos, como Antonio Barroso en Gracia y Justicia y hasta hombres afines al Palacio Real, como el almirante Miranda, en Marina.

Otro autor, D. Juan B. Robert (1945), en un artículo biográfico sobre Miranda[97], destacaba igualmente el monarquismo del almirante y algunos rasgos de su *"personalidad de estadista"*, señalando lo siguiente:

> Miranda, que era un fiel y ferviente monárquico, no estaba afiliado a ningún partido, ni era orador parlamentario. Pero su prestigio, que el nombramiento ministerial puso de manifiesto; su claridad de expresión, incluso su noble y atrayente presencia, le conquistaron prontamente el respeto y benévola simpatía de las Cámaras, hasta en los sectores de la oposición más radical. Su palabra, fácil, clara, reposada y concreta, se escuchaba siempre con atención, a pesar de los temas de sus discursos, poco asequibles a la generalidad de la grey parlamentaria.

Pero lo cierto es que Miranda realmente no ambicionó llegar a ser ministro de Marina. Conocemos la circunstancia acreditada según la cual inicialmanente declinó el cargo[98] que se le ofreció. Los demás puestos que asumió le vinieron dados por ser ministro[99], a excepción de su nombramiento

[96] En GORTÁZAR ECHEVERRÍA, Guillermo (2021): ***Romanones. La transición fallida a la democracia.*** Ob. Cit., p. 271. Se refiere al segundo Gobierno presidido por el conde de Romanones (1915-1917).

[97] Ver ROBERT, Juan B. (1945): El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy (1845-1920), en *Revista General de Marina*, cuaderno de mayo (pp. 641-649). Madrid: Ministerio de Marina, p. 643. Este autor, Robert, a la sazón Vocal del Patronato del Museo Naval, confundió la fecha de nacimiento del almirante Miranda -año 1855-, creyendo que era el año 1845, erróneo por tanto en una década, y lo cierto es que publicó este artículo en mayo de 1945 pensando que era el centenario del nacimiento de nuestro insigne protagonista. Lo raro es que no se percataran de este error el Director y personal de redacción de la RGM.

[98] El presidente D. Eduardo Dato le mandó un telegrama a Ferrol el día 27 de octubre en que le proponía el cargo, a lo que Miranda, al día siguiente contestó: *"No puedo aceptar el cargo de ministro de Marina por razones de índole particular; pero agradezco infinito su atención al designarme"*. Nos podemos imaginar por la contestación, que tuvo un prudente respeto a entrar en un mundo, el de la política, que acarrea tantas críticas y tanto desgaste moral. Aún así, Dato insistió en que se presentara en Madrid en la confianza de que podía cambiar su opinión. Tras ser inquirido el Presidente por los periodistas sobre si Miranda aceptaría o no el cargo, al día siguiente -29- contestaría lo siguiente: *"Yo creo que sí. Además el nombramiento ha causado muy buen efecto en la Armada por tratarse de un jefe de gran prestigio. Mañana hablaré de esta cuestión con el general Miranda que esta tarde saldrá de El Ferrol con dirección a la Corte"*. Efectivamente Miranda tomó el tren correo con dirección a la capital, y antes de partir le preguntaron también sobre este extremo, a lo que contestó: *"Tengo razones para no aceptarla y las expondré a S.M. el Rey y al jefe de Gobierno, pero como militar no me debo a mi mismo, y claro está que no me quedaría otro remedio que aceptar si estimasen precisos mi servicios al frente del departamento de Marina"*. A las ocho de la mañana del día siguiente llegaría sin novedad a Madrid, dirigiéndose sin demora a entrevistarse con Dato, que conseguiría, tras una breve charla, convencerle para que aceptara el puesto. Así, y antes de que dieran las diez y media de la mañana, hora en que se había previsto diera comienzo la primera reunión del Consejo de Ministros del nuevo gabinete, Miranda juró el cargo. Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy*…Ob. Cit. pp. 127-128.

[99] Entre otros, los de consejero de Estado y vocal de la Junta de Defensa Nacional. También le correspondía la presidencia de diversas juntas y órganos del Ministerio de Marina. Y por el cargo, la presidencia de honor de algunas instituciones vinculadas a la Armada o a la Marina Mercante como la Liga Marítima Española o la Sociedad Española

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

como senador vitalicio que en este caso era una prerrogativa exclusiva del Rey, otorgado a personalidades de gran prestigio según diversos criterios, uno de los cuales era ser ministro de la Corona. Sin duda, aceptó asumir todos ellos por el alto concepto de patriotismo y del sentido del deber que tenía. En su mente, el "honor" no era tanto alcanzar un alto cargo -aunque intrínsecamente lo tenga-, sino la posibilidad que el desempeño de éste le ofrecía de servir a la Nación, en definitiva, a España y a los españoles.

- Actividad parlamentaria

Veamos algunos ejemplos. Si bien es cierto que en un principio, la llegada de Miranda al Parlamento suscitaría dudas entre algunos senadores y diputados por lo ajena a la política que había transcurrido su vida hasta aquel momento, pronto todas aquellas quedarían disipadas, pues desde el principio hizo gala de una excelente dicción y afabilidad. Además, su impecable imagen, pulcro y elegante, contribuiría también a que sus señorías le vieran como un ejemplo de lo que debía ser un representante de la nación, por lo que pronto se ganaría su máximo respeto, sobre todo en la Cámara baja; aunque también es cierto que tuvo significados detractores en el Senado, como por ejemplo el almirante, ex ministro y senador Sr. D. Ramón Auñón y Villalón, marqués de Pilares, que en un debate sobre el dictamen de la comisión acerca del proyecto de ley de bases para el reclutamiento de la Armada -el 18 de mayo de 1914-, llegó a decirle:

> A pesar de las últimas palabras del Sr. Ministro de Marina, recojo con gratitud la consideración con que me ha tratado, reconozco en S.S. relevantes cualidades de inteligencia, laboriosidad, sinceridad al expresarse y aptitudes para el Parlamento, no creyendo que haya podido molestarle mi dicho, de que no está todavía práctico en los vericuetos reglamentarios (…).

En el debate sobre el plan naval de 1915 (sesión de 10 de febrero), el mismo senador Auñón contestó a Miranda lo siguiente:

> (…) como el Gobierno desea, voy a ver si puedo, en breves palabras, recoger aquéllas que me ha dirigido el Sr. Ministro, haciéndose cargo o, mejor dicho, no haciéndose cargo de mi discurso, y las alusiones que me han sido dirigidas por los distintos señores Senadores que han usado la palabra después que yo. El Sr. Ministro de Marina ha comenzado su discurso manifestando que como yo no había atacado, ni siquiera me había ocupado de su proyecto, no tenía necesidad de contestarme. (*El Sr. Ministro de Marina*: Así es.). Así es, dice S.S. en este momento, y yo creo que lo que hace es constituirse en desertor de la sinceridad, que tantos aplausos le ha conquistado en la otra Cámara y que esta noche había empezado a conquistar, no sin justicia, en ésta.
>
> Si el Sr. Ministro de Marina cree que no es ocuparse de su proyecto ni hacer oposición a él decir que falta lo que es más esencial en un proyecto de escuadra, que son los acorazados; si le digo que su proyecto es malo, en mi concepto, porque le falta lo más esencial, ¿no me ocupo de él ni le hago oposición? (...)

O el también vicealmirante en la reserva, exministro y senador Sr. D. Víctor María de Concas y Paláu, que criticaba abiertamente a todo el mundo y especialmente a Miranda en casi todos los debates, con argumentos "peregrinos" en algunas ocasiones; así entre otras de sus intervenciones, le espetó lo siguiente:

> Voy a contestar al Sr. Ministro de Marina, a lo relativo a los informes. Claro está que las formas se han cubierto; claro está que los que han dado su opinión han dicho: "esto me han preguntado, y esto

de Salvamento de Náufragos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> he contestado"; pero, señores, en ninguna parte del mundo se presenta un proyecto como éste, con una lista que parece una factura, sino con una Memoria y con un estudio (...)

La experiencia ganada en poco tiempo por Miranda en los foros parlamentarios llegaría a ser valorada por diversas personalidades, como la de su antecesor en el cargo, D. Amalio Gimeno y Cabañas, senador liberal, que entre otras cosas aparte de duras críticas también a algunos aspectos de la gestión del ministro, especialmente la no inclusión de acorazados en su proyecto de ley de Escuadra, en la sesión de 10 de febrero de 1915 (*Diario de las Sesiones de Cortes, Senado*), señaló refiriéndose a él lo siguiente:

> El Sr. Ministro de Marina ha acreditado esta tarde, una vez más, el gran conocimiento del Parlamento que ha adquirido en cuatro meses. Sabe tomar el pulso perfectamente a la opinión, dentro y fuera de la Cámara, y conoce, por lo tanto, todo aquello que puede ser agradable para materia de su discurso y cuanto pudiera ser inconveniente y pesado en la marcha y evolución de sus ideas al exponerlas. Y yo declaro, Sres. Senadores, que al oír al señor Ministro de Marina esta tarde quedaba verdaderamente asombrado, porque no ha contestado a nadie; porque al señor general Concas, al señor general Auñón, Marqués de Pilares, y no sé si alguno más, defensores de los acorazados, no les ha dicho nada más que una idea primordial y fundamental, encerrada en un par de párrafos elocuentemente expuestos, que no son, ciertamente, la contestación merecida. (…). Porque el testimonio de S.S. es de gran peso para nosotros. Su señoría, que es un general de la Armada competentísimo, adivinado hace mucho tiempo por mí, pues encontré en su S.S. un hombre de inteligencia despierta, llamado a regir los destinos de la Marina con gran provecho para ella (…).

A las críticas sabía Miranda contestar con argumentos sólidos, basados en un amplio conocimiento de su profesión pero también en su intuición para pronosticar el futuro y no arriesgar recursos de forma innecesaria, consciente de la realidad económica por la que atravesaba España en aquellos convulsos años de guerra mundial. Como muestra de ello algunos párrafos de sus intervenciones en aquélla sesión:

> Claro está que al hablar del acorazado no tengo necesidad de hacer alusión expresa a los demás elementos, que son una consecuencia de aquél; tales son, por ejemplo, los diques, la ampliación de las dársenas, las grandes habilitaciones de las bases navales; todo eso al hablar del acorazado debe entenderse que va comprendido en esa palabra, porque es una consecuencia necesaria de tal clase de barcos (…). Consideran al acorazado como algo sustancial y permanente; pero ¿no ven que el acorazado no es nada sustancial, no es nada permanente, que es una mera forma, que es un accidente, que se desvanecerá como todas las formas que han precedido a los acorazados en la historia de la guerra?. Un acorazado no es más que una consecuencia de la utilización de la fuerza contudente de los cañones, es casi un accesorio del cañón. ¿Y no ven que frente a esa fuerza se levanta hoy la fuerza incontrastable de los explosivos modernos? (…). Y ¿adónde llegaría el tonelaje de esos acorazados? No bastarían para la construcción de un solo barco 200 millones. Por consiguiente, el solo intento para España de construir hoy un acorazado que pudiera ser útil, y esto no se puede asegurar en estos momentos, representaría un gasto de más de 500 millones (…).

- Perspicaz, persuasivo y convincente. Pensamiento naval

> En realidad no sé cómo contestar a mi querido amigo el Sr. Gimeno, porque en lo que se refiere a la declaración, ya la he remitido muchas veces, está escrita en el preámbulo y la he expuesto repetidamente también aquí. ¿Qué más voy a decir de mis opiniones respecto de los acorazados? Ya digo que sería una gravísima imprudencia poner la quilla de un acorazado, que no sé en lo futuro qué forma, qué dimensiones y qué características tendría, ó si habrá otros buques distintos de los actuales. Cuando eso se sepa, cuando el problema se resuelva, podremos hacer lo que más nos convenga, que para eso están las Cortes con su soberanía, y para facilitar eso se han establecido las series. Y si S.S. formara parte, como yo deseo, de un Gabinete liberal y me sustituyera, cosa que

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> deseo mucho más, tendría el camino completamente libre, porque este Gobierno, en virtud de esa cláusula de las series[100], no contraerá ni puede contraer compromisos respecto del material, que no se hayan de ejecutar inmediatamente. De modo que lo que no esté ejecutándose inmediatamente, no estará contratado. (*El Sr. Gimeno:* Basta esto). Y si S.S. me sustituye estará completamente libre para hacer, con autorización de las Cortes, lo que estime más oportuno. Más explícito no puedo ser; pero lo he dicho repetidísimas veces.
>
> Los diques. Ya lo dije al empezar mi discurso: hablar de acorazados es hablar de diques, porque éstos son para los acorazados. Por consiguiente, si no podemos hacer los acorazados porque desconocemos sus características, no podemos hacer los diques, pues si los acorazados se han de blindar en sus fondos, necesitan una manga mucho mayor que la que tienen ahora. Los diques se pueden alargar, pero no se pueden ensanchar; así que cometeríamos un error si los hiciéramos y nos expondríamos a perder todo el dinero que invirtiéramos en eso.
>
> Coste de los acorazados. No me he referido al coste de sostenimiento, sino el de adquisición, al de construcción. Y no se haga ilusiones S.S.: construir un acorazado es construir todo lo que necesita, que son otros buques, sin los cuales no puede operar y habilitar en grande nuestras bases navales, porque S.S. sabe perfectamente que un tonelaje superior a 32.000 toneladas, requiere fondos mayores de los diez metros, que no los hay en ninguno de nuestros puertos, y que eso costaría muy caro. Necesitan dársenas donde se puedan mover, y en las nuestras no pueden hacerlo; necesitan grandes diques, y nosotros no los tenemos. De modo que construir un acorazado, sin construir todo eso, es perder el dinero en absoluto, porque para hacer acorazados es indispensable todo lo que he indicado, que cuesta mucho más de 500 millones. (…).

- Su visión de la evolución del mundo en su época y de la historia

Llaman la atención algunas opiones o ideas manifestadas por Miranda en sus discursos parlamentarios, que denotan un criterio muy personal fundado en un pensamiento consolidado por años de estudio y sin duda por su propia experiencia profesional. Siendo como era un erudito en física y resistencia de materiales, parece darnos una lección comparando la evolución física de las grandes conmociones geológicas de la tierra con las grandes guerras, para después razonar la evolución tecnológica de las armas navales. En el debate sobre la conveniencia o no de los acorazados en su nuevo programa naval manifestó, de lo general a lo particular, entre otras consideraciones lo siguiente (*Diario de las Sesiones de Cortes, Senado*, 10 de febrero de 1915):

> Las grandes guerras, como las grandes revoluciones, determinan en la historia de la humanidad épocas muy semejantes a las que determinan en la historia física del globo las grandes conmociones geológicas. Fuerzas engendradas por la evolución lenta, contínua e irresistible del planeta; fuerzas

[100] Como sabemos, la "Ley Miranda" de 17 de febrero de 1915 (Plan Naval o Segunda Ley de Escuadra) preveía la construcción de las diferentes clases de unidades por series, y en consecuencia, su contratación paulatina en grupos. Así, dos grupos de dos cruceros cada uno; dos grupos de tres cazatorpederos (destructores); y cinco grupos de seis y uno de cuatro submarinos; sin embargo, los tres cañoneros y los dieciocho guardacostas no tenían periodicidad en su contratación. Esa periodicidad paulatina de contratación en el tiempo permitió incorporar las nuevas enseñanzas y tecnología navales que surgiesen como más modernas. Apenas un año después de la aprobación de la ley y hechos los correspondientes estudios, se firmó el contrato con la SECN (24 de febrero de 1916) para la construcción de 4 cruceros, 6 cazatorpederos, 24 submarinos y 3 cañoneros. Las unidades más grandes, es decir, los cruceros se construirían en Ferrol, y el resto de unidades en Cartagena, comenzando por 3 cazatorpederos y 6 submarinos (los de la serie B). Finalmente, en febrero de 1920, dos meses antes de fallecer el almirante Miranda, artífice de la Ley, se firmó la orden de ejecución de los 3 cañoneros. Los 4 submarinos restantes, autorizados por el "Artículo Adicional" de la Ley, por gestión directa del ministro de Marina, se contrataron con la firma norteamericana Fore River, de Quincy (el futuro *Isaac Peral*) y los otros 3 con la compañía italiana Fiat San Giorgio, de la Spezia (los de la serie A). Como sabemos finalmente de los 24 submarinos previstos en Cartagena, se construyeron 12. La distribución de trabajo de los Astilleros según los buques a construir, venía ya desde el famoso dictamen del Marqués de la Ensenada: *"Ferrol para los buques grandes, Cádiz para los chicos y Cartagena para atender descalabros (…)"*, si bien ahora Cartagena pasaba a tener el protagonismo que antaño había tenido La Carraca (San Fernando, Cádiz).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> imperceptibles, primero, crecientes siempre e incontrastables por último, han venido manteniéndose en equilibrio durante mucho tiempo por la resistencia de los materiales sometidos a su empuje; pero llega un día en que esa resistencia ya no es suficiente; esas fuerzas, no contrarrestadas ya, actúan libremente; las capas se rompen, se dislocan, saltan y se sobreponen unas a otras, en desorden, y surge una forma nueva.
>
> Las aristas de las capas levantadas forman ahora las crestas de grandes montañas, donde antes había llanuras o mares; los ríos formados recientemente y los subsistentes de la época anterior buscan cauces nuevos; el clima se altera por completo y el suelo se prepara a dar vida a gérmenes hasta entonces completamente desconocidos.
>
> Estaría ciego quien no viese que a la hora presente, en Europa y en el mundo entero, la Humanidad está pasando por una crisis semejante; estaría ciego quien no viese que no ya los Instrumentos de combate, los instrumentos de guerra, sino *elementos muchísimo más importantes para la vida* de los pueblos están sufriendo una intensa y radical transformación; que factores sugeridos a la inteligencia humana por la necesidad imperiosa, apremiante de la guerra, factores nuevos, puestos al alcance de la Humanidad, van a alimentar industrias nuevas, también van a modificar los medios de locomoción y todas las manifestaciones de la actividad humana. En estas circunstancias algunos Sres. Senadores pretenden que el Gobierno concrete, puntualice, como dijo el señor general Concas, para los hijos de nuestros hijos.
>
> ¿Qué Nación habrá en el mundo, por poderosa que sea, que esté tan segura del porvenir, que sea capaz de trazar semejante programa? Yo no conozco ninguna; no hablemos ya de las beligerantes, pero aquí se han traído referencias de los Estados Unidos, y precisamente el Mensaje presidencial en la inauguración de sus Cámaras dice a este respecto lo siguiente: "Hemos considerado siempre que una Marina poderosa debe constituir nuestro y natural medio de defensa, teniendo en cuenta que hemos pensado siempre en defensa, nunca en agresiones y conquistas. Pero ¿quién nos dirá qué clase de arma debemos construir? ¿Cuándo nos dirán los técnicos qué clase de buques debemos construir y cuándo estarán de acuerdo en un plazo de diez años, si la eficacia relativa de las diferentes clases de escuadra continúan variando como la hemos visto variar en estos últimos meses? (…).
>
> Yo creo, señores (y esto lo veo con una evidencia clarísima), que es necesario desechar ilusiones; que España, en los momentos actuales, entiéndase bien, en los momentos actuales, no puede ni debe hacer otra cosa que procurarse aquellas armas cuya eficacia esté comprobada y que pueda adquirir rápidamente con sus limitados recursos, y nada más; y esa es la tendencia del proyecto. (…).

- Otros rasgos de su personalidad

A pesar de las ácidas críticas que recibió de algunos senadores como hemos podido comprobar, es prácticamente unánime la opinión de cuantos le conocieron y de los historiadores que Miranda sobresalía por sus *"condiciones excepcionales que lo hacían distinguirse de una manera extraordinaria"* (Vila Suanzes, S.F., circa 1950), o como escribió D. Pedro María Cardona[101]:

> El General Miranda y Godoy era una inteligencia soberana, fría, lógica, puesta al servicio de un corazón exaltado especialmente por el sentimiento del patriotismo; y se daba el caso curioso de que los pesimismos que aquella le dictaba, que no eran pocos ni dejaban de ser frecuentes, quedaban inmediatamente apagados por el fuego de su amor a la España grande, que era sinónimo en él con el sentimiento de su principal deber (…).

[101] CARDONA Y PRIETO, Pedro (1920): "Don Augusto Miranda y Godoy, Almirante de la Armada", en *Revista de Menorca*, Tomo XV, Epoca V; pp. 119-121.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El presidente del Gobierno D. Eduardo Dato se refirió a él en las Cortes como *"competentísimo Ministro"* y el conde de Romanones -en sus memorias[102]- lo describió con las siguientes palabras: *"El almirante Miranda, ministro de Marina con Dato, me prestó el servicio de continuar siéndolo conmigo; era hombre de gobierno completo, muy inteligente y leal"* y, también lo definió como *"hombre de gran perspicacia"*. Esta descripción tan precisa y elocuente indica que la percepción que de él tenía D. Álvaro Figueroa era la de poseer verdadera categoría de estadista en el sentido de tener "madera" de jefe de gobierno (*hombre de gobierno completo*).

No siendo por lo tanto un político "profesional" al uso en el sentido ideológico o partidista, sino simplemente un servidor público con gran capacidad de trabajo, talento y espíritu de servicio, sin embargo en su ejercicio ministerial y parlamentario, Miranda llegaría a demostrar que era un hábil y eficaz político con notable capacidad oratoria, persuasiva y dialéctica (en la *retórica o arte del bien decir*), como ponen de manifiesto los diarios de sesiones de las Cámaras. Pero por encima de todo podemos afirmar que el patriotismo fue su principal sentimiento y motivación. Como señala también Cardona Prieto[103] (1920):

> El Almirante Miranda sentía a su Patria, se inspiraba en su Patria con el amor puro y noble del desinterés, resolvía pensando siempre en su Patria (…). Fue Ministro gran parte del tiempo que duró la tragedia europea última, lo fue con liberales y conservadores, formó en Gobiernos homogeneos y de concentración y pudo ser fácilmente así porque el Almirante Miranda era solo el gobernante de su Nación, era especialmente el mantenedor de la neutralidad y de la salvación de España, que tenía como artículo de fe, era el español que asistía con todas sus actividades a su Patria en momentos difíciles para ellas.

Ya hemos visto que como oficial de la Armada y a lo largo de su dilatada carrera, Miranda supo ser también un líder lo cual no siempre se da en quien ejerce el Mando pues como señala el coronel de Infantería de Marina Fernando del Olmo Ochoa[104] (2021):

> Mandar es la principal responsabilidad que puede asumir un oficial. Pero nadie llegará a liderar, y menos aún a ser reconocido como un líder, si no es a través de su plena entrega y dedicación a lo largo de todo el tiempo durante el cual ejerza el mando que deberá ser, siempre y ante todo, honesto y generoso. Y aún así, el reconocimiento del líder a través del ejercicio del mando nunca está asegurado. Y nunca lo estará. El ejercicio del mando es un enorme y, a la vez, apasionante reto.

Su trayectoria como profesional, su "auctoritas" en el ejercicio del Mando militar se convirtiría también en Miranda en "liderazgo político" al frente del Ministerio de Marina. Es indudable que fue elegido para el cargo precisamente por su liderazgo, es decir, por sus cualidades y personalidad, capacidad para dirigir este Ministerio y para influir sobre las Instituciones y todos los sectores implicados en su ámbito de actuación. Como superior y último responsable de la Marina en su conjunto, podemos afirmar que Augusto Miranda supo efectivamente ejercer el "Mando", elevando la moral del personal a sus órdenes, en tiempos convulsos sin duda, de enormes dificultades tanto de orden interno como externo, esto último debido al contexto de guerra en Europa y los cuantiosos problemas que conllevó para España. Su ejemplo de conducta para los demás fue su mejor garantía de éxito. Resulta notorio que supo transmitir optimismo, energía, claridad de ideas en sus proyectos y firme resolución, lo que sin duda cohesionó al personal a sus órdenes y respecto a los objetivos a alcanzar: el resurgimiento y la modernización de la Armada y de las Marinas civiles.

[102] FIGUEROA Y TORRES, Álvaro (1999): *Notas de una vida (1912-1931)*. Marcial Pons Historia, pp. 389-390.

[103] Ob. Cit., p. 120.

[104] DEL OLMO OCHOA, Fernando (2021): "De qué hablamos cuando hablamos de mandar. Mando vs. Liderazgo", en *Revista General de Marina*, cuaderno de noviembre, p. 792.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

III. PENSAMIENTO NAVAL DE AUGUSTO MIRANDA

Preámbulo

> *El Oficial de Marina es y será siempre el elemento primordial del poder de una escuadra; hombre de acción pronta y enérgica, ha de estar dotado de cualidades superiores cuya conjunción en un mismo individuo no es frecuente. Cuerpo sano, ágil y vigoroso; inteligencia clara y previsora; rápida percepción ejercitada en el dominio perfecto de los conocimientos profesionales; voluntad firme y resuelta; espíritu elevado de abnegación y patriotismo.*
>
> (Almirante Augusto Miranda y Godoy)

3.1. NOCIÓN DE PENSAMIENTO NAVAL

Si el "Pensamiento" en cualquier asunto o materia ha de ser la génesis de toda acción humana[105], podemos inferir que todo aquello que hagamos sin una reflexión previa no merece ser considerado una acción pensada o bien justificada. En los tiempos agitados que vivimos no solemos encontrar el tiempo suficiente para pensar o reflexionar con detenimiento sobre cuál ha de ser nuestra posición, a dónde queremos llegar o cómo se alcanza un objetivo. La urgencia suele ser contradictoria o al menos en ocasiones desplaza a lo importante que es precisamente reflexionar, es decir, pensar debidamente -razonadamente- una acción próxima o futura aunque en ocasiones sea inevitable. Por ello es fundamental "planear" las acciones futuras si queremos que tengan éxito, o al menos, cierta eficacia. En circunstancias de incertidumbre o de prisas, el pensamiento razonado adquiere relevancia por su propia entidad.

En el ámbito militar y particularmente en la Armada[106], el Pensamiento Naval[107] aborda y recoge el conjunto de ideas, opiniones y juicios que tiene la Institución sobre los temas que le afectan (material, personal, estrategia, táctica, orgánica, logística, planeamiento operacional, recurso financiero, sistema de enseñanza, etc). Analiza de manera rigurosa la evolución de sus elementos constitutivos para extraer las debidas enseñanzas, consecuencias y conclusiones oportunas. Por ende, el "Pensamiento Naval" fortalece las capacidades de la Armada como organización y como fuerza militar al servicio de la sociedad y por lo tanto de su defensa. Tener una "idea naval" supone

[105] Los expertos consideran que el ser humano piensa incluso dormido, es decir, que el cerebro se mantiene activo y de ahí que el subconsciente a veces puede "traicionar" a la persona en tanto que sigue imaginando o pensando. Pensar, por lo tanto, es una actividad consustancial al ser humano.

[106] Instrucción de Organización núm. 306/2000, de 4 de septiembre, del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada sobre la Escuela de Guerra Naval, Anexo I "Concepto de Pensamiento Naval", apartado I, titulado también "Concepto de pensamiento naval".

[107] En el ámbito de la Armada, la Escuela de Guerra Naval (EGN), creó el Centro de Pensamiento Naval en el año 2000. Con sus trabajos y colaboraciones en forma de artículos se edita con carácter semestral, los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, una publicación técnica dirigida a recoger las aportaciones y reflexiones que como patrimonio intelectual defiende la existencia de la Armada y su misión de defensa militar del país y protección de los intereses marítimos de España. Ver PÉREZ RAMÍREZ, Enrique (2018): "Reflexiones sobre el pensamiento naval y la Armada", en *Cuadernos de Pensamiento Naval,* número 25, segundo semestre, pp. 23-38.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

pues pensar en clave naval resultando que, como afirmó el almirante D. Pedro Nieto Antúnez[108]: *"es el proceso intelectual que se inicia con la apreciación de un problema en el que el mar es factor transcendente y concluye con la decisión definitoria de una línea de actuación"*.

El "Proceso de Generación y Difusión del Pensamiento Naval" (PPN[109]), plasmado a lo largo de la historia en Instrucciones de Organización de las Autoridades Navales, es una herramienta imprescindible para adquirir y llegar a constituir los "Fundamentos Doctrinales y Conceptos Generales de la Armada" como Institución bien organizada. Conceptos como "cultura de defensa[110]", "cultura naval", "mentalidad naval" (complementaria de la "mentalidad terrestre" y de la "mentalidad aérea" en lo que a la acción conjunta de los Ejércitos y Armada se refiere) y "cultura de seguridad[111]", si bien se refieren a la sociedad en general, tienen un valor trascendental en el ámbito particular de las Fuerzas Armadas y, específicamente, en el ámbito estricto de la Armada. La toma de decisiones que afectan a la Armada provienen como en lo relativo al conjunto de las Fuerzas Armadas, en muchas materias, de instancias políticas superiores[112].

El planeamiento de la "Defensa Nacional" es siempre una cuestión de Estado. Se trata de una materia compleja, de indudable trascendencia, que afecta al conjunto de la sociedad. De igual forma que existe una estrategia general en la seguridad y defensa nacional[113], con un gran componente político y económico, existen estrategias específicas en la acción de cada ejército y por tanto terrestre, naval y aérea, que derivan de la primera. La vigente Estrategia de Seguridad Marítima[114] aborda cuatro capítulos: "Una visión integrada de la seguridad marítima"; "los riesgos y amenazas para la seguridad marítima nacional"; "el objetivo, los principios y líneas de acción de la estrategia

[108] A la sazón ministro de Marina, en la conferencia que pronunció en 1964 en la Cátedra de Alta Cultura Naval *Arzobispo Gelmírez* de la Universidad de Santiago de Compostela.

[109] Instrucción de Organización núm. 001/1978, de 21 de diciembre de 1998, del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) sobre "Fundamentos doctrinales y Conceptos Generales de la Organización de la Armada".

[110] Directiva de Defensa Nacional de 2012: *"La defensa de España debe ser asumida por todos los españoles como asunto de indudable trascendencia, de la que depende, junto a la independencia, la soberanía y la integridad territorial, la paz, la libertad, el respeto a nuestros intereses y la propia prosperidad. Una defensa eficaz exige la participación ciudadana, única forma para otorgarle continuidad y profundidad a las políticas. Por ello, se acentuará el esfuerzo en el desarrollo de una comunicación estratégica de la defensa que tendrá como finalidad fomentar una conciencia de defensa en España y, en más profundidad, una cultura de defensa"*.

[111] Estrategia de Seguridad Nacional: *"España debe fomentar una cultura de Seguridad Nacional, apoyada fundamentalmente en un sistema educativo integrador, que fortalezca la concienciación sobre las principales amenazas y desafíos actuales, y su posible impacto en la forma de vida y la prosperidad de los españoles. Una Seguridad Nacional eficaz requiere tanto la sensibilización social de los ciudadanos como la participación de sus representantes"*.

[112] A esos efectos, el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), imparte entre otros el llamado Curso de Defensa Nacional dirigido al ámbito civil de la defensa y la seguridad, con la *"finalidad específica de impulsar y dar a conocer la cultura de defensa entre autoridades y altos responsables civiles de la Administración del Estado y personas de relevancia de la vida política, económica y social"*. Ver http://www.defensa.gob.es/ceseden

[113] La primera publicación se denominó "Estrategia Española de Seguridad" en 2011, siendo denominadas después "Estrategia de Seguridad Nacional", en 2013 y 2017. Desde 2013 España dispone de una "Estrategia de Seguridad Marítima" dimanante de la Estrategia de Seguridad Nacional del mismo año. La última y vigente Estrategia de Seguridad Nacional 2021 ha sido aprobada por RD 1150/2021, de 28 de diciembre (*BOE* núm. 314, de 31-12-2021).

[114] Debemos tener en cuenta que actualmente más del 85 por ciento del comercio mundial se desarrolla por vía marítima, a pesar de una caída importante del intercambio comercial mundial en 2020, que en el ámbito marítimo afectó más al transporte de pasajeros y de servicios, que al trafico de contenedores se refiere, que apenas sufrió menoscabo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

marítima"; y "la seguridad marítima en el Sistema de Seguridad Nacional". Asume una visión un tanto generalista de la realidad marítima, aplicable a cualquier nación del mundo, con referencias a organizaciones multinacionales sobre las que recae en gran parte la Seguridad Nacional, de la que forma parte la Seguridad Marítima. Para nuestros efectos, Seguridad es equivalente a Soberanía. En gran medida, el mar/la mar es determinante en la evolución estratégica de muchas naciones, mayormente en aquellas que se consideran de "condición marítima". En este sentido, la Seguridad está íntimamente relacionada con la Prosperidad, pues ambas son finalidades u objetivos a alcanzar de forma simultánea.

En particular, los conceptos de "cultura naval" y de "mentalidad naval" son realmente dos niveles de un mismo concepto que se desarrollan en el conjunto de la población, siendo este último (mentalidad naval) un estado más avanzado que la simple cultura naval[115]. Ambos implican apreciar la importancia de la Armada y su misión. El "Pensamiento Naval" es todavía "algo más", un concepto más complejo y técnico. Cuando coincide ese pensamiento naval en un amplio consenso y se considera como "verdad", pasa a convertirse en "doctrina naval". Lo "naval" se diferencia de lo "marítimo" en que lo primero supone el posible ejercicio de la guerra, es decir, requiere el empleo de la fuerza naval. Tener moral o espíritu naval comporta ciertamente tener "alma naval" que se fundamenta en la tradición y la historia pero también en el entorno. Todo ello hace que lo "naval" se inscriba en el ámbito de "lo nacional" y que su percepción por la sociedad se deba a la condición geoestratégica de España y a la "mentalidad" en relación a la importancia del mar. El factor geográfico, por tanto, influye decisivamente en la condición marítima de España. Por ello los que deben crear ese "espíritu naval" han de ser tanto los políticos responsables, los propios marinos, los pensadores así como en general el propio pueblo español pues se trata realmente de un sentimiento que afecta al conjunto de la sociedad.

El pensamiento naval (o marítimo en sentido amplio) debe ser al mismo tiempo crítico y constructivo pues como señala el capitán de navío Fernández Diz[116] (2019):

> Todo análisis científico es un ejercicio de permanente criticismo sobre la cuestión que se está estudiando, o analizando, porque no hay otro camino para encontrar conclusiones que puedan ser válidas; es bajo esta condición como se hacen evidentes las ventajas o los inconvenientes de cualquier decisión, las lecciones que pudieran aprenderse derivadas del análisis de cualquier acontecimiento histórico o de los resultados de la aplicación práctica de tal o cual estrategia, en nuestro caso, naval.

Como cualquier otro pensamiento, el pensamiento naval exige constante "reconsideración", pues evoluciona con los cambios que se producen en el escenario militar y se perfecciona en el tiempo con la aportación de las personas más capaces que ejercen el liderazgo en la Armada. Por tanto el esquema convencional que se admite en la generación de este pensamiento, -según lo expuso el almirante D. Eliseo Álvarez-Arenas[117], insigne pensador naval y académico de la RAE-, suele ser el

[115] Como parte o elemento de la cultura de defensa, que promueve la Armada en particular difundiendo la conciencia marítima, la historia y cultura naval, y su contribución a la seguridad y defensa de España. A pesar de ello, podemos constatar que todavía hoy amplios sectores de nuestra sociedad ignoran o conocen escasamente las misiones y labores que realiza la Armada. Pero debemos precisar que esta percepción no es única de la sociedad española, sino que es casi una norma en muchos países marítimos donde sus ciudadanos denotan un escaso conocimiento de sus marinas de guerra, lo que ha dado lugar a acuñar el concepto de "ceguera marítima" para definir esta situación.

[116] FERNÁNDEZ DIZ, Aurelio (2019): "Del Pensamiento Naval al Pensamiento Conjunto", en *Cuadernos de Pensamiento Naval* número 26, primer semestre. Ministerio de Defensa, p.117.

[117] ÁLVAREZ-ARENAS Y PACHECO, Eliseo (2001): "Teoría del Pensamiento Naval", en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, número 1, mes de junio; citado por PÉREZ RAMIREZ, Enrique (2018): "Reflexiones sobre el pensamiento naval y la Armada", en *Cuadernos de Pensamiento Naval,* número 25, segundo semestre, p. 27.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

siguiente: 1. Ideas personales; 2. Difusión-Discusión; 3. Decantación de Ideas/Pensamiento 3.1. Ideas abandonadas 3.2. Consensos; y 4. Doctrina.

El objeto del Pensamiento Naval es tan amplio como temas afectan a la Armada, pero debe ser principalmente "pensamiento estratégico" porque forma parte de la defensa de la Nación[118]. Fortalece la capacidad de prospectiva de la organización y sirve para orientar la actividad de la Armada[119] (que es una "institución" como manifestación de un "espíritu objetivo" de la sociedad en su conjunto), entendiendo que cualquier institución es obra de muchos, en realidad de toda la sociedad y también de la propia historia. Pensamiento naval inherente a una institución muy antigua -la Armada-, que se proyecta en la historia y es inherente a la misma, pues en general como señala el coronel auditor Joaquín Ruiz Díez del Corral[120]: *"Pensamiento y Milicia han sido y son realidades interconectadas a lo largo de la historia de España".*

3.2. IDEAS Y CONCEPTOS DE PENSAMIENTO NAVAL. LA MISIÓN DE LA ARMADA

Preámbulo

> *El pensamiento naval (PN) es un reto en sí mismo. Es más difícil de definir que de comprender, pero creo sinceramente que ambas cosas son posibles. Fiel a la memoria de insignes almirantes y políticos destacados que impulsaron los grandes programas de modernización de nuestra Armada a lo largo de la historia, me atrevo a definir el PN como esa íntima convicción, esa certeza que se apoya en nuestro conocimiento, en nuestra experiencia, en nuestro mejor saber y entender en virtud de las cuales España, para poder defender sus intereses marítimos allí donde se encuentren amenazados, como viene sucediendo desde los principios de nuestra Historia, necesita una Armada fuerte, poderosa, militarmente disuasiva y doctrinalmente eficaz.*
>
> (Capitán de Navío Aurelio Fernández Diz[121])

---

[118] Y como consecuencia de ello, en caso de guerra, todo lo marítimo (el poder marítimo de la Marina Mercante) se convierte en estrategia naval, y depende del "poder naval" de la Armada, que ejerce el Estado a través del Ministerio de Defensa y de la propia Armada como titular de la fuerza naval. En tiempo de guerra, la Marina Mercante pasa al servicio de la Armada como recurso logístico imprescindible. En tiempo de paz, sin embargo, la "estrategia marítima" es complementaria de la estrategia naval.

[119] Instrucción de Organización 306/2000 del AJEMA ya citada, en su Anexo I.

[120] Ver RUIZ DÍEZ DEL CORRAL, Joaquín (2022): Reseña del libro de Feliú Bernárdez, Luis (2021): *Semblanza y pensamiento de militares españoles*; en *Revista General de Marina* (2022), cuaderno de enero-febrero, pp. 215-216. El mismo autor matiza que *"el desarrollo del pensamiento estratégico occidental se inicia en el Renacimiento y alcanza su plena madurez durante el siglo XIX".*

[121] FERNÁNDEZ DIZ, Aurelio (2019): "Del Pensamiento Naval al Pensamiento Conjunto", en *Cuadernos de Pensamiento Naval* número 26, primer semestre. Ministerio de Defensa (pp. 116-117). En el mismo artículo señala que *"al referirnos al Pensamiento Naval se puede afirmar que es un patrimonio intelectual que adorna a todas las personas, civiles o militares, que por su formación, por su conocimiento de la Historia o por su experiencia vital llegan al íntimo convencimiento de que es para España imprescindible dotarse de una Armada suficientemente poderosa que permita la necesaria, imprescindible, y tantas veces vital, defensa y protección de sus intereses marítimos, que no son pocos, repartidos por todos los mares del mundo."* (pp. 115-116).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La condición y dimensión marítima de España ha sido siempre clave a lo largo de la historia para el desarrollo y prosperidad de la nación[122]. La condición marítima de nuestro país se apoya en dos elementos o pilares, uno objetivo o geográfico, y otro subjetivo o percepción de la importancia del mar para España y los españoles. Esta percepción por los españoles varió mucho a lo largo de la historia e influyó constantemente para hacer de España, bien una nación poderosa a nivel global o, por el contrario, poco influyente o incluso irrelevante. Cada vez que España -a través del designio de sus gobernantes- dejaba de interesarse por sus intereses marítimos y pensaba solo en clave continental o nacional (territorial), perdía posición en el mundo. Podemos por ello decir que España, históricamente, ha sido y es una "nación marítima con mentalidad continental". Y lo ha sido prácticamente desde el siglo XVI, cuando tras el Descubrimiento del Nuevo Mundo -América- y otras grandes hazañas históricas protagonizadas por navegantes españoles (como las expediciones de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano, Primera Vuelta al Mundo; o el Descubrimiento del *Tornaviaje* en el Pacífico por Andrés de Urdaneta, Miguel de Legazpi, etc), España se convirtió en el primer Imperio oceánico de la historia[123], situación sin parangón con otras naciones hasta finales del siglo XVIII. En todo ese largo período, el principal nexo de unión de los inmensos territorios que abarcaba el Imperio español fue sin duda el mar, que fue también el nexo o vinculo para el desarrollo político, económico-comercial, cultural y científico.

La propia existencia del Imperio durante tres siglos y su complejo sistema político-administrativo en América no puede explicarse sin un control más o menos efectivo de las rutas comerciales, por lo que la estrategia naval[124] tuvo que tener necesariamente un peso importante al menos durante el siglo XVI. A pesar de ello, en general la política de los Austrias primero y de los Borbón después, desde Carlos I hasta el siglo XX fue más de "mentalidad continental", -en detrimento de la marítima-, pues dieron prioridad al territorio europeo -por mantener su supremacía militar-, sobre el americano o de ultramar. Al contrario que nuestra vecina Portugal, que sobre todo desde la invasión napoleónica, se alió políticamente con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, gran potencia naval, situando el mar como una de sus prioridades. La pobre o ausente política marítima de España en Ultramar, llevó a nuestra nación en el siglo XIX y progresivamente, a la pérdida de sus territorios ultramarinos, que culminó en 1898 frente a los Estados Unidos de América, la nueva y emergente potencia naval que nos arrebató de un plumazo las posesiones de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. La mentalidad continental o territorial continuó siendo mayoritaria entre la clase dirigente y las fuerzas

[122] La prosperidad económica depende, en gran medida, de garantizar los recursos y necesidades que emanan del mar, de ahí la necesidad de garantizar la libertad de navegación, la seguridad de las líneas de comunicación marítima y de la explotación de los recursos que nos brinda el mar.

[123] Son muchos los lemas, sentencias y citas históricas que ponen de manifiesto la importancia del mar para España en su historia milenaria desde los Reinos de Castilla y Aragón con la fundación de sus Marinas respectivas, antecedentes de la Armada Española. Así, entre otras, podemos mencionar las siguientes: *"Que el dueño del mar será siempre dueño de la tierra no fue sólo máxima de los Temístocles… la Corona de Castilla la conoció en algún tiempo, cuando los diestros y osados Cántabros corrían armados los mares hibérnico y británico y las costas septentrionales"*(Campany, 1787: *Ordenanzas de las armadas navales de Aragón de 1354*, p. VII); "*Tu regere imperio fluctus, Hispaniae memento"* (Recuerda España, que tú registe el imperio de los mares. Inscripción en la Puerta del Mar, Arsenal de La Carraca); *"Europa aprendió a navegar en libros españoles"* (Almirante Julio Guillén Tato); *"Si España quiere ser señora de sí misma, debe principiar por hacerse dueña de los mares… Su suerte va unida a la suerte de su marina"* (Joaquín Costa, 1884: *Estudios Jurídicos y Políticos*).

[124] Hasta el ataque a una flota española cargada de plata en 1628 por parte de corsarios holandeses, no se tomó verdadera conciencia sobre el peligro que se cernía sobre las comunicaciones atlánticas para el tráfico marítimo español, lo que dio lugar a la creación de las Armadas de Barlovento y del Mar del Sur, aun en el contexto de la crisis general que en el siglo XVII afectó sobre todo al poder naval español (Ver SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel (2008): *El Astillero de La Habana y la construcción naval militar.* Ministerio de Defensa, IHCN, p. 16).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

del Ejército, así puesto de manifiesto en los conflictos armados que nos afectaron durante el siglo XX, tanto en la larga Guerra de Marruecos como en la propia Guerra Civil.

Otro concepto destacable es el de la "*economía marítima*" que, en términos generales, se ocupa de todas las actividades relacionadas con el mar, como el comercio marítimo, la pesca (tanto de altura como de cabotaje), la industria de construcción naval (civil y militar) y sus relaciones con otros agentes, considerándose una parte fundamental dentro de un concepto más amplio de "*vida marítima*", que aborda todos los aspectos relacionados, ya sean estos culturales, sociales, institucionales, etc.

Por su parte, la aportación histórica de la Armada tanto a España como al Mundo es sin duda inconmensurable por los grandes logros que se han obtenido de su presencia e intervención en múltiples escenarios. Conforme a la narrativa oficial vigente de la Armada[125], que podemos asumir igualmente como una idea permanente de la función de esta institución a lo largo de la historia (sic):

> La Armada es una institución necesaria para España por su contribución para garantizar la Defensa Nacional, como recoge la Constitución; por su participación en la defensa colectiva con nuestros aliados; y por ser un actor relevante en la acción del Estado en la mar.
>
> La esencia de la Armada no ha cambiado desde su existencia y tiene su razón de ser en la defensa de España y la protección de los españoles, y de sus legítimos intereses, en y desde la mar, allá donde sea necesario. Para ello, como principal contribución a la Seguridad Marítima, la Armada realiza una permanente vigilancia y protección de los espacios marítimos de interés nacional y actúa allá donde existen situaciones que pueden afectar a la vida cotidiana de los españoles.
>
> La organización, los medios y los procedimientos se han ido adaptando a los tiempos, pero nuestro compromiso y los valores originales permanecen. Los principales valores que la Armada defiende y que la sociedad ha de esperar de nosotros son: el valor, la lealtad, el honor, la disciplina, el espíritu de sacrificio, el compañerismo, la perseverancia, la integridad y el sentido del deber.
>
> El pilar fundamental sobre el que es necesario afianzar el presente y construir el futuro de la Armada (como también lo ha sido en el pasado) es su personal: su éxito depende de los valores, moral, compromiso y profesionalidad de cada miembro de la Armada, de la igualdad de oportunidades y de la gestión que se haga de ese capital humano. En este sentido, es esencial tener en cuenta el talento de las personas, su grado de satisfacción y su compromiso hacia la institución. Por ello, la Armada está comprometida en alcanzar la excelencia en la formación de su personal, mediante una enseñanza adaptada a los retos que afronta, homologada con las titulaciones civiles y con un alto grado de componente tecnológica […].
>
> La Flota, con sus buques, aeronaves y unidades de Infantería de Marina continúa preparándose para participar en operaciones, allá donde lo demande el Gobierno […]. Para ello la Armada mira hacia el futuro con el propósito de prever y anticiparse a los cambios en el entorno, fomentar la innovación e incorporar los progresos tecnológicos que se precisen en cada momento.
>
> Como parte de las Fuerzas Armadas, la Armada contribuye a la defensa autónoma de España y a la disuasión colectiva como miembro de las Organizaciones Internacionales de Seguridad y Defensa (OISD) de las que forma parte. La Armada proporciona a las Fuerzas Armadas su capacidad exclusiva de proyección del poder naval sobre tierra. La Armada ha de continuar siendo el referente de la acción del Estado en la mar, actor destacado para toda la comunidad marítima, nacional y

[125] Directiva 5/2021, del AJEMA, de Comunicación Estratégica para el período 2021/2023.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> europea, demostrando su relevancia y capacidad de adaptación al cambio y a las nuevas tecnologías[126].

En el ámbito de la Armada y en relación al Pensamiento Naval, en el último siglo, el principal organismo competente de su generación, desarrollo y difusión ha sido el Estado Mayor de la Armada[127] (EMA), y dentro de su estructura, la Escuela de Guerra Naval[128], a la que se le asignaban los cometidos de: planificar, organizar y desarrollar los trabajos de investigación; planificar, impulsar, coordinar y desarrollar actividades para promover el interés por los temas navales; mantener relaciones institucionales con organismos civiles y militares relacionados con los estudios estratégicos; y difundir el resultado de sus trabajos. La Escuela de Guerra Naval fue durante 75 años (1925-2000), el centro docente encargado de formar a la élite pensante de la Armada, a sus futuros oficiales de Estado Mayor, que realizaban el Curso de Estado Mayor de Marina[129] (denominado tradicionalmente de "Guerra Naval"), que como su propio nombre indica estaba dirigido al estudio y análisis del Estado Mayor moderno en su funcionamiento y constitución, y los principios por los que se debe regir como parte inherente al Mando.

El estudio de la Guerra Naval en sus tres aspectos principales: Estrategia, Táctica y Orgánica y demás materias relacionadas, que capacitase a oficiales ejecutivos con cualidades acreditadas para ejercer el Mando. Antiguamente los oficiales diplomados de Estado Mayor, siendo solo una parte del todo que constituye la Armada, recibían esa formación específica en pensamiento naval.

En la actualidad, el oficial diplomado de Estado Mayor[130] (Diplomado de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas -DEM-; perfil de egreso):

> Es un oficial competente cuyo cometido principal es proporcionar al mando los elementos de juicio necesarios para fundamentar sus decisiones, traducir estas en órdenes y velar por su cumplimiento. La función del oficial DEM, es la de auxiliar a la acción de mando y a la alta dirección, mediante

[126] Como se adaptó igualmente la Armada en las primeras décadas del siglo XX, a los nuevos avances tecnológicos aplicados a la construcción naval y las plantas propulsoras de los buques (blindaje de los cascos, calderas y turbinas de vapor, motores de explosión, etc), que se implantaron con los planes navales de Maura-Ferrándiz (1908) y de Dato-Miranda (1914 y 1915).

[127] Creado en 1895, siguiendo el ejemplo del Ejército a lo largo del siglo XIX, que a su vez se había inspirado en los modelos franceses y prusianos. Se trataba más de un órgano de pensamiento que ejecutivo, capaz de elaborar "doctrina naval" por un lado, y de servir de órgano asesor para el gobierno y mando de la Armada por otro. Tras muchas vicisitudes a lo largo de la historia, el actual EMA elabora los planes que rigen la Armada, siendo el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) la máxima autoridad de la Armada, si bien desde la creación del Mando Conjunto de Operaciones -en el seno del EMAD-, ha perdido las funciones de dirección de las actividades operativas de la fuerza naval.

[128] Orden del Ministerio de Defensa núm. 82/2000, de 24 de marzo, por la que se crea la Escuela de Guerra Naval (EGN nueva), heredera de la antigua EGN creada por Real Decreto de 25 de mayo de 1925 (*Gaceta de Madrid*, núm. 146, de 26 de mayo de 1925, págs. 1050-1051). Como tal EGN en la actualidad ya no imparte el Curso de Estado Mayor (antiguo Curso de Guerra Naval).

[129] Actualmente Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas (EMFAS), que realizan de manera conjunta oficiales de los Ejércitos de Tierra y Aire, Armada, Guardia Civil, oficiales extranjeros e incluso algunos funcionarios civiles, en la Escuela de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, integrada en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN). La estructura general del curso abarca los siguientes módulos: Formación General; Liderazgo y Comunicación; Política de Seguridad y Defensa; Planeamiento de la Defensa; Planeamiento y Conducción de Operaciones y Ejercicios; e Investigación.

[130] Ver Instrucción 4/2022, de 21 de enero, del Jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), por la que se aprueba el Currículo del Curso para la obtención del Diploma de Estado Mayor (*BOD* núm. 21 de 1 de febrero de 2022).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> tareas de planeamiento, asesoramiento, coordinación y control, en los estados mayores específicos, conjuntos y combinados, órganos superiores y directivos del Ministerio de Defensa, así como en los organismos internacionales de seguridad y defensa de los que España forma parte.

Su formación académica es amplia, multidisciplinar, que les capacitará con la adquisición de competencias generales de pensamiento analítico-sintético y resolución de problemas; pensamiento crítico; pensamiento creativo y prospectivo; y orientación al logro.

Actualmente el cometido de difusión del Pensamiento Naval se encomienda a toda la Armada, y en el marco de ese plan general de "comunicación estratégica" de carácter permanente, se contemplan diversos objetivos[131] que sirven de guía en todos los ámbitos para transmitir el mensaje de su misión al servicio de España y del pueblo español. En nuestra opinión, salvando las distancias históricas y con todas las matizaciones que procedan, la Armada históricamente ha procurado cumplir esos mismos objetivos, con mayor o menor eficacia, en función de los recursos de los que ha dispuesto en cada período -casi siempre escasos-, y de la atención que ha merecido de la política.

- PODER MARÍTIMO Y PODER NAVAL

Otra noción clásica a tener en cuenta es la diferenciación[132] entre "Poder Marítimo" y "Poder Naval", pues el primero es un concepto más amplio que el segundo, en tanto que comprende todos los factores o elementos que facultan a una nación para explotar los recursos marinos y las vías de comunicación marítimas, es decir, el conjunto de factores geográficos (posición, cualidad y extensión del litoral), factores de apoyo logístico (puertos, bases, astilleros, industria auxiliar) y factores móviles (buques y otras embarcaciones de todo tipo) que contribuyen a ese fin. En tanto que el "Poder Naval", resultado también de todos esos factores, es el componente militar del poder marítimo, es decir, la fuerza naval de una nación cuya misión es la defensa del país en el ámbito marítimo y que asegura también la explotación de los recursos marinos y las comunicaciones marítimas tanto en tiempo de paz como en guerra.

Debemos tener presente que la extensión de mares y océanos representa más de ⅔ de la superficie de la Tierra, y por lo tanto, el mar es el medio principal a través del cual se desarrolla la vida comercial y económica del mundo. El continuo tráfico de materias primas (o de producción natural) entre las diferentes zonas del globo, se lleva a cabo desde "centros productores" a "centros de

[131] OBJ1: Destacar la importancia de la dimensión marítima de España. OBJ2: Consolidar la idea de que la Armada es el principal referente de la acción del Estado en la mar. OBJ3: Generar en los ciudadanos una conciencia homogénea y sólida de cuál es la razón de ser de la Armada y por qué es necesario que sea tecnológicamente avanzada, equilibrada, interoperable y expedicionaria (esta última supone un valor añadido y diferenciador dentro de las Armadas europeas). Consecuentemente, mostrar la necesidad de invertir en la modernización de sus equipos y en la preparación de la Fuerza. OBJ4: Transmitir la imagen de una Armada comprometida con los retos y tendencias tecnológicas, y mostrar el impacto de la Armada/Defensa en el desarrollo tecnológico y en la modernización de la industria de defensa. OBJ5: Promover el conocimiento de la aportación de la Armada a la historia de España y del Mundo. Apoyar iniciativas destinadas a difundir, proteger y defender el patrimonio histórico y cultural español, en particular el referente a cuestiones marítimas. OBJ6: Difundir, especialmente a la comunidad marítima española y europea, los valores y compromiso de la Armada con España y los españoles. OBJ7: Mostrar la Armada como una institución socialmente responsable, cooperante con el bien común, respetuosa con el medioambiente, garante de la igualdad de oportunidades y comprometida con los retos, tendencias actuales y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (Directiva 5/2021, del AJEMA, ya citada).

[132] Ver, entre otros, CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1983): *Armada Española, siglo XX*. Madrid, Ediciones Poniente. Tomo primero, p. 76. Y VILA GONZÁLEZ, Manuel (2021): "El problema fundamental del Poder Naval Español", en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, núm. 31, segundo semestre, editado por el Ministerio de Defensa, pp. 38-39.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

transformación", de los cuales salen los productos manufacturados que se transportan por mar a los lugares de consumo en todos los continentes.

El tráfico marítimo desde la antigüedad provocó como consecuencia el fenómeno de la piratería como forma de arrebatar por la fuerza las riquezas que se transportaban por mar, de igual forma que existía un fenómeno similar por tierra (históricamente los salteadores de caminos). Esa circunstancia hizo necesario armar los buques para defenderse, o bien hacerse escoltar por buques de guerra, es decir, buques destinados a combatir contra enemigos de muy diversa índole. La incesante mejora de las comunicaciones terrestres a partir de mediados del siglo XIX, con la extensión de los ferrocarriles y, más adelante, ya en el siglo XX con los transportes motorizados por carretera supuso un incremento muy notable del tráfico marítimo. Eso significa que el transporte de mercancías por mar se extiende en gran medida hacia el interior en todas las naciones del mundo, por lo que todas ellas tienen en mayor o menor proporción una dependencia económica del mar.

Desde la Revolución Industrial el valor de los fletes (precio del transporte por mar) fue bajando progresivamente por la mejora de las comunicaciones marítimas (progreso de los medios de propulsión naval, en la metalurgia de la construcción naval con buques de mucho mayor tonelaje) y de las instalaciones portuarias, llegando a representar un 80 por 100 del total del transporte mundial. La "red de caminos del mar" por la que discurre la "circulación económica del Mundo" impone una muy considerable superioridad al transporte marítimo[133] en comparación al transporte terrestre en datos como las capacidades entre unos y otros y los precios en cada medio de comunicación.

En relación al Poder Naval[134] como medio de defensa y ataque, es incuestionable afirmar que la guerra, en todas sus manifestaciones, es algo consubstancial con la existencia de la Humanidad desde el principio de los tiempos. Conforme a ello, existiendo el bien y el mal, la virtud y el pecado, la justicia y la injusticia, la guerra o lucha entre los humanos existe. La guerra es un hecho fatal, que podemos considerar desde la antigüedad como la continuación de la política internacional por medio de las armas. Por esa realidad el poder naval ha ejercido una gran influencia en la Historia universal. En los anales de la civilización humana podemos comprobar que el Poder Naval ha sido en muchos casos la clave de la evolución progresiva de los pueblos, que ha influido enormemente en su suerte, que ha sido árbitro supremo en las guerras, en las contiendas diplomáticas y en todos los acuerdos o pactos internacionales.

En la definición de la guerra como enfrentamiento armado, de forma general podemos afirmar que la guerra es el conjunto de batallas que integran un conflicto armado; y la batalla a su vez puede consistir en un conjunto de combates en un determinado tiempo y lugar. Las batallas constan básicamente de dos elementos: preparación (organización) y ejecución (táctica operacional o arte de combatir). Todo ello enmarcado dentro de una concepción o estrategia. Según la teoría más consolidada la estrategia guía a la táctica porque proporciona la inspiración general (o líneas generales), según la cual en términos militares la campaña debe ser llevada a cabo. De la estrategia pues se derivan los combates, se esfuerza porque tengan lugar en las mejores condiciones y porque produzcan los mejores resultados; los enlaza entre sí, los domina y los coordina para mantenerlos

[133] Obras grandiosas, entre otras muchas, como el Canal de Suez (que une el Mediterráneo con el Índico, a través del Mar Rojo), el Canal de Panamá (que une el Pacífico con el Atlántico) o el Canal de Kiel (une el Báltico con el Mar del Norte) acortaron los "caminos del mar", por los que circulan flotas mercantes con millones de toneladas, facilitando de manera sobresaliente la red marítima del tráfico mundial.

[134] Conforme al relato oficial del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada (Departamento de Estudios e Investigación).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

sobre la línea directriz que ella ha fijado, y que acomoda a los acontecimientos. En el orden naval la misión fundamental de las escuadras (flotas militares) es precisamente el "dominio del mar".

La historia nos enseña que en prácticamente todas las guerras, incluso las que podrían considerarse principalmente "terrestres" como fueron las campañas napoleónicas, al final se han resuelto mediante el "dominio del mar" pues la táctica del "bloqueo marítimo" a gran escala con todas las consecuencias económicas que conlleva, al anular el abastecimiento de materias y productos de todas clases, conduce inexorablemente a la victoria a la nación que domina el mar. Como afirmaba Jovellanos[135]: *"las fuerzas navales de un Estado fueron siempre el principal instrumento de sus triunfos, y su marina mercante el más abundante caudal de prosperidad".*

Y para concluir este apartado y en relación específica al actual "poder naval español", quisiera añadir la siguiente reflexión elocuentemente escrita por el analista naval Manuel Vila González[136] (2021), en la que señala lo siguiente:

> El poder naval, como nos enseñó la Monarquía Hispánica, depende de la geografía (y geopolítica), de la entidad de la fuerza naval y de la voluntad y habilidad de su uso. En España, está condicionado por la falta de financiación a la defensa (y el desequilibrio presupuestario del propio ministerio), por el personal y por las características de nuestra clase gobernante. Pero todo ello tiene una causa común que no es sino la carencia de cultura naval de nuestro pueblo. Y ante eso, solo los dirigentes pueden poner remedio, tomando la iniciativa con decisiones estratégicas valientes.

- LA MISIÓN DE LA ARMADA

Del análisis de los temas de comunicación[137] que aborda la Directiva analizada (5/2001 del AJEMA), podemos resumir y definir la misión de la Armada, como polivalente y multidisciplinar que engloba o abarca múltiples cuestiones: -contribuye de forma necesaria y definitiva a la defensa y seguridad de los espacios marítimos de España, en tanto que es el principal componente del poder marítimo español[138]. La Armada es uno de los componentes de las Fuerzas Armadas[139] junto al

[135] En DE LINARES Y PACHECO (1840): *Obras del Excmo. Sr. D. Melchor Gaspar de Jovellanos,* tomo VI.

[136] VILA GONZÁLEZ, Manuel (2021): "El problema fundamental del Poder Naval español" en *Cuadernos de Pensamiento Naval* número 31, segundo semestre 2021, p. 37 (pp. 37-51). En el mismo define el poder naval como "capacidad que tiene el Estado (único sujeto capaz de poseerlo), para actuar en y desde la mar en defensa de los intereses nacionales. El poder naval se circunscribe a la defensa, preparándose para ella en tiempo de paz. Mientras que el poder marítimo se extiende por todos aquellos ámbitos económicos, culturales, industriales, turísticos, científicos, comerciales, arqueológicos, deportivos, pesqueros, medioambientales, de infraestructura o incluso policiales y de seguridad que tienen relación directa con mares y océanos".

[137] Se relacionan los siguientes: 1. España, país eminentemente marítimo. 2. La Armada, referente del Estado en la mar. 3. La necesidad de contar con una Armada. 4. La contribución de la Armada a la paz y seguridad internacional. 5. El compromiso de la Armada con la sociedad española. 6. La Armada y la investigación científica. 7. Los beneficios de la inversión en la Armada. 8. La Armada y su apoyo a la industria nacional de España. 9. La Armada, a la cabeza de la transformación digital. 10. El personal, pilar fundamental de la Armada. 11. La Armada y su aportación a la historia. 12. La Armada y su defensa del Patrimonio Cultural Español. 13. La Armada y su compromiso con el desarrollo sostenible. 14. Comunicar dentro de la organización.

[138] Entendido este concepto como "medida del compromiso o capacidad global del país con la mar, para defenderlo de amenazas y desafíos, así como para explotarlo en beneficio propio".

[139] La misión constitucional de las Fuerzas Armadas está recogida en el Título Preliminar de nuestra norma suprema, la Constitución Española de 1978, art. 8.1.: "Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional"; art. 8.2: "Una ley orgánica regulará las bases de la organización militar conforme a los principios de la presente Constitución". Y corresponde al Gobierno la dirección de la política interior y

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Ejército de Tierra y el Ejército del Aire, que bajo la dirección del Jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), participa en operaciones permanentes, en territorio nacional o fuera de nuestras fronteras, con el objetivo de defender los intereses marítimos nacionales. Y como tal, la Armada cuenta con una capacidad única para proyectar el poder naval sobre tierra incluso en escenarios alejados, mediante el despliegue de una fuerza expedicionaria con sus buques (de superficie y submarinos), unidades de Infantería de Marina y unidades aéreas.

La renovación constante de la Armada tiene como objetivo, entre otros, la eficiencia en el mantenimiento de sus capacidades; -como principal referente de la acción del Estado en la mar[140], es un actor clave en todo lo relacionado con la Seguridad Marítima, que es un ámbito de especial interés para la Seguridad Nacional. Como integrante de las Fuerzas Armadas, la Armada contribuye a proteger la libertad, los derechos y el bienestar de los ciudadanos, a garantizar la defensa de España y sus principios y valores constitucionales, así como a contribuir a la paz y seguridad internacional[141] en cumplimiento de compromisos asumidos por el Estado; -es un instrumento eficaz y rentable de política exterior, que proporciona prestigio a España y contribuye notablemente a la acción exterior del Estado. La Armada tiene alcance global, y efectúa presencia en todo el planeta, siendo instrumento para la Diplomacia de Defensa. Embajadora de la Marca España mediante sus barcos y unidades desplegadas en misiones o en navegaciones como las del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*; -La Armada es responsable de levantar y actualizar la cartografía náutica, imprescindible para la seguridad en la navegación comercial, pesquera y deportiva. Contribuye con su esfuerzo a la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentaria, en apoyo de nuestro sector pesquero; -y, en definitiva, defiende todos los intereses nacionales marítimos en beneficio de la prosperidad y bienestar de los españoles.

A lo largo de la historia, la Armada ha participado en infinidad de expediciones científicas[142], unas por cuenta propia y en otras en colaboración con diversas instituciones, como las recientes campañas antárticas. Es la Armada quien proporciona la hora oficial a España, y garantiza su difusión a través del Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA). Cuenta con capacidad

exterior, la Administración civil y militar y la defensa del Estado (art. 97). El papel constitucional de las Fuerzas Armadas está respaldado, en primer lugar, por el propio principio de disciplina, consustancial en todo ejército. Y, también, por el principio de legitimidad específica respecto al referente normativo que le trasciende, y que convierte a las Fuerzas Armadas en instrumento al servicio de una organización superior, que no es otra que el Estado o la Nación. La vigente Constitución fue aprobada por las Cortes en sesiones plenarias del Congreso de los Diputados y del Senado celebradas el 31 de octubre de 1978. Fue ratificada por el pueblo español en referéndum el 6 de diciembre de 1978, y sancionada y promulgada por S.M. el Rey ante las Cortes el 27 de diciembre de 1978. Ha sido dos veces parcialmente reformada (en 1992 y en 2011) por imperativo de la pertenencia de España a la Unión Europea. Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2012): "En torno al mando supremo de las Fuerzas Armadas en la Constitución Española de 1978" en *Revista General de Marina*, cuaderno de octubre.

[140] Contribuye también en otros ámbitos entre los que se encuentran el científico y cultural, participando en misiones de apoyo a otras instituciones y organizaciones, tanto públicas como privadas.

[141] Participación de la Armada en las fuerzas navales permanentes de la OTAN (compromiso nacional a la Disuasión y Defensa compartida), y en operaciones en el exterior en ámbitos de la Unión Europea, Alianza Atlántica (OTAN) y otras Organizaciones internacionales de seguridad y defensa (OISD), que proporcionan seguridad a otras regiones del mundo lo que se transforma en desarrollo económico, derechos y libertades, que revierten positivamente en nuestro propio país.

[142] Entre ellas, la expedición político-científica alrededor del mundo de Alejando Malaspina y José de Bustamante (1789-1794; estudios de historia natural, cartografía, etnografía, astronomía, hidrografía, así como sobre los aspectos económicos, políticos y sociales) o la expedición de Jorge Juan y Antonio de Ulloa para medir el arco del meridiano terrestre en el Ecuador. La famosa expedición Balmis para la difusión de la vacuna contra la viruela contó también con el apoyo de la Real Armada.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

científica y de investigación, y contribuye a la protección del patrimonio arqueológico sumergido[143]. Vigilar y proteger el Patrimonio Arqueológico Sumergido (PAS) es objeto de la Seguridad Marítima y, en consecuencia, responsabilidad de la Armada. En este sentido, la Ley de Navegación Marítima (LNM) le atribuye competencias plenas para la protección de los buques y embarcaciones de Estado[144] naufragados o hundidos.

Supone un apoyo fundamental para la industria nacional de Defensa. La inversión en el conjunto de la Armada[145] es necesaria para mantener y mejorar sus capacidades y por tanto para cumplir las misiones que tiene encomendadas. Esa inversión supone implícitamente un impuso para la economía española por su contribución global a la industria, la innovación tecnológica, la investigación y la creación de empleo a todos los niveles. En particular la industria naval militar tiene un carácter marcadamente estratégico para la Armada[146] que le ha permitido posicionarse entre las más competitivas del mundo, ofreciendo a la industria nacional oportunidades de desarrollo y experimentación de proyectos I+D+I, y apoyando programas navales desarrollados por empresas españolas para otros países.

3.3. INTRODUCCIÓN AL PENSAMIENTO NAVAL DE AUGUSTO MIRANDA Y SU PROYECCIÓN ACTUAL

Preámbulo

> *Las doctrinas del almirante Miranda, expuestas en discursos parlamentarios y en los preámbulos de las leyes que bajo su administración se promulgaron, son modelos de pensamiento, cuyas ideas habrán necesariamente de recogerse en los programas futuros*[147]
>
> (*Vida Marítima*, 1920)

La política naval que diseñó y ejecutó el almirante Augusto Miranda durante sus mandatos ministeriales fue sin duda el reflejo de su "pensamiento naval", de su concepción estratégica en el

[143] RD 371/2020, que aprobó el Reglamento de Extracciones Marítimas, en el que se mantiene "la tradicional competencia de la Armada para autorizar las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los buques y bienes naufragados o hundidos, reconociendo su condición de actor especialmente cualificado" para "garantizar, junto con otros agentes, la protección de tales restos". Estos restos, en su conjunto, incluyen tanto el patrimonio arqueológico sumergido (PAS) como el que no es en sentido estricto PAS.

[144] Se entiende en ese concepto los pertenecientes a un estado o explotados por él y destinados únicamente para un servicio oficial no comercial, así buques de guerra, de vigilancia aduanera, etc. Estos pecios son bienes de dominio público estatal que gozan de inmunidad jurídica (inalienables, imprescriptibles e inembargables), según el art. 382 de la LNM, sea cual fuere el lugar en que se encuentren, ya sean aguas territoriales o aguas marítimas interiores, y cualquiera que fuera el momento en que se produjo la pérdida del buque o embarcación. La Armada protege el PAS y cuenta para ello con medios materiales y humanos, y actúa en colaboración con el Ministerio de Cultura y otras administraciones.

[145] Supone un retorno económico que actualmente se estima en 2,3€ por cada euro invertido, de ahí la importancia de alcanzar una adecuada asignación presupuestaria para la Armada, no solo para mantener sus capacidades sino también para impulsar la economía y obtener mayores beneficios.

[146] Por su capacidad para mantener una cota considerable de independencia tecnológica, tanto en el diseño de buques como en el desarrollo de sistemas navales (punto 8 de los temas de comunicación de la Directiva 5/2021 del AJEMA).

[147] Necrología del Almirante Miranda. *Vida Marítima* (1920), p. 210. (Revista de la Liga Marítima Española).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

más amplio sentido de este término (comprensivo de elementos como el plan de escuadra, la introducción del Arma Submarina y Aviación Naval, despliegue de la fuerza y apoyo logístico con la creación de las bases navales secundarias, etc), de sus ideas sobre el personal de las marinas españolas y otros tantos recursos de análisis sobre los cuales llegaría a consolidar una nueva "doctrina naval", que ha perdurado en parte hasta nuestros días.

Como en ocasión memorable señaló el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada:[148]

> En la persona de Augusto Miranda se conjugaron el oficial decidido, valeroso y vital que combatió con ardor en Cuba y Filipinas, con el líder reflexivo y con visión de futuro que marcó el rumbo que habría de seguir la Armada durante buena parte de la primera mitad del siglo XX. Precisamente esta faceta del hombre de mar que optó decididamente por modernizar la organización y los medios de combate de la Marina Española, cobra una gran actualidad en la situación en la que se encuentra la Armada, inmersa también en una profunda reorganización que afecta al conjunto de las Fuerzas Armadas, y habiendo optado, como en su día lo hiciera el Almirante Miranda, por la calidad y la tecnología más avanzada en sus unidades para encarar el futuro.

Coetáneo de Alfred Mahan[149], el pensamiento naval de Augusto Miranda coincide en muchos de sus postulados con el defendido por el famoso estratega norteamericano[150]. La importancia de desarrollar una armada potente y operativa que devolviese a España al menos una parte del prestigio y la fortaleza que había tenido antaño, eran para el almirante Miranda el *"leitmotiv"* de su acción como ministro de Marina, en el que puso todo su empeño. Su "visión marítima" de España, contradictoria con el tradicional pensamiento "terrestre o continental" que había predominado en nuestros gobernantes desde el siglo XVI, fueron un revulsivo determinante que impulsó toda su gestión de gobierno gracias al decisivo apoyo que tuvo del rey Alfonso XIII y de algunos de

[148] Discurso del AJEMA, almirante general D. Francisco Torrente Sánchez, en el Panteón de Marinos Ilustres, San Fernando, 17 de septiembre de 2002. En dicho acto solemne, inició su intervención señalando que el traslado de los restos mortales del almirante D. Augusto Miranda y Godoy, *"al lugar donde le corresponde: el Panteón de Marinos Ilustres, nos ha permitido honrar la memoria de una de las figuras clave de la historia contemporánea de la Armada y, me atrevería a decir, de España"*.

[149] Marino, historiador y estratega naval estadounidense, Alfred Thayer Mahan (1840-1914), fue profesor y presidente del Colegio de Guerra Naval (Naval War College) en Newport (Rhode Island). Fue también presidente de la American Historical Association (1902), y alcanzó el empleo de contralmirante de la Marina de los EE.UU. (US Navy, 1906). Como pensador e historiador Mahan tuvo enorme influencia en occidente por su doctrina marítima condensada en su famosa obra *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, publicada en 1890, cuyos postulados iremos comentando al analizar el pensamiento naval de Augusto Miranda. Del conjunto de la obra de Mahan se extraen lecciones para entender el éxito y fortaleza del Imperio Británico desde el periodo histórico que analiza hasta nuestros días, y que tenía su razón de origen en la supremacía marítima de esta nación, cuyo logro fue posible gracias al fomento de cinco elementos indispensables y complementarios: 1. un comercio exterior próspero; 2. una eficiente marina mercante, capaz de apoyar dicho comercio; 3. una potente marina de guerra (la Royal Navy), que podía ir a cualquier punto de la geografía en defensa de sus barcos de comercio; 4. una serie de bases marítimas para el aprovisionamiento y reparación de los buques que lo necesitasen; y 5. una serie de territorios o posesiones coloniales que proporcionaban a la metrópoli las materias primas necesarias para su industria, con la producción de todo tipo de productos. La presencia militar y comercial en las principales rutas marítimas del mundo era el objetivo a alcanzar por los EE.UU., siguiendo el ejemplo de Gran Bretaña. La influencia de las tesis de Mahan fueron cruciales en la política exterior estadounidense, que llevó a este país a un desarrollo naval muy considerable en pocos años, logrando una flota poderosa y operativa, que contaba ya con cinco acorazados en 1898 (Guerra hispano-estadounidense), situando a la US Navy en la tercera marina del mundo en 1900 y en la segunda en 1908. Otras obras destacadas de Mahan fueron: *The influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*; y *Strategic Lessons of the War of 1812-1815.*

[150] Incluso más recientemente, en el momento actual que vivimos, otro autor ha señalado las similitudes y paralelismos (cada uno en su contexto), de pensamiento naval existentes entre Mahan y otro marino español destacado del siglo XX, el contralmirante Fernando de Bordejé Morencos, ambos estudiosos de la guerra naval. Ver PARENTE RODRÍGUEZ, Gonzalo (2021): *El almirante Bordejé. El Mahan español.* Madrid: Editorial CSED.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

nuestros presidentes, especialmente Dato, el conde de Romanones y Maura, por este orden respecto a la pertenencia de Miranda a sus gobiernos, si bien como sabemos fue Maura el primero que inició realmente y de facto la reconstrucción de la Armada durante su "gobierno largo" de la mano de Ferrándiz.

España para Augusto Miranda cumplía los elementos o factores necesarios para poder recuperar su "Poder Naval" -conforme a lo sistematizado en las teorías de Mahan-, siendo dicho poder absolutamente necesario para el desenvolvimiento de nuestra nación por su condición marítima. En primer lugar (1), la situación geográfica. España es una nación eminentemente marítima y situada en una posición geoestratégica incomparable, próxima a las principales vías de tráfico marítimo, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, dominando el estrecho de Gibraltar. En segundo lugar (2), su configuración física territorial, con buenos puertos en todas sus costas, y un clima templado propicio al desarrollo comercial, como bien nos enseña la historia. En tercer lugar (3), su extensión territorial, pues España es un país relativamente grande, extenso en territorio peninsular, amplio litoral[151] y con enclaves de archipiélagos cercanos en Canarias y Baleares. Con fronteras terrestres y marítimas. En cuarto lugar (4), con una población considerable en número de habitantes. Un pueblo de espíritu aventurero, con virtudes históricas de arrojo, capacidad de sufrimiento y generoso en sus empresas ultramarinas, a pesar de la debacle de 1898. Un pueblo que puede y debe remontar su espíritu patriótico y su vocación marítima. En quinto lugar (5), el carácter nacional español, que aunque sufrió un desastre con la pérdida de las últimas colonias, era capaz de recuperar el interés por el comercio marítimo[152], asunto clave para el desarrollo de todas las marinas. Y en sexto lugar (6), el sistema de gobierno, que sea propicio a estimular la recuperación y reconstrucción de la Armada así como el impulso de las Marinas Mercante y de Pesca.

Políticos de la talla de Maura y Dato fueron trascendentales en esa política de regeneración marítima, como también el papel que jugó la Liga Marítima española con el apoyo de la burguesía industrial y mercantil. Por supuesto todo ello haciendo abstracción de los juicios peyorativos que Mahan[153] hizo de España, de los españoles y de nuestra historia, -sin duda influenciado por la leyenda negra anglosajona-, en el análisis de las campañas navales de los siglos XVII y XVIII,

[151] Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), el litoral español tiene una longitud de 7.905 km, que actualmente se extiende por 10 Comunidades Autónomas, 2 Ciudades Autónomas, 25 provincias y 428 municipios.

[152] Otra figura muy destacada como historiador y estratega, coetáneo de Mahan y Miranda, fue el británico Sir Julian S. Corbett (1854-1922), considerado el principal pensador naval del Reino Unido, aun siendo civil, que en su obra de referencia (1911) *Some Principles of Maritime Strategy* (London: Longsman, Green & Co), prioriza la defensa del tráfico mercante como la gran razón de ser de las marinas militares (*"el objeto de toda marina es la protección al tráfico"*) -en lo que coincide con Mahan-, definiendo las diferencias entre la guerra terrestre y la guerra naval.

[153] En la traducción de su obra más conocida, concretamente en el prólogo escrito por el teniente de navío D. Manuel Andújar y Solana, con su "docta y atinada pluma" como señalan los traductores (tenientes de navío D. Juan Cervera y D. Gerardo Sobrini), afortunadamente se encarga de contestar los párrafos negativos e injustos que Mahan dedicó a España en su *Influencia del Poder Naval en la Historia*, con afirmaciones como la siguiente: *"Pero con ser Mahan expositor magistral de las contiendas navales en sus aspectos mercantil y guerrero, adolece, para el que lo lea con ánimo desembarazado de previa preocupación, de que no enseña historia. En su mérito radica su principal defecto. Su perspectiva no tiene más que un término; su horizonte una sola dirección: el* Poder Naval. *Naturalmente el alma de la Patria española aparece en su libro empequeñecida, porque, para desventura nuestra del momento, no es la intuición del mar y de su poder por la que se dirigió el rumbo nacional. Otras idealidades, otros substratos históricos determinaron nuestra marcha complicada en la edad moderna. Acaso este camino fue equivocado, seguramente fatal, porque el pasado determina siempre el porvenir o influye en su dirección de manera preponderante; pero, equivocado o no, fatal o de libre elección, las virtudes de la raza campean y descuellan siempre y no nos abandonan, digan lo que quieran los detractores y pesimistas, ni aún en los últimos tremendos desastres (…)".* Mahan (1890) Ob. Cit, traducción española (1901), pp. 8 y 9.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

revelándose como un historiador dogmático y simplificador, y en consecuencia poco objetivo en su juicio sobre nuestra historia.

Es seguro que Miranda, como buen profesional y erudito, tomó buena nota de las tesis e ideas de Mahan en lo relativo a esos factores que determinan la aptitud necesaria en un pueblo orgulloso de sí mismo para conseguir llegar a ser una potencia naval, como efectivamente lo consiguió España a finales de la década de 1920. Ese factor de tipo geográfico que hace de España una nación bañada por el mar y abierta al mar, de extenso litoral marítimo (4.964 km), que determina inexorablemente la aptitud necesaria del pueblo español por desarrollar su comercio marítimo y el resurgimiento de sus marinas. En este sentido, el papel del Gobierno de la Nación es decisivo en cualquier tiempo y así lo fue para proteger los intereses marítimos, de ahí su función de salvaguarda e impulso de esos intereses, capitaneando el desarrollo de una Armada eficaz y operativa, algo que tuvo muy claro D. Augusto Miranda desde que asumió el mando y dirección política de la Armada. Su carácter optimista y firmeza de convicciones fueron determinantes en su ejecutoria política y militar, consciente de la necesidad de cambio y modernización, que empieza por promover una nueva "mentalidad marítima", a pesar de la resistencia que tuvo que afrontar desde diversos sectores políticos y dentro de la propia Armada[154].

Debemos recordar que Augusto Miranda se formó profesionalmente en una época de cierta confusión doctrinal[155], el último cuarto del siglo XIX, a nivel mundial en lo que a la "revolución del pensamiento y la estrategia naval" se refiere. Fue un tiempo de grandes avances en innovaciones tecnológicas, que tuvo su reflejo respecto al debate sobre los tipos de buques y combates que serían más eficaces en la guerra naval. En esa época nacen diversas publicaciones, de prensa y revistas navales de gran repercusión en el ámbito marítimo, como *The Engineer* en el Reino Unido, *Le Yaht* o *La Revue Maritime et Coloniale* en Francia, o el más conocido anuario naval británico *Jane´s Fightig Ships,* como también en España la propia *Revista General de Marina* (en 1877), *El Mundo Naval Ilustrado* (1897), *Revista de Navegación y Comercio* (1889) y *La Ilustración Española y Americana* (1869-1921). Ya a principios del siglo XX, la revista *Vida Marítima* (1902). Se extendió pues la información marítima en su conjunto (organización de marinas de guerra, astilleros, presupuestos, tecnología naval y artillera, etc), hasta niveles antes no imaginables. Se hicieron numerosos estudios retrospectivos para entender la eficacia de las campañas navales, analizando aspectos estratégicos y de táctica naval.

Como el siglo XIX en general había estado falto de grandes batallas navales, algunos decidieron estudiar las guerras de los siglos XVII y XVIII y otros se basaron más en analizar las nuevas condiciones estratégicas en el ambio naval. Existían diferentes opiniones sobre la guerra naval en el sentido de defender/optar bien por una gran batalla naval que decidiera el hipotético conflicto[156],

[154] Como organización jerarquizada, una parte del personal de la Armada en aquellas circunstancias difíciles, mostró resistencia al cambio de mentalidad y procedimientos que se fueron implantando desde la entrada en vigor de las reformas de Ferrándiz y Miranda. Sometidos a una normativa rígida en muchos asuntos, no resultó homogénea la implantación de reformas orgánicas en la reglamentación de cuerpos y escalas, entrada en servicio de nuevas tecnologías, etc, que motivó rechazo en algunos sectores. Si bien, en general e históricamente podemos afirmar que los Ejércitos y la Armada han liderado muchos cambios positivos en todos los ámbitos de desarrollo científico, tecnológico e incluso social. Un testimonio de lo dicho al principio lo podemos encontrar en la célebre frase del militar e historiador británico -teórico de la estrategia- Sir Basil Henry Liddell-Hart (1895-1970): *"sólo hay una cosa más difícil que introducir una idea nueva en la mente de un militar, y es extraer la idea antigua"*.

[155] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (1988): *Política Naval de la Restauración…* Ob. Cit. p.54.

[156] El Reino Unido, la mayor potencia naval de mundo durante el siglo XIX, formuló en 1889 su "Naval Defense Act" con el "Principio de los Dos Poderes", según el cual la Royal Navy debía ser siempre superior y más poderosa que la combinación de las dos siguientes potencias navales.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

con flotas poderosas de acorazados entablando combate a corta distancia (dos o tres millas), criterio entonces mayoritario, o por el contrario, con el uso de pequeños buques de guerra, los torpederos principalmente, que defendió en Francia la llamada *Jeune Ecole*[157], que postulaba construir muchos torpederos por el precio de un solo acorazado, y con una capacidad ofensiva teóricamente superior. Los torpederos se convirtieron en un arma decisiva en todo el proceso del combate, desde el principio hasta el final, pudiendo moverse a su antojo entre los grandes acorazados tanto propios como enemigos, auxiliando y protegiendo a sus buques como atacando a los contrarios. Así el combate naval se convertía en una especie de combates pequeños en una suerte de escaramuzas donde la audacia de cada comandante podía decidir la victoria. Y poco tiempo después los británicos pensaron en un buque mejor armado y tan rápido como los torpederos, que al mismo tiempo protegiese mejor como escolta al grueso de una escuadra de combate (buques de alta mar), creando primero cañoneros-torpederos y más adelante los llamados destructores. Otro debate era la potencia de los cañones y la resistencia de la coraza de los buques. Los franceses defendían potenciar la coraza de la línea de flotación de sus barcos pensando que ese sería el objetivo de los impactos de proyectiles enemigos. Los británicos por su parte eran partidarios de atacar desde sus buques la artillería (cañones) y superestructuras de los barcos enemigos, por ello protegían especialmente esas partes de los suyos.

De la gestión de gobierno del almirante Miranda en los ámbitos concretos del material naval de guerra y de modernización del personal militar, se derivaron nuevas tecnologías (de construcción naval, de máquinas propulsoras, de armas navales), procedimientos, métodos de trabajo y doctrinas, que mejoraron en todos los órdenes la operatividad de buques y el apoyo logístico (arsenales y bases navales) de la Armada en las décadas siguientes. Pero también conllevó, como comprobaremos más adelante, considerables mejoras para la marinas civiles, para el comercio marítimo y la seguridad de barcos y sus tripulaciones. Su pensamiento naval, forjado tras muchos años de experiencia profesional y de formación continua en su afán por aprender, tenía su fundamento en su idea nuclear de la mar como factor estratégico para el desarrollo de España, tanto en su manifestación del comercio marítimo como en lo que a la defensa militar se refiere a través de la fuerza naval. Marina militar y Marinas civiles (mercante y de pesca) fueron para él dos planos o manifestaciones de una misma realidad conceptual, el ámbito marítimo en toda su extensión.

Desde el principio de su mandato ministerial, Augusto Miranda[158] fue realista sobre la situación a la que se enfrentaba en el contexto socioeconómico de la España de su tiempo: *"La única aspiración*

---

[157] Los autores de esa nueva concepción de pensamiento naval fueron los almirantes Aube y Réveillere, los oficiales Gougueard y Montechant, así como el periodista Charmes. Defendían la idoneidad de los torpederos, que podían atacar en condiciones ventajosas (oscuridad, velocidad y tamaño reducido) a grandes buques, aunque algunos de ellos resultaran hundidos por el fuego enemigo. Incluso argumentaban que la juventud de los comandantes de los torpederos, frente a la mayor edad de los comandantes de los acorazados (y por ello más conservadores y lentos en sus reflejos), era una ventaja considerable en el combate con una estrategia ofensiva y defensiva al mismo tiempo. La influencia de la *Jeune école* francesa tuvo su reflejo en España en el plan de escuadra del ministro Beránguer (ejecutado a partir de 1887, siendo ya ministro Rodríguez Arias), por lo que se construyeron solo unidades pequeñas en detrimento de potentes buques de línea. Como consecuencia de ello, en 1898 no tenía la Armada ningún acorazado capaz de enfrentarse a la U.S. Navy, que ya disponía de ellos (cuya construcción se programó al mismo tiempo que el plan Beránguer), y así combatieron cinco unidades de esta clase en Santiago de Cuba, con una "masa de fuego" cinco veces superior a la de los buques españoles, que resultaron hundidos fácilmente y en apenas pocos minutos. Como señaló el contralmirante José Ignacio González-Aller: *"Cómo se consintió el lamentable error de Beránguer y Rodríguez de Arias de mantener los criterios de la Jeune Ecole en los programas navales a partir de 1886, el por qué de la conducción estratégica y táctica de la guerra con criterios tan pusilánimes aun teniendo en cuenta la evidente superioridad naval del enemigo, hasta qué punto la mala suerte o la aplicación de las Ordenanzas afrancesadas del siglo XVIII influyeron en el resultado adverso de Santiago de Cuba en 1898"* (Prólogo de la obra de VILA MIRANDA, Carlos (1998): *España y la Armada en las guerras de Cuba.* Gijón, Fundación Alvargonzález, p. 8).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

verdaderamente nacional de España es su reconstitución interna: para lograrla desea ardientemente la paz y el trabajo. A esta aspiración han de responder los planes futuros de construcciones navales, cuya finalidad ha de ser crear una marina capaz de mantener nuestro derecho a la paz (poder naval de disuasión y defensivo) *si alguien trata de atropellarlo, nuestra independencia y nuestra integridad"*.

Ya en su primera toma de posesión el 30 de octubre de 1913, Miranda había perfilado sus objetivos señalando que se proponía continuar la *"reconstitución interna de la Marina a fín de que el personal y el material, alma y cuerpo de la Armada, estén a la altura de las exigencias modernas",* esperando que le ayudarían todos en una obra tan trascendental como llena de responsabilidades. Indicó que esa reconstitución implicaba una transformación radical de algunos organismos para adaptar sus funciones al material moderno y condensó sus propósitos en esta frase: *"Preparar desde ahora mismo el personal y los pertrechos de la nueva escuadra, como si ésta hubiera de batirse inmediatamente después de armada"*. En esa transformación figuraba esencialmente la reorganización de las "clases subalternas" (suboficiales y marinería), a las que era preciso infundir la imprescindible aptitud para el desempeño de las funciones nuevas, no previstas hasta entonces; y con respecto a los créditos *"para mantener nuestras fuerzas navales en un completo estado de eficiencia marinera y militar"*, así como en lo relativo a las nuevas construcciones y habilitación de bases navales, sobre lo cual deliberarían las Cortes por tratarse de una cuestión eminentemente nacional (*Vida Marítima*, octubre de 1913).

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO POLÍTICO Y NAVAL

Consciente de las limitaciones de nuestra situación económica, industrial y presupuestaria, Augusto Miranda[159] contempló desde el principio su proyecto de ley de construcciones, por anualidades en un esfuerzo continuado a lo largo de varios años (la conocida como "segunda ley de escuadra"), pensamiento que expresó con estas ideas:

> Dentro de los límites que estableció la ley de 7 de enero de 1908 (Ley Maura-Ferrándiz). Lejos de crear una escuadra desproporcionada con nuestros recursos, el proyecto tiende, más que al armamento en sí con miras puramente militares, a servirse de la construcción naval como estímulo eficaz para lograr el desenvolvimiento ya empezado, de las industrias y del trabajo nacional. Puestos los ojos en ese objetivo, sin desatender las necesidades de la defensa de nuestras costas, las construcciones se limitarán a las indispensables para mantener en actividad nuestros astilleros, pues debe tenerse en cuenta que estos establecimientos, cedidos por virtud de aquella ley a la industria civil, se hallan hoy en condiciones de desarrollar una actividad tan grande como lo permitan nuestros recursos. Cerrarlos, aunque no fuese más que momentáneamente, sería deshacer un núcleo importantísimo de obreros inteligentes que acaba de formarse en ellos y que tendría que emigrar,

[158] Declaraciones del ministro de Marina D. Augusto Miranda a la revista *La Monarquía,* con motivo de la botadura del acorazado *Jaime I*, en Ferrol; reportaje titulado "¡Viva la Marina española!", con declaraciones de importantes políticos del momento, de las que destacamos la del Presidente del Consejo de Ministros, conde de Romanones, en sintonía con la de Miranda: *"España nunca podrá renunciar a poseer escuadra, a menos que renuncie también a defenderse contra posibles agresiones o a hacer que su personalidad sea respetada en el mundo. Con 3.000 kilómetros de costa, nuestro destino está indicado por la propia Naturaleza. Ser potencia marítima. ¿Hasta qué punto? Hasta donde llegue la energía nacional"*.

[159] Entrevista concedida a *El Universo*, y reproducida en *Vida Marítima,* febrero de 1914. Pero las consecuencias económicas de la Gran Guerra Europea de 1914-1918 fueron también devastadoras para España, por los efectos de la enorme inflación que causó, que impidió una política presupuestaria definida, por lo que no se aprobaron nuevos presupuestos entre los años 1915-1920, teniendo que prorrogar presupuestos con errores de cálculo muy notables. A pesar de que no llegaron a interrumpirse las construcciones navales previstas, sí se retrasaron mucho los plazos de entrega, debido a la dificultad de las importaciones de suministros procedentes del Reino Unido.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> llevando a otros países la riqueza que representa todo hombre apto para el trabajo; sería, además, detener o entorpecer el movimiento progresivo de desarrollo en las industrias relacionadas con ellos; industrias numerosas y precisamente las más importantes en nuestro país. Y digo las más importantes, porque siendo el hierro y los metales las materias primas en que más abunda nuestro suelo, es, a mi juicio, de la mayor importancia, desarrollar entre nosotros las industrias que los transforman, para no seguir presenciando el triste espectáculo de la exportación en grandes cantidades de los minerales en bruto y la importación simultánea de hierros y aceros elaborados en toda clase de máquinas y aparatos.
>
> Marcada esta orientación, dicho se está que la tendencia del proyecto será una protección decidida a nuestra industria y a nuestros obreros, hasta llegar a la exclusiva en el plazo más breve posible. Entonces será ocasión de ensanchar el molde de nuestras aspiraciones y pensar en el "Poder Naval", que será consecuencia de nuestra riqueza y de nuestra aptitud industrial, que hoy estamos en el deber de fomentar. A esto y a la habilitación de nuestras bases, construyendo diques, en los que, no sólo nuestros buques de guerra, sino los grandes trasatlánticos modernos, puedan repararse, se reduce el proyecto para cuya realización no se piden créditos superiores a los concedidos para esta atención en los últimos años. Nada puedo decir aún, porque sigo realizando estudios acerca de la manera de mejorar los servicios de la Armada en relación con los medios económicos de que hemos de disponer.

Queda reflejado pues su preocupación por lograr la autonomia industrial de nuestra nación respecto de países extranjeros en orden a ser autosuficientes de manera progresiva, proteger el empleo y la cualificación de los obreros en industria tan importante como la de construcción naval y sus auxiliares.

Para Miranda, con la consecución de una *"marina capaz"* o en otras palabras de una marina de guerra moderna[160], no solo se aseguraría defender dignamente nuestros intereses nacionales, con ello se aseguraría un comercio exterior próspero apoyando por ello y simultáneamente la consecución de una eficiente Marina Mercante, aspecto nada desdeñable como sabemos en su acción de gobierno y que analizaremos más adelante.

- ENSEÑANZAS DE LA GRAN GUERRA EUROPEA

La declaración oficial de neutralidad de España en la Gran Guerra, adoptada el 4 de agosto de 1914 por el gobierno Dato[161], que afortunadamente no encontró presiones en su contra de otros Estados como Reino Unido o Francia, -gracias sin duda a la previa neutralidad italiana, declarada tan solo dos días antes que la española-, *"tanto por el aspecto terrestre como por el naval del conflicto en el Mediterráneo (…), iba a tener efectos decisivos sobre la política naval y el proyecto de escuadra de Miranda (...)"*.

Las razones para evitar la guerra, no siempre bien entendidas por todos los sectores, podemos resumirlas en una carta[162] enviada por el jefe del Gobierno Eduardo Dato a su compañero de partido

[160] Partiendo de las terribles consecuencias del "Desastre del 98" que supuso la pérdida de prácticamente el 70 % de las unidades de la Flota, lo que supuso sin duda un esfuerzo añadido por el atraso en que se encontraba.

[161] Ver RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2010): *La reconstrucción de la Escuadra*. Ob. Cit. p. 252.

[162] Citada por ANCA ALAMILLO, Alejandro (2014): "La Armada ante el conflicto" en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre. Madrid, pp. 359-377. En dicho artículo describe las medidas adoptadas por el almirante Miranda para el despliegue de las unidades navales durante la Guerra (1914-1918). La mayoría de la sociedad española y de los partidos políticos de todas las tendencias apoyó la decisión del Gobierno, si bien hubo grupos de clara voluntad aliadófila o germanófila. No obstante lo anterior, se restringió la libertad de prensa (RO de 2 de agosto de 1914) para evitar campañas a favor o en contra de cada alianza. Otro dato importante es que durante el período de guerra el límite

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

y ex presidente Antonio Maura al mes siguiente de iniciado el conflicto europeo, en la que entre otras consideraciones señalaba:

> Abrigamos el propósito de no salirnos voluntariamente de la norma de conducta que trazamos al estallar la conflagración. De la neutralidad sólo nos apartaría una agresión de hecho o una comunicación que se nos dirigiese en términos de ultimátum para prestar nuestro concurso activo a algunos beligerantes… ¿Durará esa situación? ¿Nos empujarán los aliados a tomar partido con ellos o contra ellos? No lo espero, aunque no deja de inquietarme la hipótesis. Y no lo temo porque deben de saber que carecemos de medios materiales y de preparación adecuada para auxilios de hombres y elementos de guerra y que aún en el caso de que el país se prestase a emprender aventuras, que no se prestaría, tendría escasa eficacia nuestra cooperación. ¿No serviremos a los unos y a los otros conservando nuestra neutralidad para tremolar la bandera blanca y reunir; si tanto alcanzásemos, una conferencia de paz en nuestro país que pusiera término a la presente lucha?

Así, el *"viraje técnico y estratégico"*, como lo ha calificado el profesor Agustín Ramón Rodríguez González (2012)[163], del almirante Miranda respecto a su inicial plan de escuadra[164], vino dado por el estallido de la Gran Guerra europea, cuyo desarrollo en el ámbito naval, persuadió prudentemente a nuestro ministro a recoger las enseñanzas prácticas que la misma aportaba, en relación a una profunda revisión de los futuros buques. La inicial neutralidad de Italia antes mencionada y su posterior entrada en guerra del lado de los aliados (Triple Entente), aseguró también la neutralidad de España en el conflicto. Por el curso de los acontecimientos, se vio claro que ya no eran precisos *"grandes y costosos acorazados para pensar en una alianza y, por otro lado, desde el comienzo de la guerra los submarinos alemanes cosecharon sorprendentes éxitos, como el U-21, al hundir impunemente tres grandes cruceros británicos en el canal de la Mancha en una hora (…)"*. Así, los submarinos se revelaron como la más eficaz fuerza naval durante la etapa inicial de la I Guerra Mundial, lo que sin duda influyó en el pensamiento doctrinal-estratégico del almirante Miranda.

Tras varios meses de guerra en su faceta naval, el nuevo y definitivo plan de construcciones navales promovido por Miranda, interpretó muy bien las "lecciones" que el conflicto[165] estaba dando, por lo

---

de control efectivo de las aguas territoriales españolas quedó reducido a tres millas de la costa (por aplicación del XIII Convenio de La Haya de 18 de octubre de 1907, sobre derechos y deberes de los países neutrales en caso de guerra marítima; RD de 23-11-1914, art. 2), límite que volvería a las seis millas al terminar el conflicto. Dicho límite sería ampliado a las 12 millas actuales en el año 1977. Tanto unos como otros contendientes en la I Guerra Mundial violaron en diversas y numerosas ocasiones la neutralidad española, con acciones de diversa índole.

[163] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2012): "Planes Navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y grado de cumplimiento", en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre; pp. 241-261.

[164] Conocido como I Plan Miranda, presentado por RD de 7 de mayo de 1914. Por RD de 28 de octubre de 1914 se autorizó al Ministro de Marina a retirar dicho proyecto, y por otro RD de la misma fecha se le autorizaba a presentar a la Cortes un nuevo proyecto, que llevaría fecha de 30 de octubre. Los tres decretos consecutivos se publicaron en la *Gaceta de Madrid* nº 305, de 1 de noviembre de 1914, pp. 284-286. Según ese I Plan Miranda, el objetivo de la continuación de las construcciones navales y la habilitación de puertos militares era evitar *"las impulsiones discontinuas, aisladas, en asuntos de interés tan vital como son la defensa de nuestro territorio (...) y garantizar tanto el respeto a nuestra personalidad internacional (…) como el no menos importante de la influencia de la construcción naval en las industrias nacionales (…) y ello con la firmeza que se deriva del convencimiento de que los esfuerzos económicos que se dirigen al desarrollo y al estímulo de sus nacientes industrias responde siempre en todos los países un aumento considerable, a veces asombroso, de la riqueza pública"*.

[165] Es indudable que, como señaló la *Revista General de Marina* (mayo de 1920), en su necrológica del almirante Miranda que: *"la guerra europea, le obligó a modificar su plan. Era insensato emprender construcciones navales de cierta importancia en los momentos en que se iniciaban experiencias bélicas que habían de producir necesariamente cambios radicales en las unidades de combate, y el General Miranda sustituyó su primer proyecto por otro que solo incluía buques rápidos y submarinos, y en el que se organizaban también las bases navales secundarias, indispensables para servirles de apoyo"*.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

que reforzó significativamente la presencia de sumergibles o submarinos en su Programa Naval que sería finalmente aprobado (Ley Miranda de 1915). Otro autor acreditado como historiador naval, Alejandro Anca[166], lo corrobora igualmente con afirmaciones como las que siguen:

> Hay que reconocerle a Miranda la "cintura" que tuvo para cambiar sobre la marcha su programa naval, incorporando con inmediatez las primeras lecciones que estaba ofreciendo el conflicto. Así, por ejemplo, habilitaría la compra de la primera flotilla de submarinos de la que dispuso la Armada, añadiendo para ello un artículo adicional a la Ley de 17 de febrero de 1915. Y es que el celebérrimo hundimiento de los cruceros británicos *Abouquir, Hogue* y *Cressy* por el submarino *U-9* en el mar del Norte, el 22 de septiembre de 1914, pareció demostrar que los capital ships (acorazados) tenían perdida la batalla frente a los sumergibles, pues hasta ese momento las grandes flotas de acorazados no se habían enfrentado ni habían reñido batallas decisivas. Por esta razón y ajustándose a la realidad industrial del país, que en aquellas circunstancias no recibiría ni material ni ayuda técnica británica, descartó la construcción de aquellos navíos, que serían sustituidos por cruceros ligeros. Además, su gran visión estratégica hizo que se incluyera en el texto una partida destinada para la creación de una serie de "puertos refugio" (léase bases navales secundarias) que, diseminados a lo largo de nuestro litoral y ubicados cerca de puertos destacados o de rutas marítimas de gran importancia, facilitaron la defensa de aquellas plazas y aseguraron el abastecimiento a los barcos de la Armada, facilitando su movilidad durante la guerra (…) Y acertada fue también la decisión de dotar a la Armada con minas. Miranda, probablemente muy influenciado por lo sucedido en la batalla de Manila en 1898, había incorporado desde los primeros proyectos de su programa naval una partida para su adquisición. Y no le faltaba razón, pues durante la guerra estos artefactos demostrarían en muchas ocasiones su excepcional utilidad como arma defensiva, como por ejemplo cuando se comprobó su efectividad a lo largo de la jornada del día 18 de marzo de 1915, en la que fueron sus víctimas los viejos acorazados franceses destacados en Dardanelos (...).

En el mismo sentido, el almirante José María Treviño Ruiz[167] (2015), sobre la "mayoría de edad" que alcanzó el Arma Submarina durante la Gran Guerra de 1914-1918, señala:

> En el siglo XX vería la mayoría de edad un nuevo buque de guerra capaz de combatir bajo el agua con efectividad. En siglos anteriores se habían hecho toda clase de experimentos y pruebas de múltiples inventores de diversas nacionalidades, pero no será hasta el 22 de septiembre de 1914, en plena Gran Guerra, cuando el submarino alcanzase su mayoría de edad, siendo a partir de entonces tenido en cuenta por todos los almirantes y estados mayores navales. Ese día, el minúsculo *U-9*, al mando del teniente de navío Otto Weddingen, hundía en la zona meridional del mar del Norte tres cruceros acorazados de la orgullosa Royal Navy, los HMS *Hogue, Cressy* y *Aboukir*, de 12.000 t y 1.200 hombres de dotación cada uno. La noticia del hundimiento de los tres buques sacudió como un mazazo a todo el Reino Unido, y Winston Churchill, a la sazón primer lord del mar (en realidad del

[166] ANCA ALAMILLO, Alejandro (2014): "La Armada ante el conflicto" en *Revista General de Marina*, ob. cit. p. 365. El despliegue de la flota ordenado por Miranda a partir de septiembre de 1914 además de cubrir teóricamente la costa del Protectorado y las tres zonas marítimas (Mediterráneo, Cantábrico y Estrecho), tuvo como finalidad no solo proteger a nuestra Marina Mercante sino también -en otras ocasiones-, custodiar a los diferentes submarinos y buques mercantes alemanes que arribaron a puertos españoles por diferentes motivos, así como evitar posibles infracciones por parte de buques de los dos bandos.

[167] Ver TREVIÑO RUIZ, José María (2015): "El submarino en las Armadas extranjeras", en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre, p. 305.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Almirantazgo[168]), declaró: *"En tan solo una hora, un submarino de menos de 500 t y una veintena de hombres de dotación nos ha causado más bajas que las que tuvo Nelson en todas sus campañas".*

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO POLÍTICO Y NAVAL

En la Exposición de motivos de su nuevo proyecto de ley sobre "construcciones navales y habilitación de puertos militares", aprobado por Real Decreto de 30 de octubre de 1914[169], el almirante Miranda lo explicaba claramente:

> Los graves acontecimientos ocurridos en Europa con posterioridad a la presentación a las Cortes del proyecto de ley sobre construcciones navales, han dado lugar a enseñanza, tanto en el orden político como en el profesional o técnico, que marcan una orientación bien definida en cuanto a la índole de nuestros armamentos marítimos, y que traen como consecuencia inmediata la reforma de aquel proyecto.
>
> La voluntad nacional se ha manifestado de manera clara y explícita. El pueblo español ansía desarrollar su propia riqueza, y para ello quiere permanecer alejado de las actuales luchas internacionales, manteniendo la integridad de su territorio y el respeto a su personalidad y a su independencia. Esta afirmación determina resueltamente la finalidad de los armamentos.
>
> Por otra parte, los incidentes ocurridos en la guerra actual ponen ya de manifiesto *la gran importancia que por virtud de recientes perfeccionamientos han adquirido las armas submarinas* como elementos de defensa de las costas aun contra ataques de fuerzas navales muy superiores, y esta importancia no puede pasar inadvertida para España que tantos puntos vulnerables presenta en sus extensas y accidentadas costas. Queda todavía por averiguar el verdadero valor del acorazado actual; las armas poderosas que lo combaten determinarán tal vez su desaparición, o quizás su perfeccionamiento en proporciones que es imposible prever; pero lo que es indudable, *lo que no admite ya duda, es que el torpedo y la mina son armas eficacísimas en la defensa de sus costas.*
>
> No sería por tanto prudente emprender ahora construcciones de grandes buques, que seguramente han de sufrir en sus estructuras radicales transformaciones, pero es absolutamente indispensable y urgente proveernos de aquellos elementos de defensa cuya eficacia ha puesto de manifiesto de modo evidente la realidad.

- Comentario

[168] En aquella época, en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda el Primer Lord del Almirantazgo (*First Lord of the Admiralty*) era el equivalente a Ministro de Marina en el Gobierno (cargo político), mientras que el Primer Lord del Mar (*First Sea Lord*) era el jefe superior operativo de la Royal Navy, equivalente a nuestro Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA), es decir, el puesto profesional más alto de la Marina Real británica. Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2018): "Tradición naval: primer lord del Mar y AJEMA", miscelánea núm. 25.132, en *Revista General de Marina,* cuaderno de noviembre, pp. 797-798.

[169] Publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 305, de 1 de noviembre de 1914. A la altura de la publicación de su definitivo Plan Naval (Ley Miranda de 17-2-1915), otro autor (CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: ob. cit. pp. 127-130) confirma lo descrito en párrafos anteriores por otros historiadores navales; así, los *"hechos observados en el transcurso de seis meses de guerra parecen indicar que los grandes buques tienen perdida la partida frente a los submarinos armados con torpedos, las grandes flotas no han hecho acto de presencia en los mares y no se han reñido batallas decisivas con la intervención de las grandes unidades de línea de ambos contendientes, y las acciones de Heligoland (28-8-1914), Coronel (1-11-1914), Malvinas (8-12-1914), y Dogger Bank (24-1-1915) se han desarrollado entre buques de la categoría de crucero -crucero de combate el de mayor desplazamiento-, destructor y submarino; ninguna de ellas ha sido decisiva ni siquiera ha proporcionado supremacías importantes (…). Más notorios son los resultados logrados por los cruceros auxiliares y submarinos germanos frente a los buques de superficie: el hundimiento del crucero británico* Pathfinder *(5-9-1914) por el* U-21 *y de los también cruceros acorazados* Abouquir, Hogue y Cressy *por el* U-9 *(22-9-1914) en sólo unos minutos. Aún no han comenzado los numerosos hundimientos de buques mercantes que se producirán cuando los alemanes emprendan sus campañas submarinas (…)."*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El tiempo le daría la razón y sus afirmaciones como pensamiento doctrinal estratégico respecto al futuro del tipo de buques a programar y sus tácticas operacionales resulta verdaderamente premonitorio, tanto por el desarrollo de los submarinos como de los cruceros ligeros y destructores. Y otro tanto cabe decir respecto a las eficaces nuevas armas navales, torpedos y minas. En el caso de los acorazados ("capital ships"), acierta sin duda al afirmar que estos tendrían *"radicales transformaciones"*, como efectivamente sucedió en las series posteriores que se construirían, conforme a los acuerdos de Washington de limitación de armamentos navales.

En unas expresivas declaraciones (Diario *ABC,* de 1 de enero de 1915, p. 8), el ministro de Marina Augusto Miranda afirmaba:

> Ninguna guerra ha producido jamás en el material de la Marina una revolución tan profunda como la actual. *Los principios en que se apoyaban la estrategia y la táctica naval están sufriendo transformaciones tan radicales, que es ya patente la necesidad de renunciar a las ideas dominantes en estas materias* hace tan sólo seis meses y adoptar como realidades indiscutibles las que en esa misma época eran tenidas por exageraciones fantásticas de imaginaciones desequilibradas.

Arduos debates se sucedieron en el Congreso de los Diputados y en el Senado durante la tramitación del proyecto de ley de Escuadra de Miranda, pero quizá quedó demostrado la inteligencia de los planteamientos programados por el Ministro y la importancia creciente que los submarinos habían adquirido y tuvieron durante los primeros meses de la Gran Guerra, hecho reconocido por parlamentarios de diversos grupos políticos en las dos Cámaras. Entre otros, podemos reproducir las ecuánimes palabras pronunciadas por el senador Sr. Garay Rowart, miembro de la Comisión que estudió y aprobó el dictamen del proyecto de ley sobre el Plan Naval del almirante Miranda, en la sesión del lunes 8 de febrero de 1915 (*Diario de las Sesiones de Cortes, Senado*, p. 685 y ss.), en la que, entre otras consideraciones, señaló:

> Este proyecto, como han dicho con su gran competencia el Sr. Ministro y los individuos de la Comisión en la otra Cámara y en ésta, es un proyecto que se ha presentado después de oir el consejo de todos aquellos centros y de todas aquellas personas que por su competencia y por su autoridad habían de ser consultadas; y se ha presentado abarcando no solamente el problema de la defensa naval de España, sino abarcando también el problema total de la defensa del país. De suerte que, tras este proyecto, vendrán otros proyectos continuadores de la obra, porque no es solamente el Ministerio de Marina el que debe entender en la defensa nacional, sino también el de la Guerra, porque ésta abarca ramos y extremos que están bajo la jurisdicción de los dos Ministerios.
>
> *La guerra actual, como se ha dicho, ha tenido algunas enseñanzas*. No vamos en estos momentos a decir que sean enseñanzas definitivas, que hayan de cambiar por completo el sistema, el curso y la manera de hacer la guerra naval en los antiguos tiempos; *pero sí hay alguna enseñanza, como decía elocuentemente el Sr. Ministro de Marina en la otra Cámara*, y es que antes de la guerra no se buscaba más que tener una escuadra poderosa para ir a combatir al enemigo, derrotarle, y entonces, adueñados de los mares, poder acorralar a la nación contraria; y hoy se ha visto, en los diferentes hechos navales que han ocurrido en la presente guerra, que hay dos formas de combatir: la forma ofensiva y la defensiva, y que el submarino preconizado por gentes que antes producían la sonrisa de los que les escuchaban, porque les creían influídos por las lecturas de Julio Verne, ha venido a hacer en la guerra una transformación tan transcendental, que podemos decir que el submarino es la honda de David que permite a los pobres, a los pequeños y a los que tienen pocos elementos, combatir con los grandes.
>
> Así veis que no se han perdido en esta contienda más que cinco submarinos y, en cambio, estos cinco submarinos (y me refiero a estadísticas del mes de Noviembre), han hecho que 79.500 toneladas estén ya en el fondo de los mares. De estos submarinos, únicamente dos han sido destruídos por la

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> eficacia de los cañones de los barcos que les combatían, uno inglés y otro alemán, porque es sabido que a cuatro metros bajo la superficie del agua, es tan poderosa la defensa que establece esta cantidad de agua, que es completamente ineficaz el proyectil que pueda lanzarse contra el submarino (…).
>
> No quedarán indefensas las islas Canarias; y que esto ha sido una preocupación del Gobierno y por eso ha pensado en los submarinos que puedan navegar en alta mar, seguir a la escuadra y que el señor general Miranda (ministro) no es partidario como Percy Scott de la desaparición del acorazado. Si no los hace ahora es porque entiende que estos submarinos que cuestan menos, son más útiles para la defensa y mucho más eficaces; que han de tener una gran utilidad los cruceros, pues no podemos olvidar nuestra situación geográfica. Estamos colocados en el extremo occidental de Europa en la afluencia del mar Atlántico y del mar Mediterráneo, al Norte del continente africano (…).
>
> *Reconozco que en el proyecto del Sr. Ministro de Marina, como decía, hay una parte material, la de que vayamos teniendo escuadra* y que no estemos como hasta 1908, que no teníamos, se puede decir, ningún barco; *pero además hay una parte moral*, y es la de ver que, poco a poco, y a medida que lo vayan permitiendo nuestros medios económicos, vamos a volver a tener confianza en nosotros mismos y a no seguir diciendo que no valemos nada y que podemos ser atropellados por todos, que somos una Nación desgraciada, olvidándonos de lo que significamos en la Historia y de nuestros grandes hechos del pasado.

Por su parte, el senador Sr. Palomo, en su turno de intervención en el mismo debate, por lo que se aprecia bien informado del curso de los acontecimientos anteriores y durante la presente guerra naval, elogiaba la posición del almirante Miranda señalando entre otras consideraciones lo siguiente:

> Hay quienes creen que nosotros somos defensores de los sumergibles porque como no somos técnicos no podemos formar juicio del valor y la eficacia del submarino, como arma de combate, y afirman que estamos completamente equivocados. Yo creo que no. *Yo creo que el ilustre general Miranda*[170]*, Ministro de Marina, ha sabido colocarse en aquella situación de equilibrio que hace falta para poder determinar cómo puede España tener escuadra y cómo hay que empezar a tenerla;* y aunque su opinión técnica -porque su ilustración nos es perfectamente conocida- ha de señalar seguramente el acorazado como primera unidad indiscutible de combate, tuvo que retirar el proyecto de segunda escuadra en el que se proponía un gran acorazado, porque era absolutamente imposible llevar los elementos económicos del país a su construcción.
>
> El Sr. Ministro de Marina, con un equilibrio y una serenidad de juicio, dignos del mayor elogio, con una tranquilidad y serenidad admirables para que no influyera en su espíritu absolutamente nada, ni siquiera ese afán que en el Cuerpo General de la Armada, a que él dignamente pertenece, hay que existan acorazados, *tuvo el valor suficiente para separar el acorazado a fin de que fuera viable el proyecto de construcción de segunda escuadra.* (…), porque la verdad es que yo acerté cuando un técnico de la capacidad del señor general Miranda se convenció de que, indiscutiblemente, era el sumergible una unidad naval importantísima por su valor en los combates. (…). Creo que es cosa completamente demostrada que las experiencias de la guerra han venido a acreditar mucho más el sumergible que la opinión de Sir Percy Scott, *y creo que ha estado acertadísimo el ilustre general Miranda al proponer el número de sumergibles* que ha creído que se podían construir, suprimiendo, por ahora, los acorazados (…).

[170] Debe señalarse que con anterioridad al final de la Guerra Civil Española (1936-1939), los almirantes de la Armada tenían tratamiento de "general" cuando a ellos se dirigían, y que posteriormente se adoptó el uso y tratamiento actual de "almirante" para referirse a los oficiales generales del Cuerpo General de la Armada que ostentan los empleos de contralmirante, vicealmirante, almirante y almirante general actualmente reconocidos en la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar. Y por supuesto también a los oficiales generales del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, que pueden alcanzar los empleos de contralmirante y vicealmirante.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> ¿Cómo se podría desarrollar la alianza marítima con la Marina Mercante, sin tener la protección y el apoyo de la Marina de Guerra? Es imposible. Es necesario tener elementos de protección. ¿Cuáles pueden ser? Los cruceros rápidos, para responder en épocas de paz a esta necesidad, y en las de guerra a otras muchas, que todos conocemos por la experiencia y la observación diaria que la actual guerra nos ofrece. Los cruceros rápidos son de absoluta necesidad en toda escuadra. Después cuando vayan a formar parte de una escuadra de combate, tendrán que ir en la proporción necesaria, y en relación con la que vayan a combatir (…).

Otro aspecto que destacan los estudiosos del papel de nuestra Marina durante la I Guerra Mundial bajo la dirección de Miranda, es la eficaz labor de inteligencia que llevó a cabo la Armada a través de sus agregados navales en todas las potencias intervinientes en el conflicto, remitiendo regularmente al Ministerio informes detallados, que abarcaban los más variados aspectos sobre la guerra en curso. Informes[171] que se valían también de la copiosa información que recababa el personal diplomático y consular así como de otros agentes de España en el extranjero, y que han sido valorados como de gran nivel. Igualmente cabe destacar la cooperación que España[172] brindó en la protección de los buques hospitales aliados (británicos, franceses, italianos y griegos) durante la guerra, con la participación de oficiales de la Armada embarcados en dichos buques como observadores y comisarios de inspección desde mediados de 1917 (RO de 11 de agosto), para garantizar que no transportaban contrabando de guerra.

3.4. SU PENSAMIENTO SOBRE LA ENSEÑANZA NAVAL

Preámbulo

> *La enseñanza es la educación de la inteligencia*
>
> (Almirante Augusto Miranda y Godoy)
>
> *La nación que hace una gran distinción entre sus estudiosos y sus guerreros tendrá su pensamiento hecho por cobardes y su lucha realizada por tontos*
>
> (Tucídides[173])

[171] AGMAB, Legajo 7646, citado por ANCA ALAMILLO (2014), Ibídem, p. 372.

[172] El papel que jugó Alfonso XIII fue también decisivo como mediador, proponiendo la presencia de observadores españoles para asegurar el correcto empleo de los buques hospitales, tras haber sido muchos torpedeados por submarinos alemanes, consiguiendo que disminuyeran notablemente esos ataques. El Rey llegó incluso a crear una oficina en el Palacio Real para atender todas las demandas y reclamaciones que se produjesen no solo en el ámbito naval sino también sobre la inspección de campos de prisioneros, en donde llegaron a realizarse hasta 4.000 visitas de comisionados españoles, logrando obtener mejoras para sus afectados. Se calcula que fueron más de 140.000 los prisioneros que se beneficiaron, consiguiéndose también la repatriación de miles de prisioneros enfermos y civiles. Por su relevante papel, llegó a ser propuesto para el Premio Nobel de la Paz, que finalmente recayó en el Comité Internacional de la Cruz Roja.

[173] En su obra *Historia de la Guerra del Peloponeso* (siglo V a.C. entre Esparta y Atenas). Tucídides (Antigua Atenas, 460 a.C. - Tracia, ¿396? a.C.), político, historiador y militar, es considerado por algunos autores como el "padre" de la historiografía científica, debido a sus criterios sobre recopilación de pruebas y de sus análisis en términos de causa-efecto sin referencia a la intervención de dioses. Considerado por otra parte uno de los fundadores del "realismo político", que estudia las relaciones entre las naciones en función de su poder y no en razón de la justicia. (Ver su biografía en wikipedia.org).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Honor, valor, disciplina y lealtad

(valores o virtudes[174] inscritas en el Patio de Alumnos "Álvaro de Bazán", de la Escuela Naval Militar)

Como introducción a este epígrafe podemos decir que las reformas que abordó Augusto Miranda en materia tan sensible e importante como la "Enseñanza Naval" se basaron sin duda -como las demás que emprendió en otros asuntos- en postulados de su pensamiento[175] que expresó con afirmaciones como *"la enseñanza es la educación de la inteligencia"* partiendo de la premisa según la cual para él "*las leyes han de derivarse de la naturaleza de las cosas. Los preceptos por los cuales se rige en un país un cierto organismo social, por perfecto que sea su funcionamiento, no son por este solo hecho aplicables las más veces a otro país, a otras razas y a otras costumbres (…)".*

- Comentario

Curiosamente con la afirmación *"las leyes han de derivarse de la naturaleza de las cosas"*, el pensamiento de Augusto Miranda coincide con el expresado por el famoso filósofo y jurista francés Montesquieu (Carlos Luis de Secondat, Barón de la Brède y posteriormente de Montesquieu, 1689-1755), en su análisis sobre la teoría de las leyes y la naturaleza de las cosas, fundamento de la Historia y del Derecho. Para Montesquieu[176], existe un concepto científico-natural de ley en su más amplia significación afirmando que las leyes son las relaciones necesarias que se derivan de la naturaleza de las cosas. Como señala el profesor Blanco González (1989): *"El concepto Naturaleza (…) es tomado por Montesquieu como un conjunto de realidades físicas (clima, población, bondad del suelo… etc), y de realidades históricas (costumbres, comercio, moneda…). La norma jurídica es así una adecuación a las realidades naturales en cuanto se ajusta a las relaciones necesarias que dimanan de ellas".*

Miranda defendió la aplicación de principios didácticos como *"la simultaneidad de la enseñanza teórica y de la experimental o práctica"*, que justificaba diciendo que *"hace ya tiempo practican todos, no admite duda alguna respecto a su conveniencia (...)".*

La "*formación profesional*" del personal la contemplaba afirmando la necesidad de desempeñar los centros docentes de nuestra Marina tres funciones básicas: la enseñanza profesional, la educación militar y la selección.

[174] El código ético de las Fuerzas Armadas recogido en las Reales Ordenanzas (RR.OO.), representa los valores propios de esta Institución. Los valores son los principios sobre los que se asienta una sociedad. El honor, el valor y el espíritu de servicio son valores que pueden darse en toda la sociedad pues no son patrimonio exclusivo de la Milicia. Otros valores como la disciplina, la lealtad, el compañerismo o el sacrificio sin embargo se dan con más intensidad entre los militares que en otras profesiones, por las circunstancias y situaciones específicas que el ejercicio de su profesión comporta. Ver VICARIO ECHEVARRÍA, Santiago (2020): "Valor, abnegación y espíritu de servicio en las Fuerzas Armadas", en *Monografías 155, Selección de los ocho mejores trabajos de fin de curso del XXI CEMFAS en el año escolar 2019-2020 impartido en el CESEDEN*. Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Ministerio de Defensa, 2021 (pp. 239-278). Desde el siglo XVIII hasta la actualidad son tres las RR.OO., que han existido: las de 1768, 1978 y 2009 (RD 96/2009, de 6 de febrero).

[175] MIRANDA Y GODOY, Augusto (1911): "Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada" en *Revista General de Marina*, cuaderno de septiembre.

[176] Ver BLANCO GONZÁLEZ, Antonio (1989): "El Iluminismo. Thomasio, Wolf, Vico, Montesquieu", en VV.AA.: *Filosofía del Derecho*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, p. 214.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Destaca el papel del oficial de Marina, para quien *"el manejo consciente de los mecanismos que encierra un buque de guerra, la previsión de sus averías, la corrección de sus anormalidades, el dominio que debe tener sobre el material y sobre el personal quien ha de ejercer el mando efectivo del conjunto, exigen conocimientos científicos (…)"*. Y la primordial función que debía asumir la Escuela Naval en el "desarrollo integral" de los alumnos a través del régimen de internado: *"su misión ha de ser, pues, educadora en el más amplio sentido de esta palabra, no meramente instructiva (…)"*.

Pero veamos detenidamente los postulados de su pensamiento en lo relativo a la enseñanza naval en particular de los alumnos de la Escuela Naval, -que podrían también extenderse al resto de alumnos de la Armada-, analizando el documento que escribió en 1911 como propuesta de "proyecto de bases" para el establecimiento de aquel centro docente, con un breve comentario sobre sus antecedentes.

- ANTECEDENTES DE LA REFORMA

Conociendo ya la dilatada trayectoria profesional de Augusto Miranda, fue notoria su particular preocupación por la formación y enseñanza del personal de la Armada, a todos los niveles de responsabilidad y, en particular, de los alumnos de la Escuela Naval. Es por ello que, contando con una amplia experiencia docente y conociendo la Superioridad su valía, tras su ascenso a capitán de navío en abril de 1910, fue nombrado en comisión para estudiar la organización y sistemas de enseñanza de varias Escuelas Navales europeas, y al año siguiente -en octubre de 1911-, en compatibilidad con el mando que desempeñaba del crucero *Reina Regente*, fue también designado vocal de la Junta encargada de redactar el programa, plan de estudios y reglamentos de la futura Escuela Naval, que acabaría instalándose en San Fernando.

En su primer cometido, visitó las Escuelas Navales de Alemania, Austria e Italia, y viajó también al Reino Unido, recabando información sobre sus Marinas de guerra, su organización, cuerpos, escuelas, sobre sus sistemas y programas de enseñanza, etc. El resultado de ese estudio lo plasmó en una rigurosa y extensa memoria[177], en la que no faltan sus consideraciones personales en los diferentes aspectos que aborda. No cabe duda que todo este conocimiento comparado le aportó valiosos elementos de juicio que tendría en mente cuando reformó el sistema de enseñanza naval español al acceder al cargo de Ministro de Marina.

Así, sobre la Marina Alemana señala que:

> por Su organización responde a un estado social, a unas costumbres, a unas leyes y a unas aspiraciones completamente distintas a las nuestras (…). La Marina alemana tiene, pues, un objetivo definido e inmediato; todo debe prepararse para una acción rápida enérgica terminante. Armados sus buques su industria nacional exuberante de recursos de todas clases, provistos de los elementos de combate más eficaces, han de lanzarse en un momento dado contra un enemigo cuyas escuadras les aguardan casi a la boca de los puertos alemanes. El primer encuentro, rudo, terrible, decidirá la campaña y marcará el porvenir de ambas naciones. Las acciones parciales, los largos bloqueos, las navegaciones prolongadas en escuadra exigen tanta habilidad, tanta pericia en el personal, están de hecho eliminados en esa futura guerra. Sólo se necesitan hombre de acción que tengan bríos para vencer en un día de suprema, de fiera lucha.

[177] MIRANDA Y GODOY, Augusto; ANDÚJAR Y SOLANA, Manuel ((1911): "Organización de las Escuelas Navales de Alemania, Austria e Italia", en *Revista General de Marina*, cuaderno de noviembre, pp. 1685-1749. El entonces teniente de navío de 1ª clase D. Manuel Andújar y Solana acompañó al capitán de navío D. Augusto Miranda en la citada comisión de estudio de los sistemas de enseñanza naval de Alemania, Austria-Hungría, Italia y Reino Unido.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> Nada, pues, de especulaciones científicas, nada de divagaciones. La industria construirá los buques, montará sus cañones, dará personal técnico, dispondrá todos los aparatos y todas las armas para un funcionamiento inmediato y perfecto; al oficial sólo incumbe la destreza en el manejo, la rapidez en la acción. En este principio se funda la organización de la Marina alemana, y a él están subordinados todos los detalles de la educación de sus oficiales. No se pretende que éstos posean un conocimiento científico profundo de los aparatos; ni siquiera el práctico de detalle para su manejo; para lo primero están los ingenieros constructores; para lo segundo esa clase a que denominan "deck officiers", que tan bien se aviene con la naturaleza del hombre de la raza sajona, clase intermedia entre el suboficial y el oficial, formada por individuos cuyos conocimientos de carácter práctico sobre un solo asunto se procura perfeccionar por una constante alternativa de servicios prácticos y de enseñanza en las escuelas. (…). Con estos elementos el oficial de la Marina alemana no necesita el conocimiento profundo de los aparatos en su parte científica, ni el práctico de detalle, y sí sólo el de su manejo en conjunto (…). No existe en Alemania Cuerpo de Infantería de Marina: hay fuerzas expedicionarias del Ejército dispuestas para ser transportadas en los buques a prestar servicio en las Colonias; pero en los buques los servicios se prestan todos por marineros, que se distinguen en aquel país por su marcialidad y porte militar (…).

Sobre la Marina Austriaca elogia algunos aspectos pero en general considera que tiene mala organización y eficiencia; dice que la circunstancia de tener concentrada su actividad en el arsenal único de Pola y la de no constituir sino una Dirección del Ministerio de la Defensa Nacional, parece que deberían tener como consecuencia una gran simplicidad en los servicios y una gran homogeneidad en los Cuerpos, pero no es así, sin embargo, a lo que añade:

> La estructura de aquella Marina es más propia de una potencia naval que tuviera que atender al mantenimiento de bases numerosas, de múltiples arsenales y escuadras que de una institución cuyo horizonte ha estado hasta el presente limitado a la defensa de las costas y a la aspiración de la supremacía en el Adriático. Cuenta aquel Imperio con elementos de educación y enseñanza muy desproporcionados a todas luces con esta finalidad. Además de mantener para los servicios Cuerpos que en otras marinas se han refundido o suprimido, sostiene escuelas cuya importancia sorprende, por lo desproporcionada, a quien conoce el poder naval de Austria, relativamente modesto (…). Constituyen la Marina, además del Cuerpo General y el de Maquinistas, los de Ingenieros de Construcción Naval, de construcción de máquinas, de electricidad y de artillería, el jurídico, el administrativo, etc. El reclutamiento de estos Cuerpos es muy variado (…).

En relación a la Marina Italiana señala que los servicios técnicos se hallan encomendados a solo tres Cuerpos: el de Estado Mayor General, el de Maquinistas y el de Ingenieros, de los cuales solo los dos primeros son militares. Y, entre otras consideraciones:

> El Cuerpo de Estado Mayor General, que corresponde a nuestro Cuerpo General, además de la función de mando ejecutivo que lo caracteriza en todas las marinas, desempeña las del de Artillería, que en Italia se reducen a la inspección, a los reconocimientos y a las pruebas del material que construye la industria particular. Esta función se realiza por medio de oficiales especializados en un año de estudios de ampliación en la misma Escuela Naval. El Cuerpo de Maquinistas desempeña "actualmente" en Italia las mismas funciones que en España, y el procedimiento de instrucción es también muy semejante (…). No existe en Italia Cuerpo de Infantería de Marina: el servicio militar está desempeñado a bordo por la marinería, y las capitales de los departamentos marítimos cuyos jefes, vicealmirantes, asumen el mando militar de la plaza y su defensa en caso de guerra, disponen de fuerzas de marinería y del Ejército de Tierra para el desempeño de todos los servicios militares. Es de notar la tendencia en la organización de todos los servicios se observa en la Marina italiana dirigida a acentuar su carácter exclusivamente militar. No existe en su persona embarcado diferenciación equivalente a la que nosotros establecemos entre los cuerpos militares y los político-militares. Todos allí son igualmente militares.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> Esta tendencia los conduce a desentenderse de aquellas funciones que no tienen ese carácter: así, aunque la Marina Mercante depende delMinisterio de Marina, éste se halla dividido en dos ramas absolutamente independientes, la una formada por oficiales militares tiene a su cargo la dirección de la Marina de guerra; la otra dirigida por un hombre civil, entiende en todo lo relativo a la Mercante. En los puertos que dependen de esta última, ejerce las funciones de nuestros capitanes de puerto personal civil del cual forma parte un técnico que procede generalmente de la Marina Mercante; los oficiales de Marina sólo tiene a su cargo la defensa militar de los puertos que tienen ese carácter con absoluta independencia de la Capitanía del mismo (…). Para nutrir los tres Cuerpos de personal competente, el Estado Italiano cuenta con dos centros de enseñanza y de educación militares, la Real Academia naval de Livorno para los oficiales, y la Academia de Venecia para los maquinistas, y con dos escuelas civiles: la de Génova y la politécnica de Nápoles para los Ingenieros.

Un aspecto que destaca D. Augusto Miranda de la Marina Italiana, por ejemplo, es la admisión de profesores civiles en la Academia de Livorno sin más limitación que la demostración en un concurso libre de su conocimientos y de sus aptitudes para la enseñanza; los profesores de Cálculo, de Mecánica, de Analítica, de Química, de Trigonometría, de Descriptiva, de Física, de Idiomas son civiles, a lo que añade:

> Y hablando de esto con un jefe de aquella Escuela, nos decía contestando a nuestra extrañeza por la presencia de estos profesores: "A la Marina no le convendría prescindir de los servicios de oficiales distinguidos para ocuparlos en una misión extraña a su finalidad y que pueden desempeñar perfectamente hombres que no tienen carácter militar". Y, en efecto, el mismo jefe se mostraba orgulloso de contar con profesores civiles tan distinguidos como Bertoni, de Química, universalmente conocido en el mundo científico. Esta tendencia y el espíritu de compenetración y de respeto hacia las demás funciones del Estado conduce, por último, a la Marina italiana a llamar a profesores de sus universidades para formar parte de las juntas de examen para las oposiciones de ingreso en la Escuela naval (…). El Arte Militar Marítimo es un tratado de táctica y estrategia con aplicaciones concretas al Mediterráneo y al Adriático, como teatros de guerra, y a la defensa de las costas de Italia (…).

- PROYECTO DE BASES PARA LA ENSEÑANZA DE FORMACIÓN EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

Más interesante todavía resulta el "Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada[178]", que elaboró con el mismo propósito, es decir, el establecimiento de los reglamentos de enseñanza de la futura nueva Escuela Naval[179], que todavía tendría que esperar más de un año para su apertura. Lo cierto es que, a pesar de lo sensatas y razonables que resultan las diversas consideraciones que expone, sus "propuestas" no fueron inicialmente adoptadas -al menos no en su totalidad- en los correspondientes reglamentos de enseñanza que se redactaron, por lo que tendría que esperar a ser nombrado ministro de Marina para, inmediatamente, reformar el Plan de estudios de la Escuela Naval.

[178] MIRANDA Y GODOY, Augusto (1911): "Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada" en *Revista General de Marina*, cuaderno de septiembre, pp. 1347-1384.

[179] Real Decreto de 21 de octubre de 1911, por el que se autoriza "al Ministro de Marina para que, previa la publicación del plan de estudios, programas y reglamentos correspondientes, se abra la Escuela Naval en el apostadero de Cádiz en el transcurso del año mil novecientos doce, pidiendo ante las Cortes, el crédito necesario para ello". De febrero a diciembre de 1912 se promulgan las Bases para la construcción de la Escuela Naval Militar; ingreso en ella; plan general de enseñanza; dependencias y buques afectos a la misma; cruceros anuales de instrucción; tiempos de aspirante y guardiamarina, y se aprueba el Reglamento provisional. Por Real Decreto de 27 de marzo de 1912 se convocó oposición para ingreso, la primera promoción de San Fernado (hoy la 315), siendo alta en el servicio en enero de 1913. Por Real Decreto de 19 de junio de 1913 se modificó el Reglamento.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Respecto a este punto, es significativo el testimonio que en sus memorias[180] aporta el almirante D. Carlos Vila Suanzes (1898-1955), el cual relatando sus años de alumno de la Escuela Naval -en la que había ingresado como aspirante en enero de 1913- señala:

> En este segundo semestre del primer año (1913) no hicimos viaje de prácticas y después de los exámenes nos concedieron unos días de vacaciones, tras los cuales empezó el curso en enero de 1914. Este curso fue completamente distinto al anterior. Había tomado posesión de la cartera de Marina en Octubre de 1913, el Contralmirante Miranda, con cuya hija había yo, andando el tiempo de contraer matrimonio. Era dicho Almirante, o General como se decía entonces, de unas condiciones excepcionales que lo hacían distinguirse de una manera extraordinaria entre los de profesión y había sido designado, para estudiar los regímenes de enseñanza de varias Escuelas Navales extranjeras, cuando se trató de establecer la nuestra. Tenía pues ideas muy claras de cómo debía ser la Enseñanza y como es natural las puso en práctica en cuanto tuvo ocasión. Tuvimos por consiguiente un cambio completo de plan. Se suprimió el plan secuestral y los cursos se dividieron en parte teórica y parte práctica. Duraba la primera de Enero a mediados de Agosto y aunque se llamaba teórica, salíamos frecuentemente a la mar en unos torpederos que, con ese objeto se asignaron a la Escuela. La parte práctica consistía en tres meses de embarque en distintos barcos según el año de carrera (…).

En su "Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada", el entonces capitán de navío Augusto Miranda aborda todos y cada uno de los aspectos que deben informar lo que él denomina *"formación integral del futuro oficial de Marina"*. Así, tras unas muy interesantes "consideraciones preliminares", en varios epígrafes trata el modelo del sistema actual (el vigente en la época, con una dura crítica); un "preámbulo" con su definición del oficial de Marina; la "enseñanza profesional"; las prácticas a bordo de buques; la selección; edad de ingreso; educación militar; desarrollo integral; otras enseñanzas en la Escuela; instalación de la Escuela; y, finalmente, las "Bases", de la I a la V, resumen de todas las ideas expresadas anteriormente. Cifra la duración de la carrera en cuatro cursos, tras cuya superación y ya como alféreces de fragata, un período de embarco de dieciséis meses en los buques de la escuadra; finalizando la carrera con el examen de las asignaturas cursadas durante el embarco, promoviendo a los alumnos a alféreces de navío.

A continuación, por el mismo orden de asuntos que trata, haremos un resumen de la "doctrina" de enseñanza naval que Augusto Miranda expuso en su "Proyecto de Bases" de 1911 y que dos años más tarde impulsaría siendo ya ministro de Marina. Su contenido es un excelente programa docente, original y elocuentemente explícito, que manifiesta de forma notoria la clarividencia de su inteligencia y el profundo criterio de sus consideraciones. El mismo podemos considerarlo además una "radiografía" de los rasgos de su personalidad y de su carácter.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL
PROYECTO DE ENSEÑANZA PARA LA ESCUELA NAVAL

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Las leyes han de derivarse de la naturaleza de las cosas.- Los preceptos por los cuales se rige en un país un cierto organismo social, por perfecto que sea su funcionamiento, no son por este solo hecho

[180] VILA SUANZES, Carlos: *Notas y recuerdos de mi vida*. S.F. Inéditas, están mecanografiadas sin fecha, pero probablemente escritas hacia 1950 cuando se encontraba destinado como jefe de Estado Mayor del Departamento Marítimo de El Ferrol del Caudillo. El autor de esta tesis posee este documento fotocopiado que obtuvo de su tío-segundo, el almirante general D. Carlos Vila Miranda (1930-2011), hijo del almirante Vila Suanzes, y nieto por rama materna del almirante Miranda Godoy.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

aplicables las más veces a otro país, a otras razas y a otras costumbres; no es, pues, en la copia de las leyes de otros países donde hemos de buscar las que deben regirnos, sino en el estudio de nosotros mismos, de nuestras costumbres y de los efectos que en nosotros han producido organizaciones anteriores.

Ejemplo bien palpable de esta verdad nos ofrece el análisis de los procedimientos que las distintas naciones emplean para elegir y educar los oficiales de sus marinas. Estos procedimientos difieren enormemente de unos a otros pueblos y en ellos se refleja, no sólo el espíritu dominante en su marina, sino el modo de ser que caracteriza a la sociedad a que cada una pertenece. Mientras unos, los ingleses, nutren sus escuelas con niños que apenas han terminado su enseñanza primaria para educarlos completamente e imprimir en ellos desde el principio el sello característico de aquella raza en todas las manifestaciones de la actividad humana, la especialización, Alemania confiada en el espíritu militar que domina en su sociedad, en sus centros de enseñanza civil y aun en sus escuelas, los recibe ya bachilleres sin examinarlos siquiera, para emprender en seguida los estudios de aplicación. ¿Quién está en lo cierto? Ambos, si esos procedimientos se amoldan a su modo de ser, al ambiente que domina en su sociedad, al objetivo de su marina, a sus costumbres y a su espíritu.

El estudio de esos procedimientos no debe, pues, ser para nosotros otra cosa que fuente de ideas que hay que analizar y confrontar con nuestra organización social, con nuestras costumbres, con nuestras aspiraciones y con nuestros recursos; esta confrontación nos hará ver la posibilidad de aceptar unos y la necesidad de renunciar a otros.

La simultaneidad de la enseñanza teórica y de la experimental, -que hace ya tiempo practican todos, no admite duda alguna respecto a su conveniencia; por el contrario debe acentuarse más aún la tendencia que hacia ella se inicia en nosotros desde hace algunos años, estimulando los trabajos manuales en los talleres que la escuela debe tener a disposición de los alumnos, haciendo que manifiesten su actividad en obras, que, sin llegar a la perfección característica del operario, ajusten por sí mismos una articulación o arreglen una distribución al cursar las máquinas, que hagan las distintas piezas de un motor en electricidad, o que repongan las de un torpedo al estudiar estas materias. Sus conocimientos científicos, su desarrollo intelectual, su salud física y su educación moral ganarán muchísimo si se consigue que estos trabajos lleguen a constituir para ellos un agradable entretenimiento.

La alternativa (alternancia) *entre los cursos teórico-experimentales y las prácticas de mar*, -que practican los Estados Unidos de América, el Japón, Italia, y más o menos ordenadamente las demás naciones, es tan racional, que aunque su conveniencia no estuviera sancionada por la experiencia en aquellos países, no podría dudarse de su eficacia entre nosotros. Acabando con aquel largo período de guardiamarina perdido casi totalmente, todos tenemos conciencia de ello, para el perfeccionamiento de la instrucción técnica y para la formación del espíritu militar, ha de grabar de un modo profundo por la simultaneidad del estudio teórico y de las prácticas experimentales en alternativa con las generales de mar, los principios fundamentales de la técnica, y afirmar la educación militar por la permanencia durante gran parte de la carrera bajo un mismo régimen y una disciplina uniforme.

Es por el contrario irrealizable para nosotros el sistema de una serie progresiva de escuelas para los distintos grados de instrucción de los alumnos.- Este sistema que practican algunas grandes marinas supone el empleo de cuantiosos recursos en su sostenimiento, lo que si es posible y lógico que suceda en un gran imperio de 400 millones de almas, Inglaterra (Reino Unido), cuya estructura política se asienta en la fuerza de su marina, no cabe ni aun soñarlo en España, para la que el intento de imitarlo conduciría a un seguro fracaso; porque tal sistema constituye algo como una cadena cuyos eslabones deben conservarse todos en un estado de perfecta eficacia; la falta de ésta en uno solo basta para determinar la inutilidad del conjunto. ¿Y quién puede soñar con que sostengamos varias escuelas cuando los hechos demuestran que nos ha sido imposible por falta de recursos y a pesar de los esfuerzos de sus comandantes llegar a conseguir la eficacia de la de Aplicación, ni siquiera el mero establecimiento de la correspondiente al segundo año de guardiamarinas, y que aún

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

en la *Nautilus*, después de tantos años y tantas gestiones de sus comandantes, no ha podido siquiera instalarse un sistema de alumbrado moderno?

Si queremos hacer algo serio, algo práctico, hay que ponernos ante todo en guardia contra los extravíos de nuestra imaginación meridional. Tres barcos de reducido porte y algunos torpederos constituirán nuestro poder naval dentro de ocho años, y muchos han de transcurrir antes de que estos estrechos límites de nuestras aspiraciones en materia de fuerza naval se ensanchen de un modo apreciable; esta es la realidad. No pretendamos, pues, que haya en España más escuelas que barcos; concentremos todos nuestros esfuerzos en una sola, dediquémosle todo nuestro cuidado y todo nuestro cariño, para que ella dé fe dignamente de nuestra vida y eduque en el espíritu moderno a los oficiales que han de mantener la continuidad entre el pasado de nuestra vieja marina y la era nueva que se abre ante nosotros, y no tratemos de abarcar aquello que no cabe en nuestras manos.

Es de todo punto inútil, dado nuestro modo de ser y las lecciones de la experiencia, pensar en los barcos dedicados a otros servicios para la educación y enseñanza de los guardiamarinas.- Sobre este punto no creemos necesario insistir; ni nuestros barcos se encuentran armados en verdadera actividad de una manera permanente, ni en ellos se piensa seriamente, sino por excepción, en la enseñanza y en la educación de los guardiamarinas, para las que no dejan tiempo la instrucción de las dotaciones y el desempeño de los servicios que al buque se encomiendan […].

No es aplicable a nosotros, por ahora, el sistema de reunir en un mismo individuo, ni en un mismo cuerpo, las funciones del maquinista y las del oficial de marina.- Ni nuestras costumbres, ni el ambiente de nuestra sociedad, ni las aficiones de nuestros oficiales de marina aconsejan introducir entre nosotros ese principio que no todas las marinas aceptan. Esas dos profesiones de índole tan distinta, deben a nuestro juicio seguir separadas; porque el perfeccionamiento en cualquiera de ellas, además de imprimir carácter en el individuo, requiere, al menos entre nosotros, la consagración de la vida entera de un hombre.

Pero hay que acercar a la máquina a nuestros oficiales; porque es del más grande interés que el mando sobre ellas, de los comandantes, sea consciente y efectivo en todos los detalles, como lo era en otros tiempos sobre el aparejo. Para esto es necesario que los oficiales conozcan perfectamente, por haberlas experimentado ellos mismos, todas las particularidades del servicio en las máquinas, que se hallen en aptitud de discernir con claridad acerca de los distintos regímenes de marcha, que conozcan perfectamente las precauciones que deben adoptarse para la conservación de esos costosos y vitales elementos del buque moderno. Hay, pues, que imprimir en la enseñanza de nuestros oficiales una orientación bien definida hacia los conocimientos mecánicos, educándolos en el manejo por sí mismos de los aparatos reales, sin temor a mancharse con el aceite y el carbón y desechando por ineficaz la anticuada contemplación platónica de los modelos.

Sobre la instalación a flote de la Escuela, presenta grandes ventajas la de tierra, siempre que se haga en lugar que reúna las condiciones necesarias.- La necesidad universalmente sentida de asumir la educación completa de los alumnos para lograr el desarrollo armónico y simultáneo de todas sus facultades físicas, intelectuales y morales exige, según los preceptos de la moderna pedagogía, amplios locales para que la evolución del organismo se verifique en las circunstancias más favorables: esto ha inducido a las naciones más importantes a crear grandes establecimientos en tierra, respondiendo a todos los requerimientos de la higiene y de la educación integral […].

Es, además, necesario que esta Escuela sea la base, no sólo para la formación de los futuros oficiales, sino de todas las clases que han de prestar servicio a sus órdenes en los buques y cuya instrucción, de una grandísima importancia, ha de ser armónica con la de aquéllos. Electricistas, torpedistas, artilleros y toda la marinería especializada, deben recibir en la Escuela educación militar y enseñanza profesional que les convierta en órganos intelectuales, tan necesarios para el funcionamiento de las partes, como lo son los oficiales para la eficacia del conjunto. Estas funciones de la Escuela exigen una amplitud que difícilmente podría lograrse en un buque; pero no excluyen la utilización de algún

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

casco como parte de una instalación que necesariamente ha de contar con amplias dependencias en tierra.

Estos principios y nuestras observaciones sobre las causas que han hecho fracasar sistemas anteriores, informan el plan cuyas líneas generales expondremos, después de analizar, para evitarlos, los defectos de que a nuestro juicio adolece el que rige en la actualidad.

SISTEMA ACTUAL

El sistema de enseñanza actual fue puesto en práctica en 1900 y no ha dado, preciso es confesarlo, los resultados que eran de esperar de las relevantes cualidades de las personas que contribuyeron a su redacción. Las causas son diversas; unas dependen del plan mismo y otras son extrañas a él.

Ese sistema es una adaptación del llamado cíclico progresivo, y consiste en esencia en lo siguiente: Ingresaban los alumnos en la extinguida Escuela Naval mediante oposición sobre Matemáticas elementales, y cursaban en ella durante tres años las asignaturas de Matemáticas puras, la Navegación, la Física, los idiomas y las Máquinas, Electricidad, Artillería, Teoría del buque, Construcción, Química, etc. Al salir de la Escuela habían de navegar 150 días por el Atlántico a la altura de Canarias durante un año, navegación que ordinariamente se extiende a las costas de América Central y del Sur.

El segundo año de guardiamarinas deberían estar embarcados en un buque mixto de vela y vapor, y navegar en él otros 150 días por las costas de la Península y de África hasta el golfo de Guinea; repartidos en estos dos años habían de hacer los estudios de las asignaturas de Meteorología, Maniobras, Ordenanzas, Geografía Marítimo-militar, Hidrografía, Oceanografía, Procedimientos militares, Táctica naval y de infantería, Desembarcos e Historia.

Finalmente, terminado el segundo año de guardiamarinas y con el empleo de alférez de fragata, habían de embarcar en un buque de primera clase dotado del material más moderno y en él habían de cursar nuevamente las asignaturas de Máquinas, Artillería, Fortificación y Electricidad y por primera vez las de Defensa submarinas y Torpedos automóviles, dividiendo el curso en dos períodos, uno de seis meses teórico y otro de cinco puramente práctico, en el cual el buque debía visitar varios puntos de la Península.

Este plan no ha llegado a ponerse en práctica íntegramente, tal como sus autores lo concibieron. Buque de primera clase con todos los adelantos modernos no lo teníamos en España, y aunque lo hubiese habido, no era de esperar que se prescindiera de sus servicios para dedicarle al exclusivo de la Escuela; se destinó a este objeto un buque casi inútil, sin ninguno de los adelantos modernos, sin capacidad siquiera para contener los alumnos, tanto oficiales como clases. Las prácticas de torpedos había que ir a hacerlas a Mahón donde no se disponía de instalación apropiada: era necesario llevar allí, cada año, desde Cartagena, todo el material necesario […].

Los medios de experimentación y de enseñanza práctica, han faltado siempre por escasez de los recursos destinados a este fin en los presupuestos. Son estos motivos sobrados para hacer fracasar cualquier plan; pero aun cuando estos motivos de fracaso inevitable no hubiesen existido, creemos que hubiera sido difícil el éxito por causas inherentes al sistema mismo […].

En cuanto a la enseñanza, hecho por los aspirantes durante su permanencia en la Escuela Naval un estudio superficial de las asignaturas que forman la base de los conocimientos profesionales, sin llegar a practicarlos, transcurridos después dos años sin volver a ocuparse de ellos, llegan a la de Aplicación (Escuela) sin hábitos de estudio serio, sin saber ya nada de lo que habían empezado a estudiar[181], y es necesario volver a empezar; crear de nuevo la base científica en que deben apoyarse

[181] Memorias de la Escuela de Aplicación.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

los conocimientos experimentales, prácticos, de las importantísimas y variadas asignaturas que forman el programa[182] de Aplicación. Esto, en el tiempo que allí se dispone, es imposible; así lo consignan en sus memorias los profesores de aquella Escuela, y no se necesita mucha práctica en la enseñanza para comprender que así debía ser. Por esta razón aquella Escuela, precisamente la más importante en el plan a que nos referimos, no podía dar los frutos que de ella se esperaban […].

Por último, para acabar esta breve indicación de las deficiencias que en nuestro sentir tiene en su estructura el plan actual, nada se prevé en él para facilitar la selección, punto tan importante en una profesión para cuyo desempeño se requieren cualidades y condiciones que muchos no poseen, y que es indispensable introducir, más que en nuestros reglamentos, en nuestras costumbres.

PREÁMBULO. DEFINICIÓN DEL OFICIAL DE MARINA[183]

El oficial de Marina es y será siempre el elemento primordial del poder de una escuadra; hombre de acción pronta y enérgica, ha de estar dotado de cualidades superiores cuya conjunción en un mismo individuo no es frecuente. Cuerpo sano, ágil y vigoroso; inteligencia clara y previsora; rápida percepción ejercitada en el dominio perfecto de los conocimientos profesionales; voluntad firme y resuelta; espíritu elevado de abnegación y patriotismo.

Todos los sacrificios que el país se imponga para obtenerlo; todo el esmero, toda la energía, toda la perseverancia que los Centros directores empleen para elegir, para enseñar y para educar a quien ha de dar vida a sus buques, parecerán pequeños si se tiene en cuenta que ese oficial va a ser el nervio del material en que el país acumula sus recursos, sus energías, para vencer en un momento supremo los obstáculos que se opongan al desenvolvimiento de su actividad o al mantenimiento de su soberanía o de su independencia; que los actos de ese oficial en aquel momento decisivo pueden abrir para el país entero un porvenir de honor, de prosperidad y de gloria, o una triste perspectiva de humillaciones y miserias.

Gastar cientos de millones en la construcción de una escuadra y escatimar algunas toneladas de carbón o unos kilos de algodón pólvora para la enseñanza de aquellos de cuyos conocimientos dependerá el que esa escuadra sea útil o completamente inútil, es un absurdo con el cual no puede contarse para lo sucesivo. Modesta es la posición de nuestro país, modesta también la escuadra que se construye; y en esos mismos límites de modestia hay que encerrar el plan de la enseñanza; pero una vez trazado, es preciso realizarlo sin mezquindad; sin escatimar nada de lo que se reconozca necesario para su desarrollo. De no ser así, ni este plan que ahora se propone ni ninguno otro, por bien concebido y meditado que esté, dará resultado alguno.

Pero no es sólo el auxilio material lo que necesita para el éxito un plan de enseñanza; tanto como de los recursos materiales necesita del apoyo decidido, del interés y de la energía de los Centros directivos. La designación de la persona que ha de asumir la responsabilidad más moral que material de la educación de los futuros oficiales, el apoyo que debe prestarse a sus resoluciones, aun contrariando intereses privados en pugna con los altísimos de la Patria, la elección de los oficiales que han de desempeñar el delicado cargo de profesores, el prestigio moral y las ventajas materiales que debe proporcionárseles para que cumplan con dignidad y con satisfacción sus altos deberes, son elementos tan importantes o más que los mismos recursos materiales. Si estos elementos faltan, si los principios en que el plan se inspira se falsean para dar satisfacción a miras interesadas, egoístas, de

[182] A lo que comenta: *"Han llegado a esa Escuela alumnos que desconocían la constitución y el funcionamiento del distribuidor en las máquinas de vapor".*

[183] Esta definición o "ideal" del oficial de Marina, ha trascendido en la historia, pues desde el año 2011 se encuentra grabada en una *lápida conmemorativa* situada en la entrada del edificio de aulas de la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra), en una zona próxima al patio "Álvaro de Bazán". La colocación de esta placa fue decisión del entonces Comandante-Director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío D. Marcial Gamboa Pérez-Pardo (hoy vicealmirante R), como resultado de una instancia-propuesta formulada por el autor de esta tesis.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

personas o de pueblos, el fracaso es inevitable, por bien concebido que aquél esté, por grandes que sean los esfuerzos de los que lo pongan en práctica.

ENSEÑANZA PROFESIONAL

Tres funciones distintas ha de desempeñar el organismo docente en nuestra Marina: la enseñanza profesional, la educación militar y la selección.

El problema de la enseñanza es muy complejo: sobre la parte que en ella ha de dedicarse a las teorías se habla y se discute mucho, las más veces sin la reflexión que asunto tan transcendental requiere y sin llegar ordinariamente a conclusiones ciertas, indudables, absolutas. Y es que la solución de este problema estriba a nuestro juicio en un prudente equilibrio entre el estudio de las ciencias abstractas fundamentales y el de las de inmediata aplicación, y aún en el de éstas, entre el estudio de las teorías y su comprobación experimental[184].

Porque ni aún en las aplicaciones más inmediatas puede prescindirse de las teorías. La teoría no es otra cosa que la exposición de los principios generales que se deducen de la observación de los hechos después de depurar las circunstancias en que estos se han verificado para eliminar todos los errores en la apreciación de sus causas: son, pues, las teorías la expresión concisa y perfecta de la experiencia adquirida por todos los que han dedicado antes que nosotros su actividad al asunto de que se trata.

La práctica personal se reduce, por el contrario, al conocimiento que cada cual adquiere por sí mismo en el ejercicio de su profesión.

Los libros de medicina, por ejemplo, condensan en principios generales los resultados de la observación de todos los prácticos que han precedido al médico principiante. ¿Qué pensaríamos de quien tratase de prescindir de aquellas teorías y todo lo fiase a su práctica personal? Toda su vida dedicada a ese fin no bastaría para empezar a vislumbrar lo que aquellos aborrecidos libros dirán quizás en sus primeras páginas. Pero si aquel, por el contrario los estudiase sin ver un solo enfermo, sin hacer una disección, además de serle el estudio sumamente penoso, no podrá discernir, llegada la hora de aplicar aquellos conocimientos, acerca de la importancia relativa de los síntomas y se verá completamente desorientado. ¿Sería justo atribuir al estudio de las teorías sus probables desaciertos? ¿No sería más sensato pensar que ha estado mal dirigida la enseñanza y que sólo falta para el equilibrio un poco de comprobación de la teoría, un poco de práctica personal?

No es inaplicable este ejemplo al asunto en que estamos ocupándonos. Si prescindiendo o reduciendo exageradamente los estudios teóricos, todo lo fiamos a la práctica personal, como esta, en cada una de sus múltiples ramas que debe abarcar el oficial de marina, tiene que ser forzosamente muy escasa, no pasaríamos de obtener un menos que mediano conductor de máquinas, un mal apuntador y un pésimo obrero electricista. Si, por el contrario, prescindiéramos de la práctica personal y nos entregáramos a las abstracciones de las teorías, no tendríamos más que teorizantes desconocedores de las cosas reales e incapaces, por lo tanto, de traducir en hechos concretos las especulaciones teóricas; en ambos casos carecería el oficial del verdadero dominio sobre los distintos órganos del buque y su mando sería completamente ilusorio. Pero si al estudio de la teoría acompaña el ejercicio de la percepción en las cosas sensibles, la práctica personal en el manejo de los aparatos, el alumno se hallará pronto por encima de todos aquellos, simples obreros, que no han tenido medios para ensanchar sus conocimientos más allá del reducido círculo de los adquiridos en muchos años de propia experiencia.

[184] A este respecto, resulta interesante la similitud de las opiniones de Miranda sobre la práctica de los conocimientos teóricos adquiridos durante la enseñanza de formación con la expresada por diversos autores eminentes como el Dr. Sir William Osler, profesor de Medicina en Oxford (*Ver enfermos* (práctica) *sin leer libros* (teoría) *es como navegar sin tener cartas de navegación; pero ver libros sin ver ningún paciente es como no ir nunca al mar*); o Leonardo da Vinci (*los que se enamoran de la práctica sin la teoría son como los pilotos sin timón ni brújula, que nunca podrán saber a dónde van).*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

No es, pues, en exclusiones absolutas donde hay que buscar la solución al problema de la enseñanza. La ardiente imaginación meridional pasa sucesivamente por todas las exageraciones; no muy lejos están los tiempos en que el teorizante era para nosotros el tipo del sabio: hoy abominamos de los libros, de las fórmulas y de las pizarras. Tan desacertado era aquel ensalzamiento como esta abominación: para hacer algo útil, algo práctico, es necesario, ante todo, guardarse de participar de estas exageraciones y buscar con serenidad de juicio el equilibrio a que antes hemos aludido, equilibrio que ha de establecerse por los reglamentos y que ha de mantenerse, tanto en el conjunto, como en la enseñanza de cada asignatura, más que por aquéllos, por el buen sentido y la energía del Director, por el talento y la disciplina de los profesores.

No ha de ser el oficial de marina un simple manipulador: el manejo consciente de los mecanismos que encierra un buque de guerra, la previsión de sus averías, la corrección de sus anormalidades, *el dominio que debe tener sobre el material y sobre el personal quien ha de ejercer el mando efectivo del conjunto,* exigen conocimientos científicos tanto más útiles cuanto más extensos y más profundos; tanto más eficaces cuanto más íntimamente ligados a los prácticos, manuales, de los distintos oficios que ha de entender y de dominar.

Ese estudio científico que ha de acompañar al objetivo de los aparatos y de las máquinas, exige a su vez el conocimiento previo de las ciencias de generalización que forman el grupo de las llamadas teóricas puras: porque sin conocer el método de investigación que constituye el Cálculo, no es posible resolver en términos generales la mayor parte de los problemas de la Mecánica, que son la base de todas las ciencias de aplicación; ni siquiera se pueden leer muchos artículos en que las revistas de estas ciencias dan a conocer las novedades que diariamente introducen en ellas las investigaciones modernas.

Pero el oficial de marina no ha de ser un matemático: la matemática no debe ser para nuestro oficial sino un instrumento del que se ve precisado a hacer uso para facilitarse el estudio de las ciencias de inmediata aplicación, que necesita y que debe hacer en la forma más amplia y más general. Todo lo que no tienda a ese fin, todo lo que sea mera especulación matemática, debe eliminarse de los programas.

Tan convencido está de esto, el que escribe estas líneas, que considera vicioso el sistema tan generalizado hoy de exigir sólo asignaturas de matemáticas puras para el ingreso en gran número de carreras, algunas de las cuales, por su índole, apenas si necesitan de los principios más elementales de esas ciencias. Y lo considera vicioso y perjudicial, porque dando una orientación equivocada en sus principios a la educación científica de los jóvenes imprime en los que entienden aquéllas un exagerado espíritu de abstracción no compensado por el estudio de las cosas tangibles, y separa de este último a los que no las entienden para convertirlos en lo que con tanta propiedad se ha llamado "frutos secos" de una equivocada educación y de un deplorable ambiente social.

Reducidos, pues, a límites prudentes y útiles los estudios de las matemáticas puras, pero con ideas claras y fijas sobre los principios que las constituyen y en los que se fundan los métodos modernos de investigación, debe abrirse ancho campo al de las ciencias de aplicación, empleando para ello los procedimientos teórico y experimental simultáneamente, y haciendo siempre seguir inmediatamente al curso teórico experimental un período de prácticas efectivas, en la mar, dirigidas por los mismos profesores, antes de emprender nuevos estudios sobre otras materias.

Para fijar bien los conceptos, tomemos como tipo el curso de máquinas: si tras un breve estudio esquemático de su funcionamiento, se pone al alumno en presencia de una máquina de vapor cuyas dimensiones le permiten abarcar el conjunto, dejándole en libertad de examinar todas sus partes, de desarmarla, por sí mismo, de volverla a armar, de ponerla en movimiento, etc., en muy poco tiempo, sin fatiga, antes con complacencia, se habrá familiarizado con todos sus detalles de construcción y con su funcionamiento orgánico. En este momento, sin perder un día, debe el profesor iniciar un estudio más profundo; establecer los principios de termodinámica que rigen la transformación de la

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

energía en las máquinas, estudiar los ciclos teóricos para compararlos con el real que obtendrá simultáneamente de la misma máquina, analizar los efectos de las paredes, del espacio neutro, de la comprensión y de los adelantos para pasar en seguida al estudio razonado de la distribución y a su regulación práctica.

Familiarizado el alumno con la interpretación del diagrama le será muy fácil entender, clasificar y estudiar el funcionamiento de los distintos tipos de las máquinas de mezclas explosivas, de las cuales deben existir ejemplares a disposición de los alumnos. Por último, un breve estudio del trabajo de los fluidos en las turbinas bastará para que aquéllos se den cuenta de las condiciones de funcionamiento de éstas.

Auxiliares importantísimos son para esta enseñanza, aparte de la experimental simultánea en los buques afectos a la Escuela, los trabajos manuales y el dibujo aplicado a las máquinas. Ambos deberán ser orientados por el profesor de esta clase para que concurran a la adquisición por el alumno, de conceptos claros, precisos y prácticos de la asignatura.

Terminado este período teórico experimental del curso, debe el profesor salir inmediatamente con sus alumnos a practicar en la mar, ejercitarlos allí de un modo real, efectivo; visitar los establecimientos y los buques que tengan máquinas estudiadas y no vistas por ellos, haciéndoles fijarse en los puntos esenciales de su funcionamiento. En estas prácticas las máquinas deben ser manejadas exclusivamente por los alumnos, tanto en puerto como en la mar, sin que los maquinistas pongan la mano sobre ellas, limitándose a presenciar el servicio, para prevenir con sus advertencias las averías que pudieran resultar de la inexperiencia de aquéllos.

Un profesor hábil, de talento, que sepa mantener vivo el interés del alumno, habrá creado en él, siguiendo este método progresivo y continuo, una base firme que el tiempo no destruirá sino en apariencia; porque cuando, en el transcurso de su carrera, las funciones de su profesión o la responsabilidad del mando le obliguen a discernir sobre estos asuntos, aquellos principios fundamentales, hondamente grabados por la simultaneidad del estudio teórico del principio y el práctico del aparato, resurgirán con lucidez en su memoria, y breves instantes de recogimiento y de reflexión le bastarán para darse cuenta de la esencia del problema sometido a su resolución […].

El método progresivo para ser eficaz, ha de ser continuo en la enseñanza del oficial de marina, cuyos conocimientos, sin ser los del ingeniero ni los del conductor, han de tener algo de las de ambos. Necesita conocer bien el arte del segundo para tener idea exacta del proceso que requiere el cumplimiento de sus órdenes, sin lo cual éstas corren riesgo de ser desacertadas o de quedar incumplidas; pero no tiene que adquirir la destreza característica del maquinista en el manejo del aparato. Necesita, como el ingeniero, tener conciencia del fenómeno de transformación que se desenvuelve en el motor; pero ni este conocimiento ha de ser tan detallado ni tan extenso como el del ingeniero, ni tiene que abarcar lo que se refiere al proyecto y a la construcción de la máquina. Debe entender bien lo que le diga el maquinista y lo que le diga el ingeniero y hallarse en aptitud de comprobarlo por sí mismo y formar su juicio con independencia, sin ser lo uno ni lo otro. Tal capacidad sólo parece racional que pueda lograrse siguiendo en la enseñanza, que es, al mismo tiempo, educación de la inteligencia, un proceso de íntima relación entre lo que es arte y lo que es ciencia, en que vayan constantemente unidos y desarrollándose paralelamente el estudio teórico y experimental, hasta llegar en el primero al conocimiento de los principios generales y en el segundo, al de los detalles de la conducción del mecanismo. Estos dos conceptos del estudio de las máquinas no pueden separarse en nuestro oficial de marina sin detrimento de uno de ellos, como se comprende bien que pueden separarse tratándose del ingeniero constructor […].

Distinguirá al maquinista la destreza en la acción, la rapidez en la percepción casi irreflexiva que sólo se adquiere en la práctica muy prolongada, exclusiva y continua del aparato, práctica que es imposible igualar en el poco tiempo que a ella puede dedicar el oficial de Marina. Pero éste, en cambio, gracias a la mayor extensión de sus estudios anteriores, puede, con poco esfuerzo, que no

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

debe escatimarse, dominar otro aspecto del funcionamiento de la máquina más científico y más en armonía con la función de mando.

El espíritu en que debe inspirarse el método en la enseñanza de la electricidad y de la artillería, es idéntico al que acabamos de explanar. Los estudios teóricos de esta última asignatura deben limitarse a los necesarios para efectuar con acierto la corrección del tiro y la dirección de éste en los buques: en cambio han de conocer los alumnos minuciosamente, estudiándolos en la realidad, todos los aparatos de las piezas, de los montajes y de las torres, los efectos de las pólvoras y de los explosivos, etc. Si en la localidad en que se halle la Escuela existen baterías de experiencias, en ellas deben adiestrarse los alumnos en el tiro, tanto de día como de noche. De no existir estas baterías, es de todo punto indispensable dotar a la Escuela de una batería con cañones variados, no como simples modelos de gabinete, sino como armas reales que los alumnos carguen y disparen por sí mismos sobre blancos móviles en el mar […].

Al estudio de la Química, que hasta ahora ha estado muy descuidado entre nosotros, deberá darse la importancia que exigen sus aplicaciones al material de guerra moderno: en él deberá acentuarse más aún el carácter experimental de la enseñanza para que el alumno adquiera prácticamente el conocimiento de las propiedades de los cuerpos, de sus reacciones mutuas y de los efectos de éstas en los explosivos y en las pólvoras: deberá ser enseñanza de laboratorio en que ellos mismos efectúen los ensayos hasta adquirir un conocimiento perfecto de aquellos agentes y de los cuidados que exige la conservación de su energía y la seguridad del buque que los contiene.

En cuanto al de torpedos ha de tenerse en cuenta que éstos constituyen una rama importantísima confiada exclusivamente al cuerpo general. Arma de uso tan corriente como el cañón, requiere, no obstante, para su manejo práctica y destreza mucho mayores que la artillería. Es necesario concentrar sobre ella la atención del alumno multiplicando las prácticas hasta conseguir que no salga un alumno de la Escuela que no esté enteramente familiarizado con el uso de los explosivos, que no haya regulado y disparado muy repetidas veces los automóviles, que no haya tendido y levado líneas, etc. Para esto es indispensable que la Escuela se halle instalada de modo que las prácticas puedan hacerse desde ella misma o en lugares muy próximos, porque estas prácticas han de ser diarias, constantes, y no se puede perder el tiempo en excursiones a puntos lejanos.

Debe dotarse a la Escuela con largueza de todo el material necesario y asignarse a este servicio el número de torpederos de que se pueda disponer. Debe asignarse también a este curso, como profesores, oficiales o jefes de reconocida competencia no sólo para la enseñanza de los aspirantes y de las clases, sino para constituir una sección de estudios y de información, como los jefes y oficiales que lo necesitasen o desearan renovar sus conocimientos o realizar prácticas para las cuales deberían ser autorizados, siempre que esto sea compatible con las necesidades del servicio. La actual Escuela de Aplicación quedaría, por tanto, refundida en la Escuela Naval.

Finalmente; entendemos que al estudio de la navegación dada la misión futura de nuestra Marina, no debe darse la extensión exagerada que hasta ahora se ha conservado entre nosotros; concentrar la atención del alumno sobre métodos expeditivos, usuales y prácticos; hacer que los aprendan perfectamente, que los practiquen todos los días y a todas horas en los cruceros, hasta adquirir en ellos completa, absoluta seguridad, y dejarse de fórmulas rebuscadas que no tienen otra finalidad que la de complicar un problema que es en sí de una gran sencillez, obscureciendo las ideas que el oficial debe tener y que han de ser claras, desprovistas de toda sombra de vacilación y de duda […].

CRUCEROS

A cada curso teórico debe seguir inmediatamente un período de prácticas generales de mar, con tendencia a consolidar los conocimientos que acaban de adquirirse, efectuando un crucero a las órdenes de los mismos profesores que han tenido a su cargo aquel curso, para ejercitar en él, no sólo aquellos conocimientos, sino los adquiridos en cursos anteriores.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

Pero estos cruceros deben dirigirse a conseguir un fin más elevado y transcendental que la práctica material de una asignatura. Debe visitarse en ellos los países que hoy se encuentran a la cabeza del movimiento marítimo, para poner a nuestros jóvenes alumnos en contacto con esos pueblos, practicar su idioma, encontrar en los puertos y en la mar sus escuadras, observar su organización, visitar sus arsenales, conocer sus costas. Este es el compendio de todas las enseñanzas: de su influencia en el ánimo de nuestros futuros oficiales, debe esperarse la introducción del espíritu dominante en aquellas marinas, más que en nuestra organización y en nuestros reglamentos, en nuestras ideas y en nuestras costumbres.

Estos viajes cruceros debieran hacerse metódicamente, cada uno sobre las costas de una sola región, cuyo idioma dominante se habría estudiado previamente. No debe pretenderse que en ellos se estudie nada que requiera marcado esfuerzo intelectual: los cálculos de la navegación, el servicio mecánico, lo mismo en el puente que en las máquinas, la práctica del idioma, las visitas a los buques y a los establecimientos con los mismos profesores que tuvieron en el curso teórico, y nada más. Prácticas, ejercicios, deportes náuticos, ver mucho, respirar con libertad, mezclarse con el pueblo que visiten: esto es todo lo que han de hacer en esos cruceros y es bastante.

Para este objeto debe disponerse de un buque habilitado expresamente, de estructura y corte militar, con alojamientos bien acondicionados para 25 o 30 alumnos, aparejo sencillo suficiente para aguantarse económicamente en la mar imprimiendo al buque velocidad moderada, máquina de fuerza adecuada para una velocidad de nueve o diez millas, dispuesta en cámara amplia, armamento ligero de tipos variados, telégrafo sin hilos y demás instalaciones accesorias: un porte de 1.500 a 2.000 toneladas, es, a nuestro juicio suficiente.

La duración de los cruceros puede ser de tres meses después de un curso de ocho […].

SELECCIÓN

Una de las profesiones que más necesitan la selección, es la del oficial de marina. No basta que un joven haya aprendido, quizás a costa de muchos años de trabajo y sin llegar a entenderlos, algunos teoremas de matemáticas elementales para que el Cuerpo le abra sus puertas y el Estado contraiga el compromiso de utilizar por toda su vida unos servicios que tal vez sean inútiles, si no nocivos y perturbadores. Antes de que esto suceda es necesario que en la Escuela Naval se aquilaten y pongan a prueba sus aptitudes para desechar sin contemplación alguna a los que no se considere capaces de cumplir los altos deberes que la carrera ha de imponerles. No faltan en los reglamentos actuales los preceptos para que esa selección se efectúe dentro ya de la Escuela; pero es un hecho que, unas veces por consideración excesiva hacia los intereses privados con culpable olvido, sin ningún atenuante, de los generales de la Corporación, muchísimo más importantes; otras, porque la ineptitud del individuo se pone de manifiesto demasiado tarde, cuando ya no es tiempo de emprender otra carrera, prácticamente la selección no existe. No es, pues, en los reglamentos, sino en nuestras costumbres donde hay que introducirla, y para ello es necesario facilitarla.

La mayor parte de los jóvenes que solicitan su ingreso en el Cuerpo general de la Armada, tienen de esta carrera una idea muy equivocada: hay que ponerlos cuanto antes en contacto con sus realidades, para que ellos mismos aprecien y comprueben, por propia experiencia, sus aficiones y sus aptitudes, y puedan tomar libremente, a tiempo todavía de emprender otra carrera, una resolución no coartada por el sacrificio de su porvenir. De este modo la Escuela a su vez podrá apreciar aquellas aptitudes y desechar a los ineptos sin el temor de causarles graves perjuicios.

Puede lograrse este objetivo cursando en el primer año, además de las ciencias abstractas, indispensable para los estudios subsiguientes y que también se prestan para apreciar la capacidad intelectual de los alumnos, la Cosmografía y la Navegación, para que, terminado un curso teórico de ocho meses, emprendan un crucero de siete en un buque de vela, que bien pudiera ser la *Nautilus,* dedicado exclusivamente a adquirir la práctica del pilotaje y el hábito de mar. Este curso no debe repetirse: tanto los que no hayan comprobado en el curso teórico sus aptitudes intelectuales, como

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

los que no demuestren poseer las físicas y morales necesarias para la vida en el mar, serán desechados desde luego por la Escuela, sin contemplación alguna, porque si en aquel momento esto no se hace, ya no se hará nunca, y el individuo inepto seguirá arrastrando su incapacidad por barcos y oficinas y será elemento, no inútil, sino perjudicial donde quiera que se encuentre.

En este primer curso debe siempre considerarse al alumno en período de prueba y designársele con el título expresivo de "Aspirante". Una vez declarado apto por la Escuela y admitido el estudio de las materias que constituyen la técnica de la Marina de guerra propiamente dicha, deberá aplicársele el clásico de Guardiamarina. Aunque el nombre no influye en la naturaleza de las cosas, no nos parece que huelga esta distinción para el fin que se persigue. […].

EDAD DE INGRESO

Ha habido y existe todavía en muchos oficiales de Marina la tendencia a rebajar considerablemente la edad para el ingreso; en unos creyendo conseguir con esto personal más joven en los grados superiores; en otros por seguir el ejemplo de alguna gran Marina. No creemos que esta tendencia llevada a la exageración de señalar como máximo la edad de 15 años (proyecto de 1900), sea conveniente para la enseñanza, ni eficaz para el fin indicado. No se realiza la aspiración de tener jefes jóvenes disminuyendo en dos o tres años la edad del ingreso, sino manteniendo con energía y con perseverancia el principio de no admitir en la Escuela más alumnos que los indispensables para cubrir las bajas en el Cuerpo sin traspasar jamás la plantilla de alféreces de navío, plantilla que debe estar formada exclusivamente con destinos de embarco. Esto basta para que, una vez normalizadas las escalas, no permanezcan estos oficiales en su empleo más de cuatro o cinco años, y lo que es más importante aún, para que este período que puede considerarse de continuación de la enseñanza de la Escuela sea fructífero para el perfeccionamiento de su instrucción. Y en cuanto a la reducción a doce años y ocho meses de edad de ingreso en Inglaterra, obedece ésta a un plan de enseñanza que es irrealizable para nosotros; ya lo dijimos al principio de este trabajo. Las demás naciones tienen límites de edad muy superiores.

A nuestro juicio hay en la vida del hombre un período en que todo se aprende con suma facilidad: parece que la inteligencia se abre a todas las impresiones del exterior para asimilárselas. No aparece por el pronto de un modo sensible esta asimilación; pero cuando el juicio llega a la madurez, germinan las ideas cuyos principios se tuvo cuidado de inculcar en aquel período. Es un proceso muy parecido al del desenvolvimiento de la semilla que se echó a su tiempo en el campo abierto por el arado.

Esa edad es la de 14 a 22 años: antes, solo excepcionalmente tiene el niño fuerza intelectual para fijar su atención en estudios serios: después, la actividad del organismo solicita esa atención hacia otros objetivos. Si esto es así, como la experiencia parece habernos enseñado, debe aprovecharse ese período para fundar en él los principios que han de ser la base de los conocimientos del futuro oficial.

Si aceptando este criterio se fija el ingreso entre los 14 y los 18 años, se tendrá un término medio a la entrada de 16, saldrán alféreces de navío a los 21 y, si se tiene cuidado de que la escala en este empleo no exceda jamás del número de la plantilla, podrán ser tenientes de navío a los 25, edad muy apropiada a las condiciones de madurez física e intelectual que requiere este importante empleo de la Marina […].

EDUCACIÓN MILITAR

Más difícil y delicado que el de la enseñanza es el problema de la educación militar. Ese elevado sentimiento que llamamos *espíritu militar*, nace y se mantiene en el individuo por el conjunto de las condiciones del medio en que se le hace vivir: a formar ese medio contribuyen, ante todo, las cualidades personales del Director y de todo el personal de la Escuela, que aunque no sea más que por esta consideración debe ser elegido con el mayor esmero y rodeado de los mayores prestigios.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

La unidad en el mando, la permanencia durante todo el tiempo de la educación bajo un régimen uniforme de observancia estricta y rigurosa de la disciplina, son condiciones indispensables para el desenvolvimiento de ese espíritu que el espectáculo de las maniobras de los buques y de las escuadras de las naciones más poderosas en los cruceros periódicos por las costas en que se respira ambiente de fuerza, de actividad, de preparación para la guerra, ha de excitar y de enaltecer.

Conviene, pues, dar absoluta unidad al mando del Director de la Escuela, someter a él por completo los buques afectos a ella, como lo están respecto a su jefe los de una escuadra y suprimir definitivamente la práctica de embarcar guardiamarinas en buques dedicados a otros servicios y aún en escuelas independientes de la principal, que debe ser única.

Sólo después que la enseñanza técnica esté terminada y formado el espíritu militar deben embarcar los jóvenes para la práctica del servicio y para adquirir el hábito del mando, en los buques de la escuadra, pero esto ya con el empleo de alféreces de fragata, alojándolos con decoro, aunque no en las cámaras de los oficiales, y prestando seriamente y con responsabilidad el servicio de oficiales subordinados a los comandantes de torres, baterías, etc., o cargos especiales en los cuales deberán turnar entre sí.

DESARROLLO INTEGRAL

No es posible para lograr los fines de la Escuela Naval otro régimen que el internado: su misión ha de ser, pues, educadora en el más amplio sentido de esta palabra, no meramente instructiva; no se trata de obtener sólo facultativos en tal o cual arte o profesión, sino hombres en los cuales se hayan desarrollado de una manera armónica las *facultades morales, físicas e intelectuales*. Es, por tanto, necesario que la Escuela se halle organizada para proporcionar a los alumnos lo que se llama una *educación integral* adecuada a su edad, y todo lo que tienda al desarrollo del cuerpo, a la cultura de la inteligencia o al ennoblecimiento del espíritu, debe tratarse de introducirlo en su régimen interior.

Para ello debe disponer la Escuela de amplios espacios al aire libre dedicados a los ejercicios y deportes corporales, así como de talleres cubiertos apropiados a los trabajos manuales de los alumnos, trabajos cuya beneficiosa influencia en la educación física e intelectual está hoy fuera de duda en las sociedades más adelantadas, y que tiene además gran importancia moral, por cuanto tienden a hacer que el trabajo físico sea estimado por aquellos a quienes una educación falsa y anticuada induce a desdeñarlo.

Debe promoverse entre los alumnos el gusto por un solaz culto, por la música y el canto, elementos de cultura y de educación moral de que rara vez carecen las personas educadas de otras sociedades, y que excitando los sentimientos del orden más elevado tienden a ennoblecerlos y a exaltarlos. Estas distracciones que tienen una gran importancia en la educación mucho más grande de lo que ordinariamente se cree, deben ser promovidas por la dirección de la Escuela, sin coartar en apariencia la libertad y las iniciativas del alumno, en el que debe procurarse cultivar las propias aficiones en cuanto sean compatibles con el régimen de la academia.

El dibujo, aunque no indispensable para el oficial de marina, es un elemento importantísimo de educación y de enseñanza: debe ejercitarse en él el alumno durante todo el tiempo de permanencia en la Escuela, empezando en el primer año por un estudio práctico de la geometría descriptiva y procurando aplicarlo a los asuntos que sucesivamente vayan siendo objeto de sus estudios.

La gimnasia no debe reglamentarse. Está hoy reconocido que, a parte de organismos defectuosos que hay que corregir, la mejor gimnasia es el libre ejercicio, los juegos, las carreras, el salto, los trabajos manuales.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La esgrima y los ejercicios militares, no demasiado prolongados ni repetidos para producir fatiga y aversión, completan el cuadro de lo que entendemos que debe ser la Escuela en lo que se refiere a la educación física de los alumnos.

OTRAS ENSEÑANZAS DE LA ESCUELA

Concentrados en la Escuela única todos nuestros esfuerzos y toda nuestra atención, tanto en el orden económico como en el moral, deben aprovecharse los medios de enseñanza acumulados en ella para las distintas clases y cuerpos que prestan sus servicios con el general y que pudiéramos llamar ejecutivos: los marineros y los obreros torpedistas y electricistas, los contramaestres, los condestables y los maquinistas pueden recibir en ella la misma instrucción que han venido recibiendo en la de aplicación. En estudio hoy la reforma de la de los maquinistas desconocemos la orientación de ese estudio; pero creemos que en ninguna parte como en la Escuela Naval han de encontrarse los recursos científicos y materiales que exija el nuevo plan, y que éste debiera desarrollarse sobre la base de la utilización de aquellos recursos y de la unidad de dirección de la enseñanza para todos los organismos ejecutivos, en lo moral y en lo material.

En cuanto a los Cuerpos de Artillería y de Ingenieros, resuelto a nuestro juicio muy acertadamente, sobre todo para el primero, el problema de su renovación, debe dejárseles, con la responsabilidad de los servicios que les están encomendados, la iniciativa y la independencia que ahora tienen en la ordenación de sus estudios y en la formación de su personal. En este punto la Escuela debe limitarse a preparar a los oficiales que hayan de pasar a las escuelas especiales, de España o del extranjero, ampliando sus conocimientos en la parte que en cada caso exija la organización de aquéllas; la enseñanza técnica profesional debe recibirse en establecimientos que por su historia, por su crédito y por los elementos de que dispongan se hallen en condiciones de garantizar la eficacia de aquella.

Pero sin invadir el campo de estas especialidades, la Escuela debe organizar cursos de actualidades[185] (de actualización de conocimientos y de especialidades profesionales) a los que asistan los oficiales para imponerse de todas las innovaciones que sucesivamente y de modo continuo introducen en el material de guerra los adelantos científicos. El último tipo de buque, acorazado o submarino, el más moderno torpedo, el explosivo recientemente ensayado, los grandes acontecimientos navales, deben ser los temas de estos cursos de duración variable, generalmente corta, que propondrá el Director y acordará el Gobierno procurando que a ellos asistan sucesivamente todos los oficiales.

INSTALACIÓN DE LA ESCUELA

Es este un punto importantísimo, capital, que debe resolverse con espíritu sereno e imparcial, no influido por prejuicios sobre localidad determinada.

Ya dijimos en el preámbulo que la alternativa sobre si la instalación debe hacerse a flote o en tierra, está ya resuelta por las principales marinas en este último sentido. El desarrollo integral armónico de que acaba de hablarse no se puede lograr cumplidamente en lugares confinados, de techos bajos, de escasa luz, sino en locales amplios, con dormitorios espaciosos y ventilados, con salas de estudio y clases llenas de luz y de aire puro, extensos lugares de esparcimiento donde puedan los alumnos correr, saltar y jugar libremente. Todo esto determina la instalación en tierra; pero esta determinación es en nosotros más obligada por la necesidad de incorporar a la Escuela la enseñanza esencialmente

[185] Esta idea es sin duda el antecedente inmediato de lo que hoy denominamos "Enseñanza militar de perfeccionamiento", cursos de especialización y otras aptitudes complementarias. El almirante Miranda iniciaría el sistema de especialidades del cuerpo de oficiales -Artillería y Tiro Naval, en 1915- y la reorganización de todo el personal de la Armada, regulando sus estudios por categorías y especialidades, creando unos cuerpos modernos de oficiales, suboficiales y marinería. En conjunto podemos concluir que todas las reformas que emprendió en esta materia pueden considerarse el inicio de la moderna profesionalización del personal de la Armada. Actualmente, en las Fuerzas Armadas la enseñanza se estructura en tres niveles: enseñanza de formación; enseñanza de perfeccionamiento; y altos estudios militares.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

práctica de los torpedos, circunstancia que excluye la instalación a flote, a no ser que se cuente con el buque, no como elemento único y exclusivo, sino como auxiliar de la instalación en tierra […].

La Ley de 7 de enero de 1908 asigna explícitamente la Escuela Naval al apostadero de Cádiz, y es innegable que allí se encuentran elementos importantísimos para este objeto. El antiguo colegio naval, con el edificio similar del otro lado del panteón y con el local dedicado ahora a estancias, constituye una buena base para la creación de la escuela. La existencia en aquel apostadero de la escuela de artilleros, con la batería de prácticas y la doctrinal, acentúa más todavía la importancia de aquel grupo de propiedades de la Marina; por la posibilidad de reunir bajo una misma dirección todas las escuelas actuales. Falta, no obstante, la condición necesaria de inmediato y fácil acceso al mar, aunque este defecto podría aminorarse si el dragado del caño que corre paralelo al camino de la Carraca, hiciese accesible con poco costo la actual estancia a los torpederos […].

BASES

Podemos ya resumir las ideas anteriores en las siguientes bases:

BASE I

La Escuela Naval tendrá a su cargo toda la educación y la enseñanza de los futuros oficiales del Cuerpo General de la Armada. Se instalará en tierra, en localidad que determine la superioridad atendiendo a las condiciones indispensables de inmediato y fácil acceso al mar en sitio cuyo sondaje permita en todas mareas las prácticas de los torpedos, el atraque de embarcaciones, las evoluciones de los torpederos y el amarrado de los buques afectos a la instrucción de los alumnos.

Tendrá capacidad para 100 alumnos con amplios lugares de esparcimiento, talleres para los trabajos manuales, salas espaciosas para material de enseñanza y para las prácticas, etc.

BASE II

Formarán parte de la Escuela a las órdenes de su Director:

1º. Un buque de vela, que pudiera ser la *Nautilus*, convenientemente habilitada para alojar 40 alumnos, en disposición de efectuar largos cruceros por el Atlántico. Este buque será, además, escuela de aprendices marineros.
2º. Un buque de vapor de unas 1.500 toneladas, de estructura militar, máquina moderna económica instalada en cámara amplia, aparejo sencillo, armamento ligero de tipos variados, instalaciones eléctricas para distintos servicios, telegrafía sin hilos y alojamiento para 30 alumnos.
3º. Los torpederos de que pueda disponerse: tres por lo menos.
4º. Una batería formada por cañones de tipos varios, mirando al mar y provista de los aparatos más modernos.

BASE III

El ingreso en la Escuela se efectuará entre los catorce y los dieciocho año, por oposición que se verificará cada dieciséis meses por el número de plazas que determina la Ley de 7 de enero de 1908. Versará ésta sobre las materias del régimen actual, aumentadas con la Física hasta magnetismo; eliminando de los programas, tanto en esta asignatura como en aquéllas, todo lo que no sea de aplicación a los estudios subsiguientes de la carrera […]".

Para no resultar exhaustiva la descripción de las "Bases" subsiguientes, tan solo señalar que las mismas tratan el Plan de Estudios (BASE IV) desglosado por cursos, estableciendo también como novedad la obligatoriedad para los alféreces de fragata alumnos -que embarcarán durante 16 meses en buques de la escuadra y cursarán diversas asignaturas- de redactar una *"memoria sobre el*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

servicio de inundación y achique de su buque, o descriptiva de una de sus partes, y otra sobre un asunto profesional de actualidad elegido libremente", que deberán exponer ante un Tribunal; y, por último, la incorporación a la Escuela del "cargo" o cometido de la enseñanza y clasificación de todo el personal subalterno (BASE V) para los distintos servicios en los buques, indicando que esta función sería *"objeto de estudio y proyecto separados, para lograr la reorganización de estos cuerpos y su utilización eficaz en el manejo de los modernos aparatos y máquinas de guerra"*.

- CONDICIONES DE EMBARCO DE LOS TENIENTES DE NAVÍO PROFESORES DE LA ESCUELA NAVAL[186]

Otra cuestión también interesante del pensamiento naval de Augusto Miranda relacionado con la Escuela Naval fue el relativo a las condiciones de embarco de los tenientes de navío que optasen a ser profesores de este centro docente, que daría lugar a la promulgación de una ley regulando este asunto además de las condiciones que debían cumplir los capitanes de navío para poder ascender al empleo superior. De nuevo Miranda manifiesta una doctrina muy clara sobre la necesidad de contar con oficiales jóvenes y entusiastas para la función de profesorado pues considera que la Escuela Naval *"cumple una misión altísima, importantísima, en beneficio del Cuerpo, en beneficio de la generalidad"*.

Por ello queremos destacar algunos fragmentos de las intervenciones de Augusto Miranda en el Senado sobre la discusión del dictamen de la Comisión sobre dicho proyecto de ley, y que recoge el *Diario de Sesiones de Cortes -Senado-*, en la sesión del lunes 25 de mayo de 1914:

> (…) El Sr. Carranza nos ha dicho que podrán ser nombrados esos profesores de la escala de tierra. Esta es una cuestión aparte, si los profesores han de ser de la escala de mar o de la de tierra, no es cosa que discutamos aquí; se fijará en el reglamento orgánico, no en esta ley; pero, aunque no es esa la cuestión que se debate, yo debo decir al Sr. Carranza que en eso de destinar para el profesorado de la Escuela Naval a los oficiales de la escala de tierra, he de andarme con mucho tiento, porque los oficiales de marina, en sus primeros pasos, los jóvenes que se dedican a esa carrera, más que ciencia, necesitan entusiasmo, fe, espíritu, y eso no se lo podrá dar el oficial de la escala de tierra, que está en contacto con ellos, porque el oficial de la escala de tierra, lejos de seguir el camino que le había trazado en un principio su entusiasmo, o su afición, se ha desviado hacia las oficinas, hacia la burocracia; en vez de ir por el camino de los buques armados, se ha ido a despachar roles a una comandancia de Marina, y esos oficiales no me sirven para maestros y para estar en contacto con los estudiantes. (*El Sr. Carranza:* Servirán los burócratas del Ministerio). De eso no hablemos ahora, sino de la Escuela Naval, y respecto de esto, tal vez yo acepte algún oficial de la escala de tierra para ciertas enseñanzas, pero en su gran mayoría, los rechazo en absoluto por esas consideraciones.
>
> Ha dicho S.S. que los oficiales habían de estar catorce años de tenientes de navío; pero esos oficiales que llevan ya en dicho empleo ocho o diez años, no me sirven tampoco para profesores, porque los oficiales profesores de la Escuela Naval, para inculcar a los que serán nuevos oficiales el espíritu que necesitan los muchachos más jóvenes, esos no estarán seguramente catorce años de teniente de navío, y, sobre todo, ellos de ningún modo se prestan a aceptar el cargo de profesores de la Escuela Naval, no habiendo la seguridad de que han de tener el tiempo de cumplir las condiciones reglamentarias. De modo que ahora, en la actualidad podíamos encontrar para profesores de la Escuela tenientes de navío que han cumplido sus condiciones de embarco y que están cansados de ser tenientes de navío y oficiales de Marina; pero los que yo quiero, que son los muchachos que

[186] Ley de 2 de julio de 1914. Cuerpo General. Condiciones de ascenso. Sobre condiciones de ascenso de capitanes de navío y tenientes de navío del Cuerpo General de la Armada. En el ANEXO V tratamos el resumen de esta ley impulsada por el almirante Miranda, que dio lugar a debate en las Cortes con oposición de algunos senadores, entre ellos los Sres. Luaces y Carranza. Ver este asunto en la biografía de Miranda, de ANTÓN y ANCA (2012), ob. Cit. 139-140.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

acaban de salir a tenientes de navío, esos para conseguir que sean profesores, es necesario ofrecerles la seguridad de cumplir las condiciones de embarco.

Hay que tener en cuenta que al escoger esos tenientes de navío para que vayan a la Escuela Naval, no se les separa de las funciones propias de su carrera: es todo lo contrario. Decía S.S. que iba a haber dos o tres tenientes de navío en los cruceros; se equivoca completamente, y me extraña mucho, porque S.S. conoce perfectamente el decreto de organización de la Escuela Naval. En la Escuela Naval van a estar los aspirantes cinco años, en cada uno de esos cinco años van a salir tres meses a navegar de una manera efectiva. (…) Ya tenemos en los dos primeros años dos cruceros de tres meses (*El Sr. Carranza*: ¿Cuántos profesores irán?). Pues irán los profesores que tengan esos alumnos en los dos años, en el primero y en el segundo. Después en cada uno de los tres años siguientes, que son los años de guardia marina, llamémosle así, se combinarán las prácticas de esos aspirantes con el periodo de prácticas que tendrá la Escuadra, porque esa escuadra de acorazados modernos y de torpederos que estamos construyendo, no va a estar con los brazos cruzados en los puertos, sino que esta escuadra durante los tres últimos meses del año (…), harán prácticas y ejercicios de tiro y ya se ha combinado en el reglamento de la Escuela Naval, que los alumnos vayan en ese tiempo a embarcar en los acorazados; es decir, que cada clase embarcará en un acorazado. (…) Por lo tanto, esos oficiales han de asistir a las funciones más activas en que ha de tomar parte la Marina en esos tres meses; y ¿me quiere decir el Sr. Carranza si en esas condiciones esos oficiales van a estar separados de la verdadera función del oficial de Marina? Yo creo que no.

Por consiguiente, estimo que está perfectamente justificado el proyecto. No se trata, no, de tener oficiales que podríamos llamar de tierra; se trata de oficiales que han de estar navegando, enseñando las asignaturas de aplicación y llevando a los aspirantes, por lo que quizá sean los oficiales que presten en la Marina servicios más activos y de carácter más profesional. No tengo más que decir.

3.5. MODIFICACIÓN DEL PLAN DE ESTUDIOS DE LA ESCUELA NAVAL MILITAR. REAL DECRETO DE 18 DE DICIEMBRE DE 1913

Casi inmediatamente después de tomar posesión como ministro de Marina -en menos de dos meses como podemos constatar-, Augusto Miranda impulsa la modificación del Plan de Estudios de la Escuela Naval Militar, con la aportación de sus ideas sobre la enseñanza naval expuestas anteriormente, que justifica en la Exposición al Rey de este RD, con las siguientes palabras:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

SEÑOR: Dispuso el real decreto de 19 de junio del corriente año que, antes de que éste terminara, se estudiasen las modificaciones que precisa introducir en el plan de estudios de la Escuela Naval Militar.

Radica una de las principales deficiencias del que hoy rige, en hallarse recargados algunos de los cursos, con el fin de que no excediera de cinco años la duración del período escolar. Ha sido, pues, preciso ampliar algo este período, para dar el debido desarrollo, con garantías de aprovisionamiento, a cada una de las heterogéneas e importantísimas materias que integran los conocimientos del moderno oficial naval.

La perfecta ejecución práctica de todos los trabajos que a diario se efectúan en los buques, constituye, en quien ha de dirigirlos, la mejor garantía de futuros aciertos; y el desarrollo del vigor y de las energías físicas, contribuye poderosamente a realzar las dotes morales del que manda. Ambos son, por lo tanto, asuntos de sobrada importancia para que su detallada especificación no resulte fuera de lugar entre los preceptos generales que forman las bases de un plan de estudios.

Por último, siendo hoy los buques de combate la única escuela completa para la enseñanza de los oficiales de la Armada, en ellos conviene establecer los cursos prácticos de los tres años de guardiamarina,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

supliendo con frecuentísimas salidas a la mar en torpederos y sumergibles la relativa limitación de las navegaciones de las grandes unidades (...).

El nuevo plan de estudios[187] que introdujo Miranda para la enseñanza en la Escuela Naval Militar (ENM) supuso un avance notable respecto a planes anteriores por varios motivos. Impulsó las prácticas profesionales de embarco[188] y de tierra, mejoró los contenidos de las materias e incorporó las modernas tácticas navales y militares. Divídía el programa en tres partes: dos años de Aspirante, tres años de Guardiamarina y ocho meses de Alférez de Fragata alumno.

La ENM tenía a su cargo además de la "educación naval militar y la enseñanza de los futuros oficiales del Cuerpo General de la Armada", también "la organización de cursos de actualidad para jefes y oficiales" (es decir, cursos de perfeccionamiento). Se estableció que además del edificio e instalaciones propias de la ENM, se utilizaran también "como elementos auxiliares para la instrucción de alumnos", la Estación torpedista del Apostadero, el Observatorio astronómico, las baterías de Torregorda y Doctrinal de experiencias "y todos los que ocasionalmente puedan contribuir al mismo fin".

El ingreso en la ENM se efectuaba por oposición (con arreglo a lo dispuesto en la Ley de 7 de enero de 1908), con el número de plazas que cada año debían cubrirse. Del número total de plazas, se establecía que el 90/100 se cubriría por concurso libre entre todos los opositores, reservándose el 10/100 restante, para adjudicarlas a los candidatos con derecho a examen de suficiencia que no hubiesen logrado alcanzar una de las plazas de "libre concurso". Ese derecho a examen de suficiencia, quedaría limitado exclusivamente a los huérfanos y a los hermanos, huérfanos de padre, de los militares muertos en campaña, naufragio, accidente de mar, o del paludismo en Fernando Póo. Las convocatorias "se anunciarán con una anticipación de seis meses, por lo menos, y para tomar parte en ellas será necesario que el día 31 de diciembre del año en que se efectúan, hayan cumplido los candidatos los catorce años y no hayan cumplido aún los diez y ocho". Es decir, en este aspecto como en otros, confirmó la propuesta que redactó en 1911. Los exámenes se verificaban en Madrid, en la fecha que se determinase, no posterior al mes de septiembre, sobre las asignaturas de Francés, Aritmética, Algebra, Geometría plana y del espacio y Trigonometría rectilínea y esférica. Además se exigía el conocimiento de las asignaturas o materias de Gramática Castellana y de Geografía e Historia, tanto generales como particulares de España. Todas las demás condiciones se establecían reglamentariamente.

Los cursos del Plan de Estudios, durante los cinco años de carrera, establecían la siguiente distribución del tiempo: Curso teórico, 8 meses (del 10 de enero al 31 de agosto). Exámenes, el 1 de septiembre. Curso práctico, de 3 meses de embarco (del 10 de septiembre al 10 de diciembre). Vacaciones, 1 mes (del 11 de diciembre al 10 de enero).

[187] Fijaba las asignaturas que incluía cada curso (científicas, técnicas y militares) en dos grupos, y también: Ejercicios de instrucción marinera y militar, Trabajos de generalidad. Gimnasia y Natación. Ordenanzas de la Armada y del Ejército. Esgrima (a partir del tercer año, los tres cursos de guardiamarina). Trabajos de taller sobre aparatos eléctricos.

[188] Fueron muchas las disposiciones que desarrollaron el plan de estudios de los alumnos de la ENM. Entre ellas podemos señalar la RO de 28 de diciembre de 1914 por la que se dictaron "reglas con motivo de la próxima apertura del primer curso de guardiamarinas en la Escuela Naval Militar". Entre otras medidas, dispuso que: "*quedaran incorporados a la Escuela Naval Militar dos de los torpederos con máquinas de turbinas para que los Guardiamarinas hagan prácticas de mar, encomendándose a ellos con exclusión de todo otro personal el manejo tanto del buque en su conjunto como de sus máquinas y calderas, debiendo hacer con frecuencia cortas salidas para regresar al fondeadero y en tierra todos los individuos de la dotación que no tengan cargo o responsabilidad directa en el buque.*"

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Para el desarrollo del Plan se observaban una serie de "reglas", consignadas en el RD que analizamos, pudiendo destacar lo siguiente (sic):

A) Durante los años de permanencia en la Escuela Naval Militar, además de darse gran importancia a los juegos corporales y deportes de todas clases, se estimulará en los alumnos el gusto por los conocimientos y ejercicios que constituyen la cultura general necesaria en la vida social moderna.

B) Deberá dirigirse la enseñanza del Inglés de tal modo al terminar el segundo año de aspirante traduzcan con relativa facilidad las obras profesionales, para lo cual deberá escogerse una de estas sobre Máquinas para los ejercicios de traducción, y en los años de guardiamarina no se repugnará por la Dirección de la Escuela proponer la adopción de libros de texto extranjeros, antes al contrario se procurará valerse, para la enseñanza, de las obras más modernas escritas en los idiomas extranjeros conocidos por los aspirantes.

C) *En los dos años de aspirante*, se efectuarán los cruceros en un buque del tipo *Reina Regente*, que se destacará de la escuadra con tal objeto, y en él embarcarán los aspirantes con sus profesores de Máquinas (Física) y Navegación. Saldrá de Cádiz el 10 de septiembre y visitará los puertos militares del N.W. de España, Francia, Alemania, Inglaterra y los Estados Unidos de América del Norte[189]. Será objeto principal de estos cruceros el acostumbrar a los aspirantes a las fatigas y penalidades de la mar, y para ello deberá salir el buque con cualquier tiempo, marcándosele un itinerario fijo y fechas precisas de salida y entrada en puerto, fechas que sólo en circunstancias extremas podrá alterar el Comandante. Los aspirantes harán por sí todos los trabajos de la navegación, aun los de carácter mecánico; llevarán el timón del buque, harán guardias de señaleros, serán patrones efectivos de los botes y manejarán por sí mismos las máquinas de éstos bajo la vigilancia del maquinista. Ejecutarán también por sí las faenas de máquinas y de calderas, una de las cuales se les reservará para ser servida por ellos con exclusión de todo otro personal, en intervalos de tiempo y circunstancias prudenciales, bajo la dirección de un maquinista idóneo. En las máquinas han de manejar primero las auxiliares y después las principales, guiados por un profesor, engrasándolas y atendiéndolas para vencer la repugnacia a mancharse y la desconfianza en sí propio que siente siempre quién no está acostumbrado a poner la mano sobre ellas.

Servirán la artillería, desempeñando todos los cometidos desde el pañol hasta la pieza, con exclusión absoluta de la marinería, y en todos los demás se procurará que tomen parte ejecutiva, eximiéndoles de aquellos servicios que, como el de retén en los botes, tengan carácter puramente decorativo.

D) *Las prácticas en los tres años de guardiamarina*, se efectuarán en los acorazados tipo *España* en los meses de septiembre, octubre y noviembre, coincidiendo en esta época las de ejercicios de fuego y maniobras anuales de la escuadra. El 10 de septiembre embarcará en cada uno de los tres buques citados, una de las clases con sus profesores de los primeros grupos de asignaturas. Los guardiamarinas ejecutarán por sí mismos, como en los cruceros de aspirante, todas las maniobras y ejercicios; pero especilizándolos según las asignaturas que acaben de cursar, y por lo tanto se dedicarán con preferencia a máquinas los del primer año; a electricidad los del segundo y a artillería los del tercero. Los primeros se encargarán del manejo personal de las máquinas y aparatos mecánicos que el Comandante les designe; los segundos de todo el servicio de electricidad y telegrafía sin hilos, y los terceros manejarán una de las torres y una batería (de artillería), con exclusión absoluta de todo otro personal, sin desatender por esto los servicios generales del buque. Además, y como materia de aprendizaje de la mayor importancia, durante los tres años harán constantes salidas y ejercicios en los torpederos y sumergibles que el Gobierno procurará incorporar a la Escuadra en esta época, en el mayor número posible.

Tanto al final de estas prácticas como al de los cruceros de aspirante, se constituirá una Junta clasificadora formada por el Comandante y 2º del buque y los profesores; esta Junta asignará a cada aspirante o guardiamarina una nota numérica complementaria, que se sumará a la obtenida en el examen de fin de

[189] Debido al estallido de la Gran Guerra Europea en agosto de 1914, lógicamente hubieron de cambiar algunos itinerarios de navegación, a otros mares y países no tan afectados por el conflicto durante todo el tiempo que duró la I Guerra Mundial (1914-1918).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

curso teórico, para constituir la definitiva. Esta nota será única, como resultado del concepto que en síntesis merezcan a la Junta las aptitudes ejecutivas del clasificado.

E) Los guardiamarinas aprobados en tercer año ascenderán a alféreces de fragata y embarcarán en los acorazados después de las vacaciones, permaneciendo en ellos hasta el 31 de agosto. En este tiempo practicarán los servicios del buque como oficiales subalternos, a las órdenes de los Comandantes de guardia y de los oficiales jefes de aquellos servicios, interviniendo como ayudantes en los procedimientos, contabilidad de las brigadas y demás funciones del oficial embarcado.

F) Las notas obtenidas en los exámenes y prácticas, durante los seis años de carrera, serán afectas de los coeficientes 2 y 1; el primero para las asignaturas de los primeros grupos, y el segundo para las asignaturas de los segundos grupos y para las prácticas. La suma de las notas así modificadas, obtenidas durante los años anteriores de la carrera, determinará el puesto que ha de ocupar el alumno en el año siguiente y para el ascenso a alférez de navío.

Para los trabajos de taller habrá también examen consistente en la presentación de un trabajo manual ejecutado por el alumno. No se dará nota alguna de este examen; pero se consignarán las aptitudes del alumno, tanto en el historial de éste como en sus informes cuando ascienda a oficial.

G) Durante todos los años de la carrera, el alumno que sea suspendido en una sola asignatura de cualquiera de ambos grupos, podrá ser examinado de la misma al terminar las vacaciones de fin de curso y pasar, si entonces aprueba, al curso siguiente.

Caso contrario, repetirá el año una sola vez, así como todos aquellos alumnos que hayan perdido más de una asignatura; si volvieran a ser suspendidos en el curso repetido, serán expulsados de la Escuela. Se exceptua el caso en que por enfermedad, justificada por la falta de asistencia a clase durante treinta días en el mismo curso, el alumno no haya podido llegar al conocimiento de las materias. En este caso podrá repetir un mismo curso dos veces.

- REAL ORDEN DE 12 DE ENERO DE 1914. ESCUELA NAVAL MILITAR. DICTA REGLAS A QUE DEBE AJUSTARSE LA ENSEÑANZA EN LA ENM

La preocupación singular del almirante Miranda por mejorar la enseñanza naval en el sentido del aprovechamiento eficaz del tiempo lectivo y de los contenidos de las materias, tuvo en esta RO una continuación para *"fijar desde un principio la orientación que debe darse a los estudios de los aspirantes en la Escuela Naval Militar"*, ordenando lo siguiente (sic):

1º. *Que se eliminen de los programas de las asignaturas comprendidas en los dos primeros años, todas aquellas teorías que no tengan una aplicación bien definida en los estudios subsiguientes*, dejándolas reducidas a lo estrictamente indispensable, para la inteligencia de los de aplicación, y que, aun en éstos, puede prescindirse de ciertas demostraciones que exigen largos desarrollos de cálculo y conocimientos de artificios matemáticos que no han de aportar ninguno útil para la carrera. El resultado de tales demostraciones es una fórmula que en muchos casos no hay inconveniente en admitir como demostrada.

2º. *Que se dirija preferentemente la atención del alumno hacia el estudio de la Física,* y, en particular, al de aquellos principios que son fundamentales en las modernas aplicaciones al material naval.

3º. Que en el *estudio de la navegación* se siga un *método de perfeccionamientos sucesivos*, debiendo prepararse los alumnos desde el primer año, para poder hacer prácticas en el crucero de navegación de altura, sin perjuicio de perfeccionar sus conocimientos en el segundo año.

4º. Que el mismo método se siga en el estudio de las máquinas, cuyos aparatos deberán conocer por el meramente descriptivo, primero, por las explicaciones del profesor sobre ellos mismos después, y por su

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

manejo en el buque de instrucción, antes de emprender a fondo su estudio teórico y el de detalle, en el primer año de guardiamarina.

Posteriormente por RD de 27 de octubre de 1915, se aprobó el Plan de Estudios que había de regir desde el 1º de enero de 1916 en la Escuela Naval Militar, reordenando de nuevo por cursos los periodos en la Escuela y de embarco, los estudios teóricos y prácticos. Y por RO de 31 de diciembre de 1917 se aprobó el Reglamento provisional para el régimen y gobierno de la Escuela Naval Militar, señalando en su art. 1º que este centro estaba principalmente destinado *"a dar instrucción militar, marinera y facultativa y la más completa educación moral, intelectual y física, durante una parte de su aprendizaje, a los jóvenes que se dediquen al servicio de la Armada en el Cuerpo General"*. Establecía que también podían recibir en la Escuela la primera parte de su instrucción, los alumnos de otros cuerpos patentados de la Armada. Correspondía por otra parte a la Escuela, por medio de su Junta Facultativa, dar dictamen sobre cuantas consultas de carácter científico y docente se le formulara por la Superioridad. Al Ministro de Marina, como jefe de todos los Cuerpos, Institutos y establecimientos de la Armada, correspondía ser el Inspector de este centro docente.

3.6. SU PENSAMIENTO SOBRE LA NACIONALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y OTRAS MEDIDAS DE FOMENTO

Como hemos señalado en el Capítulo II, uno de los objetivos que inspiró gran parte de la política naval del almirante Miranda a lo largo de sus diferentes mandatos ministeriales -postulado de su pensamiento político y naval-, fue su deseo de "nacionalizar", -que no estatalizar-, en la medida de lo posible y de manera progresiva todo cuanto afectase a los armamentos navales (construcción de buques, artillería, adquisición de materiales y piezas, técnicas aplicadas, obras civiles, etc), tanto en lo que se refería a su diseño tecnológico (patentes), su fabricación por empresas españolas[190] así como la propia enseñanza académica y profesional del personal que habría de servir en la Armada. Es decir, Miranda defendía claramente poder llegar a alcanzar la soberanía industrial y tecnológica para España, defendiendo y poniendo en marcha medidas de fomento dirigidas a lograr ese objetivo, que permitiese a nuestro país evitar la dependencia del extranjero.

Los graves inconvenientes que causó la Gran Guerra Europea para el aprovisionamiento y llegada a España de los elementos necesarios para, por una parte, poder construir los buques en proyecto y aprobados, y por otra terminar o concluir los buques que ya se estaban fabricando en los Astilleros españoles fueron factores determinantes en la política naval que dirigió Miranda para el fomento de la industria nacional. La importación de materiales necesarios se interrumpió en la práctica durante todo el conflicto. De esto era culpable sin duda la "Sociedad Española de Construcción Naval" (SECN), adjudicataria de los Astilleros de Ferrol y Cartagena desde 1909 y por lo tanto responsable de cumplir los plazos previstos de construcción. Y la razón fue que la SECN interpretó con "manga ancha" la posibilidad que existía en el contrato que firmó con el Estado de comprar en el extranjero

[190] El porcentaje de materiales y piezas elaboradas necesarias para la construcción naval que se importaban del extranjero (principalmente del Reino Unido), pasó del 80 por 100 en el año 1920 a solo un 5 por 100 en 1933. Gracias al fomento de la industria y tecnología nacionales iniciada en la época de Miranda, a finales de la década de 1920 España había alcanzado una considerable autonomía industrial y mejora de la producción de material. Por poner un ejemplo, en los cruceros tipo "Baleares" -construidos en Ferrol-, la aportación industrial española se elevó al 95 por 100 del total. Todo ello supuso un mayor protagonismo para la industria y profesionales españoles en detrimento de la influencia británica, que fue perdiendo peso en su participación accionarial en la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), la principal empresa de construcción naval en España hasta la Guerra Civil y responsable de los planes de buques militares. Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2016): *La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol*. Ferrol: edición del autor, p. 77.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

todos los elementos que fueran necesarios siempre que se acreditara la dificultad o imposibilidad de su construcción nacional, lo cual de algún modo era cierto pero también lo era que no ponía nada de su parte para fabricarlos en España, lo que dio lugar a numerosos pleitos con el Estado en su exigencia de que cumpliera sus compromisos empresariales.

Tratándose la defensa militar y naval de un sector estratégico así como el comercio marítimo de un motor imprescindible de nuestra economía, el anhelo de Miranda era pues el progreso económico y técnico nacionales de nuestra industria y la profesionalización de la marinas españolas, para en un futuro próximo -a medio plazo-, no tener que depender de la industria extranjera. Es decir, lograr una progresiva independencia en la industria de construcción naval y sus auxiliares así como en todo lo relacionado con las técnicas militares y la capacitación del personal, o lo que es lo mismo, contar en España con centros docentes propios de formación. Por ello, desde el principio, impulsó medidas tendendes a lograr esos fines, como la creación en Ferrol de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada (RD de 15 de octubre de 1914), que supuso en primer término organizar la enseñanza de la Ingeniería Naval en nuestra patria, entre otras razones como consecuencia del estallido de la Guerra Europea (asunto que trataremos en el siguiente Capítulo), promover y apoyar las iniciativas nacionales de la empresa privada dirigidas a su desarrollo en España o crear un organismo específico dirigido a estudios y proyectos navales. Tal es el asunto que ahora tratamos.

3.6.1. CREACIÓN DEL CENTRO DE ESTUDIOS Y PROYECTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE GUERRA Y DEL COMERCIO

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO POLÍTICO Y NAVAL

Real Decreto de 2 de mayo de 1917. Organización. Centro de Estudios y Proyectos para la construcción de buques. *Crea un Centro de estudios y proyectos para la construcción de buques de guerra y comercio.*

En su exposición al Rey, el almirante Miranda justificaba su propuesta en los siguientes términos:

> SEÑOR: No se logrará nacionalizar la construcción naval en España mientras no se disponga de los elementos necesarios para proyectar los buques. Es, para ello, absolutamente indispensable la existencia de un Centro en el cual se encuentren acopiados los datos que el ingeniero necesita para proyectar y las instalaciones para los ensayos que han de conducir en cada caso a la adopción de las formas más convenientes para lograr determinadas condiciones en las carenas. Tales elementos son indispensables para la formación de proyectos no solo de la Marina de guerra, sino de la del Comercio, no pudiendo subsistir, por más tiempo, la dependencia absoluta del extranjero, que hasta hoy ha existido en materia tan importante para los intereses nacionales.
>
> Para conseguirlo, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la firma de V.M. el siguiente proyecto de real decreto.
>
> Madrid, 2 de mayo de 1917. SEÑOR: A. L. R. P. de V. M. - Augusto Miranda.

Conforme a esta propuesta, el RD de 2 de mayo de 1917 dispuso la creación en el seno del Ministerio de Marina de un Centro de Estudios y Proyectos para la construcción tanto de buques de guerra para la Armada como de buques mercantes para el comercio. En el articulado de la norma se estableció que un ingeniero de la Armada, designado libremente por el Rey, a propuesta del Ministro de Marina, sin sujeción a categoría militar ni a escala, asumiría la dirección del Centro, al

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

cual le correspondería en su condición proponer las medidas que hubiesen de adoptarse para su constitución y funcionamiento.

Como funciones del Centro se determinaba que en cuanto se refería a la Marina de guerra, era competencia del mismo la formación de proyectos de buques nuevos con sujeción a los planos elaborados por el Ministerio de Marina; y en lo que se refería a la Marina Mercante, el suministro de datos de carácter facultativo, la confrontación de los planos de construcción y la realización de ensayos de resistencia de las carenas u otros que las entidades industriales solicitasen y permitiesen los medios de que dispusiese el propio Centro, previo pago de los derechos que se estableciesen en las tarifas correspondientes.

Por otra parte, todo el personal asignado al Centro, además del Director, se establecía fuese de "libre elección" de la superioridad, sin sujeción a alguna de las categorías militares ni a turno o tiempo de permanencia en el mismo. Es decir, con total libertad, el Ministro podía nombrar a los directivos y demás personal, atendiendo a criterios de profesionalidad y capacitación para los puestos. Se encomendaba al Ministro el desarrollo de las instrucciones y disposiciones necesarias para su puesta en marcha.

Posteriormente, por Real Orden de 2 de diciembre de 1918, siendo ahora ministro D. José María Chacón, se aprobaron las bases para el cometido del Centro de Estudios y Proyectos, disponiendo diversas competencias, entre ellas podemos destacar: la redacción de los anteproyectos de buques de guerra que en sus líneas generales propusiese el Estado Mayor Central de la Armada y ordenase la Superioridad; acopiar, clasificar y archivar cuantos datos y antecedentes relacionados con la construcción naval en general pudieran adquirirse por intermedio de las Comisiones en el extranjero o por otro conducto de análoga categoría; auxiliar a la Industria Naval Nacional en cuantos asuntos de carácter técnico considerasen necesario; informar cuando la Superioridad lo ordenase sobre los proyectos de buques mercantes pertenecientes a las Compañías subvencionadas por el Estado; etc.

3.6.2. REGLAMENTO DE SUPERNUMERARIOS (EXCEDENCIA VOLUNTARIA). REAL DECRETO DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1918

Este RD modificó el reglamento de los "supernumerarios" o personal excedente de la Armada. La norma en cuestión facilitó el pase a la situación de supernumerario (o excedencia voluntaria) de los Oficiales de la Armada para que pudiesen ejercer profesiones en el ámbito privado de la economía e industria nacionales por ser actividades de fomento que revertirían en bien de la Marina.

Esta medida contribuyó notablemente a facilitar el conocimiento de los oficiales de Marina hacia la práctica de profesiones en el ámbito civil. Sin duda pone de manifiesto la "mentalidad abierta" que tenía el ministro Augusto Miranda, que consideraba la Armada no como un "coto cerrado" sino que, por el contrario, el personal de la Armada, con capacidades profesionales singulares y que tuviese cumplidas determinadas condiciones reglamentarias (de tiempo en destinos de plantilla), debía tener opción a trabajar en el ámbito privado para, con sus conocimientos, contribuir también al desarrollo de las industrias nacionales.

En su Exposición al Rey, el almirante Miranda razonaba esta medida con las siguientes palabras:

SEÑOR: La aplicación a la práctica de los conocimientos profesionales, cuya base teórica se adquiere en las Academias, es condición absolutamente indispensable para la formación del verdadero

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

peritaje técnico y, por lo tanto, de una gran conveniencia para el Estado, que el personal de la Armada de las distintas profesiones ejercite sus conocimientos teóricos en las industrias privadas.

En este orden de ideas deben removerse los obstáculos que se oponen al pase de los jefes y oficiales a la situación de supernumerario para el ejercicio de su profesión, siempre que aquéllos no respondan al interés del servicio. En tal caso se encuentran los artículos 11 y 12 del reglamento de 14 de noviembre de 1906, el primero de los cuales establece una limitación que, sin beneficio alguno para el Estado, coarta la facultad del individuo en contradicción con la que le otorga el art. 12 al que asciende en la situación de supernumerario, y con la que el art. 9º concede a los ingenieros geógrafos.

Sin duda a este respecto, Augusto Miranda pensaba y tuvo en cuenta su propia experiencia personal y en lo importante y útil que puede resultar para un militar trabajar en el ámbito privado, pues a lo largo de su dilatada carrera en varias ocasiones -hasta tres veces-, solicitó disfrutar la situación de excedencia voluntaria (o *supernumerario*), precisamente para poner en práctica sus conocimientos técnico-profesionales en diversos ámbitos empresariales o de carácter industrial. Recordemos que dirigió en Ferrol una academia privada de enseñanza, "El Colegio de la Marina", -en situación de supernumerario- y que incluso simultaneó después en varios periodos la docencia con el servicio activo en la Armada; y más tarde crearía una fábrica de productos lácteos en Santander ("Bebé", 1903-1905), ciudad en la que residió y cuya actividad industrial tendría continuidad aunque él retornase al servicio activo tras dos años de excedente o supernumerario.

3.6.3. FOMENTO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y OTRAS INDUSTRIAS NACIONALES

Ya en su primer proyecto de Plan Naval, aprobado por RD de 29 de abril de 1914 (*Gaceta de Madrid núm. 130, de 10 de mayo*), el almirante Miranda defendió el papel crucial de nuestra construcción naval como factor de desarrollo económico y de fomento de las industrias nacionales.

En su exposición al Rey del proyecto de ley sobre *"continuación de las construcciones navales y habilitación de los puertos militares"*, podemos destacar las siguientes consideraciones:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO POLÍTICO Y NAVAL

Es un principio reconocido por los países que se encuentran hoy a la cabeza del movimiento industrial, que la construcción naval, cuando se mantiene dentro de límites prudentes y se realiza con los elementos del mismo país, lejos de ser un gasto oneroso e inútil, es estímulo eficacísimo para el desarrollo de la riqueza industrial.

En nosotros mismos se encuentra comprobado este principio; cedidos nuestros arsenales de Ferrol y Cartagena a la industria civil por virtud de la expresada ley (Ley de 8 de enero de 1908), no sólo se ha logrado encauzar los trabajos en ellos, cumpliendo exactamente los contratos, sino que numerosas industrias, en conexión con aquélla, han recibido el impulso que necesitaban para entrar en una marcha normal y desahogada, hallándose hoy el país en condiciones de acometer la construcción de una flota mercante de que tan necesitado se halla nuestro comercio, y esto gracias exclusivamente a los elementos creados en España por una política naval que puede decirse no ha hecho más que iniciarse.

No se trata claramente de apreciaciones gratuitas o vagas, sino de hechos concretos y notorios. Todos los aceros que se emplean en la construcción de los acorazados salen de los minerales de nuestro suelo tratados en los talleres de Bilbao y de Asturias, con la sola excepción de las grandes piezas forjadas o moldeadas y de los aceros especiales. Las máquinas principales, las calderas y gran número de máquinas auxiliares se construyen en España; contamos ya con talleres de fabricación de turbinas de vapor y de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

calderas *Yarrow*, y se están habilitando los talleres de La Carraca para construir en ellos los cañones hasta de 15 centímetros y los proyectiles de todas clases.

Avances importantísimos están iniciados y esperan solo para ser un hecho la orientación que se adopte en este asunto: la instalación de grandes forjas para obtener las piezas de mayor tamaño que puedan necesitar no solo los buques, tanto militares como del comercio, sino las construcciones de todas clases: la fabricación de aceros especiales, tan necesaria en España para la implantación de multitud de industrias aparentemente extrañas a la naval, que hoy no pueden establecerse en nuestro país por falta de este elemento, y la obtención de tubos sin soldadura para grandes presiones, serán condiciones que se exigirán en los contratos y mejoras de gran trascendencia para la industria general, que se realizarán tan pronto como exista la seguridad de una base cierta de consumo regular y permanente. Y es evidente que la brusca suspensión de aquellos trabajos traería consigo, como consecuencia inevitable, no solo la estirilización de los esfuerzos realizados para dotar al pais de los elementos indispensables para su defensa, sino el estancamiento o la ruina de aquellas industrias, ruina que haría sentir sus efectos principalmente en las clases más estrechamente ligadas con el trabajo nacional.

Es, pues de necesidad ahora afirmar la doctrina que dejó sentada aquella ley, prosiguiendo la marcha inaugurada en 1908 con la mesura y la prudencia que aconseja el estado de nuestra Hacienda; pero con la firmeza que se deriva del convencimiento de que a los esfuerzos económicos que se dirigen al desarrollo y al estímulo de sus nacientes industrias responde siempre en todos los países un aumento considerable, a veces asombroso, de la riqueza pública.

- Apoyo a la industria suderúrgica nacional

Es necesario que nos demos cuenta de nuestra situación en el mundo. La Naturaleza ha dotado a nuestro suelo de grandes tesoros que no hemos sabido apreciar. Las industrias del hierro y del acero son en la época moderna la palanca poderosa que mueve a las sociedades, la fuerza que determina el punto que cada uno ha de ocupar en la política mundial, su participación en el disfrute de las riquezas del planeta. Y nosotros, hasta ahora, no hemos hecho otra cosas que exportar riquísimos minerales brutos y desflorar ligeramente nuestras extensas cuencas carboníferas. Es necesario arrancar de nuestros ojos la venda que los ciega; es necesario empujar a nuestros industriales, lanzándolos por nuevos derroteros, para implantar en España la gran industria siderúrgica, suprema esperanza, quizá única, de redención de nuestra raza.

Un aplazamiento, un momento de indecisión en asunto tan importante, traería a la marcha ya iniciada gravísima perturbación que sería difícil remediar después, que tal vez destruiría para siempre nuestro porvenir; desaparecerían los núcleos de obreros inteligentes que acaban de crearse; se cerraría a un gran número de industrias la puerta de salida más importante de sus productos, se perdería para lo futuro en los hombres emprendedores la confianza en la permanencia de los estímulos ofrecidos por el Estado a las iniciativas y al trabajo nacionales, y seguirían disipándose inútilmente para nosotros los tesoros contenidos en nuestro suelo. Los mismos buques que acaban de construirse, principio de un resurgimiento abortado, elementos aislados de un organismo que no llega a formarse, representarían para el país un gasto importante, hecho irreflexiblemente en pura pérdida, sin trascendencia y sin utilidad alguna. No puede, pues, esperarse de la sabiduría y del patriotismo de las Cortes, sino la afirmación de aquella política y la decisión de impulsar enérgicamente el desenvolvimiento de nuestra riqueza siderúrgica (…).

Porque es necesario hacer constar que a virtud de la Ley se han transformado radicalmente nuestros arsenales, desembarazándose de los vicios y corruptelas propios de la administración oficial para convertirse en *Centros industriales* capaces de desarrollar una gran actividad de trabajo, limitada sólo por la escasez de nuestros recursos; es justo decir que el personal de la Marina, penetrado por un alto sentimiento patriótico, ha sufrido el sacrificio enorme que aquella ley le impuso, rebajando las categorías de los funcionarios, suprimiendo organismos enteros y reduciendo considerablemente sus plantillas.

- Comentario

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Una prueba notoria del impulso iniciado por Miranda en apoyo a la industria siderúrgica nacional lo tenemos con el primer buque aprobado durante su ministerio, que fue el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia* (Ley de 30 de julio de 1914), construido en Ferrol. Según la Memoria[191] de la S.E.C.N. del año 1916, éste llevaba un blindaje de protección lateral de acero-níquel. Este tipo de acero como los llamados aceros dulces y de alta tensión fueron ya de fabricación nacional realizados por la empresa Altos Hornos de Vizcaya, lo cual representó un avance pues hasta entonces habían sido siempre de importación.

- Realidad y anhelo para el futuro industrial: defensa de nuestra soberanía y capacidad nacional

Todo esto está ya hecho; organizados los astilleros del Estado como centros industriales de carácter civil, reducido el personal respondiendo a las más severas críticas de tiempos ya pasados; en vías de desenvolvimiento las numerosas industrias nacionales relacionadas con la construcción naval. Queda por hacer lo más fácil y lo más grande: hay que dar una participación cada vez mayor en los trabajos a los elementos nacionales; hay que crear la gran industria que, teniendo por base la fabricación de blindajes, ha de llegar un día, tal vez no lejano, a fundir en sus hornos los minerales que hoy se exportan, para lanzar después al mercado mundial el hierro que los impregna, convertido en grandes masas de acero elaborado.

Y ese día, apoyados en la sólida base de la producción y del trabajo exclusivamente nacionales, nos hallaremos en condiciones de levantar nuestro espíritu, de ensanchar nuestras aspiraciones y de mantener virilmente sobre nuestras aguas, *con el producto de nuestro trabajo, el dominio que nos corresponde y el respeto a nuestra personalidad y a nuestra independencia.*

Si realizamos este programa, entraremos en el concierto de los pueblos laboriosos, activos y fuertes. Si por el contrario, el desconocimiento de un principio económico consagrado en los demás países llena nuestro ánimo de fantásticos temores, toda la labor de los seis últimos años se habrá perdido y habremos de resignarnos a sufrir por tiempo indefinido la explotación de nuestro país por los industriales extranjeros; a presenciar con pasividad vergonzosa la exportación de nuestros minerales brutos, la importación simultánea de máquinas y efectos elaborados de todas clases y emigración de nuestros hermanos llevados en las bodegas de los buques extranjeros como vil mercancía.

Semejante conducta, que no puede suponerse en las Cortes, sería tanto más inexplicable cuanto que para proseguir el camino emprendido no es necesario imponer al país gastos superiores a los que desahogadamente ha soportado la Hacienda en estos últimos años. Figura en el presupuesto de 1913, prorrogado al 14, un credito para obras y construcciones navales de unos 38 millones de pesetas en números redondos, y este crédito es suficiente; basta que las Cortes lo prorroguen para un nuevo período, que por ahora pudiera ser de nueve años, para que el desenvolvimiento de las industrias relacionadas con la naval, que son casi todas, se afirme y se acentúe.

Seguramente para la implantación de la gran industria será necesario ayudar a ésta a sostenerse en sus primeros pasos; pero qué importa este pequeño sacrificio, que ha de ser inmediatamente compensado con creces, si se ponen nuestros ojos y nuestro espíritu en la finalidad de tan grande, de tan patriótica empresa (…).

- Plan de Escuadra. "Ley Miranda" de 17 de febrero de 1915

En el propio articulado de la famosa "Ley Miranda" de 1915 quedó patente igualmente el deseo de "nacionalizar" progresivamente las industrias navales. Así, el último párrafo del art. 1º señalaba literalmente lo siguiente (sic):

[191] Citado también por BLANCO NÚÑEZ, José María (2016): "Esteiro, de Astillero de la Corona a Navantia", en VV.AA. BURGOA, JJ; LLORCA (Coord.): *Memoria Histórica do Barrio de Esteiro.* Ferrol: Edicións Embora, p. 38.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El Ministro de Marina gestionará la más rápida implantación en España de la fabricación de los elementos para estas construcciones, con el fin de conseguir en cuanto sea posible la nacionalización completa de las industrias con ellas relacionadas. Para lograr este fin, el Gobierno propondrá a las Cortes las medidas de carácter económico que estime necesarias como consecuencia de aquellas gestiones.

Los cazatorpederos cuyo estado de construcción o de acopio de material lo permita, de los consignados en la Ley de 7 de enero de 1908, serán sustituídos por cazatorpederos dentro del importe convenido con la Sociedad Española de Construcción Naval. (…).

- Apoyo a la SECN y a otras empresas nacionales

Y por otra parte, mantenía su apoyo a la SECN, adjudicataria de los astilleros del Estado para la continuación de su gestión en orden a la construcción de las unidades de esta segunda ley de escuadra, reservándose el Gobierno el derecho de contratar con otras empresas obras y adquisiciones de material que considerase oportuno. Así, otro de los párrafos del art. 1º de la Ley de 17 de febrero de 1915 establecía lo siguiente (sic):

El Gobierno podrá concertar con los contratistas actuales la ejecución de todo o parte de estas construcciones, prorrogando por el tiempo que se considere conveniente para el perfeccionamiento de los Arsenales y el desenvolvimiento de las industrias relacionadas con ellos los contratos de cesión vigentes e introduciendo en éstos las modificaciones que haya aconsejado la experiencia, a fin de que en los contratos de obras que hayan de celebrarse en ese tiempo queden debidamente garantido (garantizados se entiende) los intereses del Estado. En caso de desacuerdo se procederá a celebrar nuevos contratos por medio de concursos, pudiendo adoptar el Gobierno los acuerdos necesarios para que puedan empezar inmediatamente las construcciones ordenadas por la presente ley.

Para las obras y adquisiciones del material que, a juicio del Gobierno, no convenga concertar con la entidad concesionaria de los Arsenales, se procederá por concursos de proposiones libres (…).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

IV. BASES NAVALES, ACADEMIA DE INGENIEROS Y OTRAS REFORMAS EN LA ARMADA

Preámbulo

> *Me propongo continuar la reconstitución interna de la Marina a fín de que el personal y el material, alma y cuerpo de la Armada, estén a la altura de las exigencias modernas*
>
> (Almirante Augusto Miranda y Godoy)

4.1. BASES NAVALES PARA EL APOYO LOGÍSTICO DE LA ARMADA

4.1.1. FUNDAMENTO DOCTRINAL SOBRE LA NECESIDAD DE BASES NAVALES SECUNDARIAS

El amplio proceso de reconstrucción y modernización de la Armada, que tras la Guerra Hispano-Estadounidense de 1898 se impulsa a partir de los últimos años de la primera década del siglo XX -fundamentalmente con los Planes de Escuadra aprobados por la Ley Maura-Ferrándiz[192] de 1908, y después con la Ley Miranda de 1915-, además de prever la mejora de los Arsenales militares ya existentes, incluyó también llevar a cabo obras de diversa consideración en otras instalaciones de la Marina y, en su caso, la creación de nuevas bases navales.

La política del almirante Miranda sobre bases navales o "puertos refugio", de apoyo a la fuerza naval a lo largo y ancho de nuestro litoral -en similitud a lo defendido por Mahan-, proporcionaría a la Armada los enclaves indispensables para su aprovisionamiento debido principalmente a las características de las nuevas armas navales, en especial, en lo referido al Arma Submarina, por la escasa autonomía de sus unidades. La imperiosa necesidad de nuevas bases navales para la Armada la expuso con meridiana claridad el almirante Miranda ya en su primer proyecto[193] de programa naval de 1914, con las siguientes palabras:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

> Hay que tener en cuenta que las fuerzas navales requieren de modo ineludible *bases habilitadas para su aprovisionamiento*, y que las nuestras se hallan en un estado de atraso tal, que no contamos en nuestro extenso litoral con un solo puerto donde pueda una escuadra, y aún un solo buque moderno, entrar en dique ni tomar los pertrechos más indispensables con la prontitud que exigen las operaciones de guerra; ni siquiera podemos prestar los auxilios más indispensables en casos de averías o naufragios a los numerosos buques que recorren las grandes vías comerciales que rodean

[192] En un borrador de primer proyecto, según propuesta del general de Ingenieros de la Armada D. José Torelló y Rabassa, se contempló incluir una partida para "Depósito y muelle de carbón en La Graña" y otra para "Arreglo de aljibe de La Graña", pero ninguna de ellas figuró finalmente en el texto de la Ley.

[193] Conocido como I Plan Miranda y titulado "proyecto de ley sobre continuación de las construcciones navales y habilitación de los puertos militares", sancionado por Real Decreto de 29 de abril, fue publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 121, de 1 de mayo, y núm. 130, de 10 de mayo de 1914. El ministro Augusto Miranda decidió retirarlo antes de su discusión en Cortes para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año. Este primer proyecto de Plan Naval (art. 3) contemplaba la construcción de: dos acorazados, un crucero rápido contratorpedero (en realidad un destructor), otro destructor similar más pequeño y seis sumergibles (submarinos), además de obras en los tres apostaderos. Incluía también la construcción de "almacenes para material aéreo", lo que indica que Miranda ya preveía para el futuro estos medios de guerra.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> nuestro litoral. Llenar este vacío es para nosotros tan indispensable y urgente que, si no lo hiciésemos, expondríamos en caso de una guerra europea nuestra integridad territorial y nuestra soberanía a los mayores riesgos. Para evitarlos, las bases navales deben habilitarse y defenderse: lo primero corresponde a la Marina (...)

El pensamiento de Augusto Miranda a este respecto dejaba claro que la fuerza naval, es decir, las unidades de la Flota o escuadra de guerra, precisaba esos enclaves estratégicamente situados para aprovisionarse no solo de lo más indispensable (combustible, víveres, agua, municiones, etc), también para reparar averías que pudieran surgir tanto en tiempo de paz como en situación de guerra, o simplemente por el propio uso de los barcos en la mar o de sus mecanismos de todo tipo.

El concepto de Base Naval representa pues ese punto o enclave necesario en el litoral donde recibir el "apoyo logístico" que precisen las unidades de la Armada y eventualmente otras unidades de guerra extranjeras o mercantes.

Por la importancia de sus medios y la capacidad de sus instalaciones para albergar unidades, debemos precisar que las bases navales militares, conforme al clásico binomio buque-base[194], podrían clasificarse según el entonces capitán de fragata y futuro almirante Carrero Blanco (1945) en las siguientes: -*Bases principales o de primera clase* (equivalente en su concepto a un Arsenal, con una sólida defensa en todos los órdenes; medios de aprovisionamiento de todas clases; elementos para reparaciones; y próximas a grandes factorías de construcción); -*Bases de operaciones o de segundo orden* (con los medios precisos para aprovisionar de todo lo necesario, pero no disponiendo de otros recursos industriales que los indispensables a las reparaciones de menos importancia y que puedan efectuarse a flote); -*Bases secundarias o de tercer orden* (o de operaciones para agrupaciones de fuerzas ligeras y que no necesiten más medios que los correspondientes a una Base de operaciones según la cuantía de fuerzas que se le asignen); y -*Bases eventuales* (que pueden ser los puertos comerciales, bahías o radas susceptibles de una rápida habilitación como Base secundaria, que pudiera ser exigida por circunstancias especiales en caso de guerra). Pero en cualquier caso, contemplando las "Bases navales" como uno de los tres pilares fundamentales del "Poder Marítimo", a saber: Fuerza Naval, Bases y Flota Mercante.

Otro concepto interesante de Base Naval que a estos efectos podemos considerar es la opinión que expresó el almirante francés Bienaimé el 30 de junio de 1913, citado por el senador Sr. Palomo en sesión del Senado del martes 9 de febrero de 1915 (*Diario de las Sesiones de Cortes, Senado*, p. 591), en referencia a los debates del Senado francés que leyó sobre proyectos de la Marina gala. Según su testimonio, el citado almirante expresó lo siguiente:

> Las bases de operaciones son el complemento de las escuadras, hasta el punto de que se puede decir, sin ser tachado de exagerado, que una flota vale en razón a sus bases de operaciones, y que sus fuerzas están multiplicadas por el número de las bases de operaciones con que pueda contar. No es preciso perder de vista que si la flota de un país determinado tiene necesidad del mayor número posible de bases navales para refugiarse, municionarse y reparar averías, la flota enemiga tendrá interés en apoderarse de las bases que aquel país no haya utilizado y hubiera olvidado proteger. Si las bases de operaciones nos son de tal modo necesarias, y que hemos puesto grandes sacrificios, es

[194] Que implica que *"la actividad de la Fuerza militar sobre el mar depende tanto de la cantidad y potencia de los buques como de la disponibilidad de convenientes* puntos de apoyo *para los mismos sobre el litoral; de aquí que las Naciones se esfuercen tanto como en construir buques en procurar puntos de apoyo para los mismos convenientemente situados en relación con los intereses a proteger y con los de un posible enemigo que haya que atacar"*. Ver CARRERO BLANCO, Luis (1945): *Ideas básicas sobre la Guerra Marítima*. Publicación VII de la Escuela de Guerra Naval. Ministerio de Marina, p. 59. Carrero Blanco se destacó como pensador naval a lo largo de su carrera, pudiendo significar que sus informes fueron decisivos para preservar la neutralidad de España en la II Guerra Mundial.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

preciso no olvidarse de preparar sobre las costas de Irande bases de operaciones para las flotas enemigas.

La previsión del ministro D. Augusto Miranda para la construcción de las llamadas bases navales secundarias o *"puertos de refugio"* -cuya elección se llevó a cabo con posterioridad, a excepción de La Graña, como luego veremos-, se reflejó definitivamente en el texto de la Ley de 17 de febrero de 1915, por él promovida (*Gaceta de Madrid* y *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, ambos de 18 de febrero de 1915), inmediatamente después de fijar las unidades navales a construir, es decir, del Plan Naval programado. Así los primeros preceptos de la Ley establecían lo siguiente:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

MINISTERIO DE MARINA

LEY DE 17 DE FEBRERO DE 1915

Artículo primero. Con el fin de dotar a la Nación en breve plazo de los elementos de defensa marítima, absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se procederá por el Gobierno a contratar la ejecución de las obras siguientes, sujetándose a los preceptos contenidos en la Ley de 7 de enero de 1908 que no sean por la presente explícitamente derogados:

	Pesetas
4 cruceros rápidos	60.000.000
6 cazatorpederos	30.000.000
28 sumergibles de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina, teniendo en cuenta los servicios a que se destine cada una de las unidades o grupos, incluyendo el material necesario para salvamentos, reparaciones y aprovisionamientos	110.000.000
3 cañoneros	9.000.000
18 buques para el ejercicio de vigilancia y la jurisdicción en las aguas litorales, dispuestos además para el servicio de minadores, y del porte y características apropiados a la región en la que hayan de prestar sus servicios	6.000.000
Minas automáticas y otras defensas submarinas	9.000.000
Para previsión de las rectificaciones que requiera la suma de los valores aproximados de las obras expresadas anteriormente; para material aéreo y ejecución de otras obras o adquisición de material no previstas y que sean, a juicio del Gobierno, urgentes e indispensables para el progreso y eficacia del material flotante	6.000.000
	230.000.000

Los valores consignados son estimaciones aproximadas; las diferencias podrán compensarse dentro de la suma total de los correspondientes a las obras, y la que resultare en ésta, cubrirse con cargo a la última partida de 6.000.000 de pesetas (…).

Artículo segundo. Independientemente de las obras consignadas en el artículo anterior y de las pendientes de ejecución de la Ley de 7 de enero de 1908, pero simultáneamente, se procederá con la mayor urgencia a contratar con una o varias entidades, acreditadas en trabajos análogos, la ejecución de las siguientes obras en las bases navales y puertos de refugio, así como la construcción del material flotante que se expresa a continuación:

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Ferrol

	Pesetas
Dragado de la dársena a nueve metros y de la fosa a seis, y revestimiento de los taludes de ésta	800.000
Dique flotante para buques de pequeño tonelaje	1.000.000
Depósitos de petróleo con sus accesorios	500.000
Atracaderos en el Arsenal y en La Graña, vías, vagonetas, grúa transportable, medios de amarre, tubería de agua, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques	750.000
Obras de reparación en la Sala de Armas y otros edificios y diques	400.000
Almacén para material aéreo	50.000
Arreglo de los varaderos de Puerto Chico para material flotante y construcción de un trabajadero cubierto	100.000
	3.600.000

Cádiz

Dragado en los caños, balizamiento luminoso y extracción de objetos sumergidos	3.045.000
Muelles de atraque, expropiaciones, afirmado del terreno en la orilla del Poniente, vías, vagonetas, grúa transportable, medios de amarre, conducción de aguas, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques	3.243.000
Depósito de petróleo y accesorios	500.000
Arreglo de talleres, edificios y diques, Central eléctrica y caminos de comunicación con los departamentos situados fuera del Arsenal	1.782.000
Almacén para material aéreo	50.000
Habilitación del polígono de Torregorda, comprendiendo vía apartadero, medios de transporte, plataforma, montaje, grúa y afirmado del terreno	500.000
	9.120.000

Para trasladar la Escuela Naval a lugar situado en contacto inmediato con el mar en la bahía de Cádiz, incorporando a ella una estación de fuerzas sutiles, y dotando el conjunto de todos los elementos necesarios comprendiendo las obras y expropiaciones

4.000.000

Cartagena

	Pesetas
Dragado de la dársena, corte de los ángulos salientes de entrada, habilitación de muelles, vías, grúa transportable, conducción de agua y demás accesorios para muelles	1.650.000
Dársena para torpederos y material flotante	1.500.000
Dique flotante de una capacidad mínima de 4.000 toneladas para torpederos y cruceros y servicios en el varadero de Santa Rosalía	2.000.000
Arreglo de los varaderos actuales	100.000
Depósitos de petróleo y accesorios	500.000
Almacén para material aéreo	50.000
Transformación de los edificios antiguos, habilitación de talleres y	1.150.000

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Central eléctrica	
Atracadero exterior	400.000
	7.350.000

Puertos Refugio

	Pesetas
Para las habilitaciones necesarias en los puertos que se designen como de refugio para torpederos y sumergibles	2.000.000
Para varaderos flotantes	1.800.000
	3.800.000

Material Flotante

	Pesetas
Tres grandes remolcadores dispuestos para salvamento y maniobra de minas	*2.000.000*
Dos remolcadores más pequeños ídem	*600.000*
Seis lanchas para remolque de barcazas	*300.000*
Aljibes y barcazas para aprovisionamiento de carbón, petróleo, municiones, etc	*1.575.000*
Dos machinas flotantes de 100 toneladas	*1.000.000*
	5.475.000
Abastecimiento de aguas potables a las bases navales	7.000.000

Para efectuar este servicio se concertarán los Ministerios de Marina y de Fomento, determinando si las obras se han de realizar por ejecución directa o mediante subvención.

RESUMEN

	Pesetas
Obras en Ferrol	3.600.000
Ídem Cádiz	9.120.000
Traslado de la Escuela Naval	4.000.000
Obras en Cartagena	7.350.000
Ídem en Puertos Refugio	3.800.000
Material flotante	5.475.000
Abastecimiento de aguas potables	7.000.000
	40.345.000

Los precios consignados son estimaciones aproximadas, y las diferencias se compensarán dentro de la suma total.

El importe total de las obras se satisfará en seis años, por anualidades que se incluirán, previo acuerdo del Consejo de Ministros, en el presupuesto de gastos del Estado (…).

Por el Ministerio de Fomento se dictarán las disposiciones necesarias para llevar hasta los arsenales las vías férreas de las tres bases navales, con la mayor urgencia, a fin de que puedan ser utilizadas para facilitar las obras que comprende esta ley, así como el dragado en los canales de acceso en los puertos comerciales (…).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La idea de potenciar una serie de puertos denominados "refugio" para su habilitación como bases navales secundarias, evidenciaba sin duda la gran visión estratégica del almirante Miranda como lo demuestra el hecho de que casi todos ellos seguirían teniendo importancia y la siguen teniendo más de un siglo después de su construcción, las hoy todavía operativas Bases de Marín (en la Ría de Pontevedra), Mahón (Isla de Menorca) y La Graña (en la Ría de Ferrol) y otra como la Base Naval de Ríos (en la Ría de Vigo) -que fue sede de la ETEA[195]-, hace algunos años desafectada. El Reglamento por el que se expropiaban los terrenos donde se establecerían, fue aprobado por el Real Decreto de 30 de diciembre de 1915, que fue publicado en la *Gaceta de* Madrid de 6 de enero de 1916.

Posteriormente y a través de la Ley de 15 de noviembre de 1916 (*Gaceta de Madrid* Núm. 322, de 17 de noviembre), conocida como de "bases navales"[196], se autorizó al Ministro de Marina "*para introducir modificaciones en las relaciones de obras de las bases navales y puertos de refugio*", que básicamente consistió en la posibilidad de adecuar su coste a las circunstancias del momento y a que en sus aspectos técnico y económico respondiesen *"a lo más conveniente y eficaz"* en su utilización. De esta autorización debía el Ministro formular propuestas que serían examinadas por la Junta de Defensa Nacional, y sometidas con el informe de ésta, a la aprobación del Consejo de Ministros, dando cuenta además el Gobierno a las Cortes del uso que hiciese de la misma. Veamos el tenor literal de esta ley.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

MINISTERIO DE MARINA

LEY

Don ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, REY de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo 1º. Se autoriza al Ministro de Marina para que dentro de la suma total de los créditos consignados en el artículo 2º de la Ley de 17 de Febrero de 1915, sobre habilitación de bases navales y puertos de refugio, pueda introducir en las relaciones de obras y en la distribución detallada de aquellos que figuran en el mismo, teniendo en cuenta el coste actual de las construcciones y los reconocimientos y estudios que se realicen, las modificaciones que éstos aconsejen, así como las que de los mismos se deriven para la debida armonía del conjunto, a fin de que las habilitaciones, en sus aspectos técnico y económico, respondan a la más conveniente y eficaz utilización de aquéllos.

Para hacer uso de esta autorización, el Ministro de Marina formulará propuestas que serán examinadas por la Junta de Defensa Nacional y sometidas con el informe de ésta a la aprobación del Consejo de Ministros.

El Gobierno dará cuenta a las Cortes del uso que haga de esta autorización.

Art. 2º. Se autoriza al Ministro de Marina para ordenar, dentro del crédito autorizado para el ejercicio actual en el concepto "Bases navales" del presupuesto de gastos que ocasione la ejecución de las obras comprendidas en la Ley de 7 de enero de 1908, y las indispensables en los Arsenales y diques no

[195] Antigua Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada, con sede en Vigo.

[196] Publicada en la *Gaceta de Madrid* núm. 322, de fecha 17 de noviembre de 1916.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

comprendidos en la de 17 de Febrero de 1915, así como la constitución en ellos de los repuestos de previsión reglamentarios.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a quince de Noviembre de mil novecientos dieciséis.

YO EL REY

El Ministro de Marina,

Augusto Miranda

- La "Ley Cortina" de 1922

Debido a las consecuencias de la Primera Guerra Mundial de 1914-1918, que produjo un retraso considerable o "*perturbación en el suministro de toda clase de materias primas*" -que afectó principalmente a la construcción de buques-, se hizo necesario prorrogar indefinidamente los plazos y anualidades, aumentando los créditos previstos en la Ley de 17 de febrero de 1915, lo que se efectuó a través de la llamada "Ley Cortina[197]", de 11 de enero de 1922. El coste total de los buques aprobados por la Ley Miranda de 1915 (en total 270.345.000 pesetas), se amplió hasta los 450 millones.

La Ley da había previsto 230 millones de pesetas para las inversiones destinadas a la construcción de los buques del programa naval aprobado, además de minas automáticas y otras defensas submarinas; como también para previsión de las rectificaciones que requiriesen la suma de los valores aproximados de las obras de los buques, para material aéreo y ejecución de otras obras o adquisición de material no previsto, y que fuesen a juicio del Gobierno, urgentes e indispensables par el progreso y eficacia del material flotante. Y otros 40.345.000 pesetas para la ejecución de obras en las bases navales principales (arsenales) así como puertos de refugio y construcción de material flotante. Todos los precios que se habían consignado tanto para buques como obras en tierra eran estimaciones aproximadas. El plazo de vigencia inicial de la Ley Miranda era de seis años; por lo que terminaba en febrero de 1922, fecha en la cual todavía no se habían ejecutado la mitad de la obras aprobadas ni se había gastado algo más de 120 millones de pesetas. Todo ello se debió como sabemos a las gravísimas consecuencias que tuvo la I Guerra Mundial para nuestra industria y economía, pues además del retraso en la importación de materias primas y de productos manufacturados, el conflicto bélico produjo una inflacción de precios tremenda. Por todo ello fue necesario promulgar una nueva ley que permitiese ampliar los plazos de construcción y las anualidades presupuestarias para lograr culminar el plan naval, todo ello incorporando a las nuevas series de buques los adelantos tecnológicos que las "enseñanzas" del conflicto tuvieron sobre los nuevos tipos de buques y su aplicación a la guerra naval.

[197] Así denominada por el título nobiliario del ministro de Marina D. José Gómez-Acebo y Cortina, marqués de Cortina. Publicada en la *Gaceta de Madrid* de 15 de enero de 1922. Esta ley vino a constatar y remediar al mismo tiempo las enormes dificultades que se tuvieron que afrontar para llevar adelante el Plan Naval de la Ley Miranda, cuya ejecución tuvo lugar durante la I Guerra Mundial y años posteriores, en un periodo total de 15 años.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Pero frente a lo que algunos piensan, realmente la "Ley Cortina" no aprobó un nuevo plan naval ni siquiera nuevas unidades, sino que vino a garantizar la finalización del programa de la Ley Miranda, aunque posteriormente se sustituyese la construcción de más submarinos por destructores de la clase "Churruca". Es decir, la Ley Cortina modificó en algunos aspectos lo previsto en la Ley Miranda.

4.1.2. LAS BASES NAVALES O "PUERTOS REFUGIO" ELEGIDOS Y CONTRUÍDOS AL AMPARO DE LA "LEY MIRANDA" Y DE LA "LEY DE BASES NAVALES"

Como acabamos de ver en el Plan aprobado por la "Ley Miranda", se destinaban inicialmente tres millones ochocientas mil pesetas para crear "*los puertos que se designen como de refugio para torpederos y sumergibles"* con sus respectivos varaderos flotantes.

Estas bases menores o secundarias tendrían el objetivo, por una parte, de mejorar el despliegue de la flota a lo largo y ancho del litoral en caso de guerra, y por otra, el facilitar que las unidades de pequeño porte (*fuerzas sutiles*), ante un temporal, pudieran encontrar en ellas un refugio seguro. También deberían de abastecer a dichas fuerzas sutiles de combustible, municiones y víveres. Para ello debían de estar separadas geográficamente entre sí a una distancia justa -ni excesivamente lejana ni cercana teniendo en cuenta la autonomía de estos buques- para ejercer un control de la costa óptimo y eficaz. Además debían ser ubicadas en las cercanías de puertos importantes, rutas marítimas de gran importancia estratégica o vías naturales de penetración desde las costas o fronteras; aunque alejadas de estas últimas lo justo para que no quedara anulada por el enemigo de manera prematura. Además dichos puertos tendrían que tener un acceso fácil con independencia de la situación meteorológica, suficiente fondo en bajamar, ser amplios en capacidad y estar flanqueados por alturas donde se emplazarían los cañones de artillería de costa que los defenderían.

A partir de entonces diversas localidades a lo largo y ancho de la costa peninsular manifestaron su deseo de ser elegidas para ello[198], si bien teniendo en cuenta en exclusiva los intereses de defensa nacional, los puertos o bases navales elegidas fueron las de Ríos -en la ría de Vigo-, Villagarcía -o de Arosa, en la ría de su nombre-, Marín -en la ría de Pontevedra-, y La Graña -en la ría de Ferrol-, todas ellas en Galicia; y por último, la de Mahón, en la Isla de Menorca.

La Real Orden de 30 de diciembre de 1916 -punto 1º- estableció su definición y régimen de funcionamiento:

> Serán considerados como bases navales secundarias todos aquellos puertos en los cuales existan o se establezcan parques de abastecimiento para las operaciones militares de los buques de la Armada [...] estarán mandadas por un jefe u oficial del Cuerpo General de la Armada [...] con el título de Jefe Militar de la base naval [...] El Comandante general del Apostadero tendrá el mando superior militar y jurisdiccional de las bases navales [...] el régimen militar de las bases navales se ajustará, en cuanto sea posible, al establecido en los buques de la Armada [...]".

En lo que concernía a las defensas marítimas locales, éstas eran consideradas como estaciones torpedistas. En el año 1918, durante el cuarto mandato de Augusto Miranda, el presidente del

[198] El capitán de corbeta D. José Fita Polanca en 1908 propugnó la creación de una base naval en el Bajo Ebro, idea que fue acogida con fervor por la Cofradía de Pescadores de San Pedro, la Junta local de la Liga Marítima y por todas las fuerzas políticas de Tortosa (Tarragona), incluyendo a los carlistas y republicanos en razón al ser un punto estratégico comercial y militar de primer orden. En Madrid encontraría su principal defensor en el almirante Auñón, que ejerció la debida presión al Gobierno para que se realizara. Así, la Real Orden de 24 de marzo de 1913 nombraría una Comisión para estudiar el establecimiento de una base naval en aquella ciudad. A pesar de que un par de torpederos intentaron remontar su curso, se constató que no alcanzaba los 3 metros de profundidad, y por ello era impracticable para la navegación de destructores y submarinos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Consejo de Ministros (D. Antonio Maura), por Real Decreto de 5 de noviembre de ese año, dispuso que las bases navales, con sus arsenales, sus defensas fijas y móviles, así como las fuerzas navales/marítimas permaneciesen bajo jurisdicción y responsabilidad de la Armada[199], mientras que la defensa terrestre de dichas bases quedara dependiente del Ejército. Las cuestiones discordantes serían coordinadas por la Junta de Defensa Nacional.

Pasemos ahora a contar brevemente la historia de la fundación o creación de cada una de estas bases navales distribuidas en el litoral de Galicia -y por tanto en el Atlántico-, y en Mahón, Menorca -cubriendo así un área marítima del Mediterráneo-; con una mención especial en el siguiente epígrafe a la Base Naval de La Graña, en la ría de Ferrol, por estar ya mencionada en la Ley Miranda de 1915.

- BASE NAVAL DE MARÍN -en la ría de Pontevedra-

El 28 de febrero de 1916 el Estado expropiaría 24.000 metros cuadrados "[...] *entre el puente de hierro y la playa de baños de mujeres* [...]", licitándose las obras el 21 de julio siguiente con el objetivo de establecer una "Estación de Sumergibles". A lo largo del año siguiente -1917-, se fue explanando el terreno y construyéndose un edificio para albergar una central eléctrica, una nave para talleres, un almacén de torpedos, un depósito de minas[200], otros subterráneos de combustible. Satisfecho por los progresos de la base naval, el almirante Miranda en su visita oficial a Marín de ese mismo año, manifestó a las autoridades locales el agradecimiento por su calurosa acogida, y animó al pueblo de la villa marinera a que continuara con el apoyo a las obras proyectadas por la Armada. Años más tarde, y por Real Orden de 4 de diciembre de 1920, se creó el Polígono de Tiro que se inauguraría en junio de 1921, obra que supervisaría de principio a fin el capitán de corbeta D. Jaime Janer Robinson. Una disposición oficial de 13 de octubre del mismo año ordenaba que todos los buques de la flota deberían pasar sucesivamente por el centro para efectuar sus prácticas de cañón. Por último, en 1931, se establecería en ella la "Escuela de Artillería y Tiro Naval", destinándose a la construcción de su edificio la suma de 500.000 pesetas. Ampliado notablemente su recinto y servicios, desde 1943 es sede de la Escuela Naval Militar, inaugurada oficialmente el 15 de agosto de ese año.

- Las obras en la Base Naval. El Ministro de Marina en Marín, 1917

La Provincia, bisemanario popular independiente, de Pontevedra, en su número de 1 de abril de 1917, publicaba un amplio reportaje de la visita del Ministro de Marina, Augusto Miranda, a Marín para visitar las obras de la Base Naval. Con la retórica de la época entre otras cosas señalaba:

> *Recibimiento entusiasta. Un pueblo que sabe manifestarse. Visita a las obras. Ofrecimientos del ministro. El pueblo responde dignamente. Próxima visita. El ministro satisfecho. Hay que marchar adelante.*
>
> Aún creo estar escuchando con el entusiasmo y la alegría consiguientes, la espontánea, la inmensa, la sublime manifestación de agradecimiento y de franca simpatía que este pueblo tributó el domingo último, al buen patriota, al insigne español, don Augusto Miranda, ministro de nuestra heróica y gloriosa Marina de guerra. El pueblo galaico acostumbra a manifestar sus más puros sentimientos de gratitud y admiración, con el adorno exterior de sus casas, el ruido armonioso de las músicas y el estampido incesante de bombas y cohetes que, al estallar en el espacio, semejan voces fuertes, gritos entusiásticos de cariñosa satisfacción y de simpática bienvenida. Todo esto lo vio y lo escuchó con la

[199] Conforme al espíritu de la Ley de 7 de enero de 1908 (art. 2).

[200] El Ministerio de Fomento entregaría en mayo de 1918 un almacén que tenía en el muelle y que pasó a formar parte de la base como depósito de material para prácticas de torpedos de la 2ª División de la Escuadra mientras que ésta se encontrara en Marín.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> sonrisa en los labios y el rostro coronado de complacencia, el señor ministro de Marina, a su llegada a esta villa y durante su estancia en ella. Cuando el automóvil militar hizo alto en la avenida que lleva el nombre del simpático ministro, los vivas y los aplausos se sucedieron sin descanso mientras la banda municipal de Pontevedra tocaba la Marcha Real. El pueblo estaba allí en confuso y abigarrado conjunto, sin distinción de clases ni categorías, para tributar al hombre de elevada y sana conciencia, de clara inteligencia y perfecto patriotismo, la demostración plena de sus más delicados sentimientos de filiar amor, al que, olvidándose de todo maquiavelismo político, le otorgó una de las bases navales que constituirán para la patria su futuro poderío militar marítimo y para Marín, su avance moral y material (…). El Alcalde de Marín, en sencillas pero elevadas frases dió el saludo y la bienvenida al huésped ilustre (…). Dijo don Augusto Miranda: *"Quiero hacer de esta villa una pequeña población; pero necesito, para llevar avante mi pensamiento, la incondicional ayuda del pueblo de Marín"* (…). Con un fuerte y frío viento recorrió a pie, seguido del joven gobernador civil Sr. Cobián, del general en jefe de la 2ª División naval Sr. Enríquez, del Alcalde, del expresidente de la Diputación y demás autoridades civiles y militares, las obras de la Base Naval quedando plenamente satisfecho de su visita que fue bastante escrupulosa y detenida. Desde las obras se dirigió el Ministro a bordo del acorazado "Carlos V" donde almorzó, acompañado del general Enríquez, del comandante de Marina del puerto, del jefe de E.M., del Gobernador civil y del Alcalde Sr. Del Río. (…) Don Augusto Miranda marchó encantado de la situación estratégica de esta villa, de sus preciosas y naturales cualidades y del carácter franco y noble de sus hijos (…). A las dos y cuarto llegó a tierra el Ministro de Marina con todas las demás autoridades, marchando a pie hasta la calle de Eduardo Vicenti, seguido del pueblo en masa que no cesó de vitorearlo hasta que partió para Pontevedra (…) La despedida fue por todo extremo entusiasta y emocionante y de ella llevará eterno y gratísimo recuerdo el digno y patriota ministro Sr. Miranda (…).

- BASE NAVAL DE RÍOS -en la ría de Vigo-

Durante los meses de julio y agosto de 1916 se iniciaron los estudios para el arrendamiento de una finca y varios edificios de abastecimiento que existían en su playa. Bajo la dirección del capitán de corbeta Luis de Castro y Arizcun se alquilaron el día 28 siguiente aquellos para a continuación habilitarlos para su nueva función, y así, tres de ellos quedaron como depósito de minas. Por Real Orden de 30 de diciembre de ese mismo año se fundaría de manera oficial, considerándola como una estación torpedista. Con posterioridad se procedería a instalar unos depósitos subterráneos[201] de combustible en una franja de terrero que ocupó 9.400 metros cuadrados, la mayoría de ellos propiedad de la familia García Barbón a los que se expropió. Esta base tenía como misión, llegado el caso, de preparar el minado de la ría de Vigo, por lo que siempre surtas a su pantalán hubo varias embarcaciones capaces para realizar aquel trabajo. Para poder hacernos una idea exacta de lo importante que llegó a ser, comentar que a finales de 1917 disponía de 700 minas que fueron transportadas por el crucero *Río de la Plata* y el transporte *Almirante Lobo*. En 1939 se creó la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada y para ello se utilizó la Base Naval de Ríos con carácter transitorio. En 1942 comienzan las clases en el crucero *Navarra* para marineros especialistas, atracado en un muelle de Vigo. En 1947 se cambió el crucero *Navarra* por el minador *Júpiter*, prosiguiendo las clases en este último. En 1951, al disponer de espacios más amplios en la antigua Base, se crea allí la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada -ETEA- y se trasladan las clases a ésta. Como centro docente militar funcionó hasta que en 2002 se trasladó a Ferrol -Escuela de Especialidades "Antonio de Escaño"-, en donde continúa la enseñanza de sus especialidades. El ente Consorcio Zona Franca de Vigo compraría aquella parcela de 115.000 metros cuadrados al Ministerio de Defensa por treinta millones de euros. Tras numerosos vaivenes,

[201] Según la tradición popular durante la Segunda Guerra Mundial estos túneles sirvieron para albergar material para la reparación de los submarinos alemanes. Posteriormente la desmilitarización de las instalaciones permitió comprobar que las instalaciones subterráneas no eran de las dimensiones que la imaginación de aquellas sencillas gentes les había atribuido. Los túneles miden 4 metros de ancho por 10 metros de largo, con puertas metálicas y bien saneados, los cuales fueron utilizados como pañoles (almacenes) de la ETEA, salvo uno de mayores dimensiones que al parecer nunca tuvo uso.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Xunta de Galicia y Concello parecen haber llegado a una solución que combina parcialmente las demandas de ambas partes. Tras años de abandono, parece que los gobiernos municipal y autónomo han llegado al acuerdo de construir en sus instalaciones dotaciones universitarias, deportivas, sociales y un centro de investigación. La Asociación "MARINETEA" de antiguos marineros y veteranos de la ETEA tienen el firme propósito de instalar un museo en uno de los edificios del complejo, actualmente en estudio y tramitación con el apoyo de instituciones públicas.

- BASE NAVAL DE MAHÓN -Isla de Menorca-

Por los informes del EMA, sabemos que su idea original en el seno del Ministerio de Marina fue más discutida si bien el ministro D. Augusto Miranda la apoyaba con decisión. El Estado Mayor, por su parte, opinaba que no merecía la pena emplear un solo duro en la creación de una base naval pues razonaba que en caso de que entráramos en conflicto con alguna potencia como Reino Unido, Francia o Alemania, el archipiélago balear sería en pocas horas tomado por el enemigo. No obstante la opinión de este órgano central de la Armada chocaba con la del propio Ministro y con la de otros prestigiosos miembros de la corporación, como José Riera Alemany, que hizo una defensa de la utilidad estratégica de la base respecto a la defensa del litoral catalán y a la ciudad de Barcelona en particular en un artículo publicado en el periódico *La Vanguardia*. Pero no sería este el único oficial de nuestra Marina que la defendiera con vehemencia. Otro gran defensor de la base fue el por aquel entonces teniente de navío D. Pedro María Cardona Prieto que con su trabajo titulado *Ensayo de valoración actual y estratégica y táctica del puerto de Mahón* expuso en el Ateneo de aquella ciudad. En 1923 se creó la División de Submarinos en Mahón, siendo destinados a la Base Naval los submarinos A-1 *Narciso Monturiol* y A-2 *Cosme García* junto al torpedero *Nº.º 6*. Esta decisión supuso construir nuevas instalaciones para alojamientos del personal y habilitación de los servicios necesarios para el debido apoyo logístico. Esta división estuvo operativa en Mahón hasta 1930. Tras la Guerra Civil, mantuvo su importancia estratégica siendo base de buques dragaminas. Actualmente continúa su misión de apoyo logístico de buques de la Armada aunque ya con menor importancia y reducida drásticamente su dotación.

La Residencia de Acción Social de la Armada ubicada en la Base Naval de Mahón lleva actualmente el nombre de *Almirante Miranda*, en honor a su creador, el almirante Augusto Miranda, desde el año 2008. El tenor literal de la resolución que así lo dispuso es el siguiente:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

ORGANIZACIÓN

Resolución núm. 600/18980/2008, de 28 de octubre, del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada[202], por la que se sustituye el nombre de la Residencia de Acción Social "Mahón", por el de Residencia de Acción Social "Almirante Miranda".

Desde su nombramiento como Ministro de Marina, el Almirante Miranda se propuso llevar a cabo un ambicioso programa de construcciones navales, rehabilitación de arsenales y construcción de nuevas bases.

Por ello impulsó la que más adelante se llamaría Ley Miranda, y que en la práctica supuso, entre otras mejoras para la Armada, la creación de diversas bases navales secundarias, y en especial la de la ciudad de Mahón. Con el tiempo, esta instalación se convertiría en puerto base de la flota de submarinos.

Esta estrecha relación entre la figura del Almirante Miranda y la ciudad de Mahón se ha seguido manteniendo hasta nuestros días, de tal manera que la ciudad quiso reconocer su labor en la localidad dedicándole un busto y una plaza.

[202] Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* núm. 226, de 17 de noviembre de 2008.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

A la vista de todo ello, parece procedente que la Armada de justo reconocimiento a la labor de una figura tan insigne de su historia.

Por lo tanto, y en virtud de las facultades que me confiere el artículo 2.9 a) del Real Decreto 1126/2008, de 4 de julio,

DISPONGO:

Apartado único. Se adopta como nombre para la Residencia de Acción Social de la Estación Naval de Mahón: RESIDENCIA DE ACCIÓN SOCIAL "ALMIRANTE MIRANDA".

Madrid, 28 de octubre de 2008.- El Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, Manuel Rebollo García.

4.1.3. MENCIÓN ESPECIAL SOBRE LA BASE NAVAL DE LA GRAÑA, EN LA RÍA DE FERROL. FASES DE SUS CONTRUCCIÓN Y PROYECTOS

En La Graña la Armada disponía desde el siglo XVIII de un pequeño establecimiento naval donde se abastecían los buques de aguada, carbón y una dársena para embarcaciones menores. También hay que recordar que desde finales del siglo XIX tenía allí su sede la Estación Torpedista de Ferrol, y un almacén de provisiones. Con la creación en Ferrol de la "Escuela Naval Flotante" a bordo de la fragata *Asturias* (1870) y el inicio de su actividad docente el 1 de abril de 1871, ya desde un principio se establece que este buque:

> "[…] ha de quedar amarrado a la gira en el fondeadero de La Graña, con dos o tres cañones por banda, según lo permita su nuevo repartimiento, y con el sólo el palo mesana, completamente arbolado y cruzado, para que sirva para la instrucción teórica de los Aspirantes; preparándose con las redes necesarias para evitar caídas; y en la fogonadura del palo trinquete, se formará un modelo del palo mesana, de cortas dimensiones, para la instrucción práctica de aquellos […]".

Desde esa época y en adelante, la fragata *Asturias* -Escuela Naval Flotante de Aspirantes de Marina (1871-1909)-, tenía su base de invierno en el Arsenal de Ferrol, de acuerdo con lo aprobado por el Almirantazgo -Real Orden de 9 de febrero de 1872-. Otra Real Orden, esta vez de 13 de julio de 1887, también disponía que la fragata *Asturias* permaneciese en el fondeadero de La Graña desde el 1 de mayo al 1 de octubre, y en la dársena del Arsenal lo restante del año. Durante todos esos años en que la fragata *Asturias* funcionó como Escuela Naval Flotante, sus alumnos -que formaban cuatro secciones-, más o menos coincidiendo alrededor de cien aspirantes a bordo, utilizaban durante los meses de fondeo en La Graña, los edificios e instalaciones de la antigua Provisión de Víveres, para su ejercicio y recreo, y así disponían de una sala de esgrima y un gimnasio. Por las memorias de varios alumnos sabemos que, además, si hacía buen tiempo, disfrutaban de su recreo en el "parque de La Graña", además de sus ejercicios militares y marineros al aire libre.

Tras la aprobación de la Ley de 17 de febrero de 1915 –"Ley Miranda"-, que dispuso dos partidas presupuestarias, una para la construcción de *"depósitos de petróleo con sus accesorios"*, y otra para *"atracaderos en La Graña, vías, vagonetas, grúa transportable, medios de amarre, tubería de agua, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques"*, se inició el proceso para su habilitación como base naval.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

En una primera fase o etapa[203] -que podemos delimitar entre los años 1915-1925-, tras los estudios preliminares, en 1916 se llevó a cabo la primera expropiación[204] de terrenos colindantes con el pequeño establecimiento naval ya existente, y en 1918 se publicó concurso para la construcción de nuevos muelles y de tres tanques de depósito de combustible líquido. El Real Decreto de 5 de agosto de 1918 adjudicaría las obras por un importe de 2.744.140,47 pesetas. De esta época son también el edificio principal de Jefatura[205], el edificio de Talleres y el chalé residencia oficial del Jefe de la Base, todos ellos terminados en 1919. El 10 de noviembre de 1921 se efectuó la inauguración por el Ministro de Marina -marqués de Cortina- de los dos primeros tanques que se construyeron para servir de depósitos de combustible para los submarinos. En 1925 se destina a La Graña la 1ª División de Submarinos[206] integrada por dos unidades de la serie B, concretamente el *B-1* y el *B-2* junto al Torpedero *N.º 10*. Esa división fue disuelta en 1928, que junto a la de Mahón -disuelta en 1930-, supuso concentrar todas las unidades del Arma Submarina en Cartagena, que ya acogía la base principal.

A partir de 1925 -y ya en una segunda fase o de ampliación de la Base-, se construye un muelle amplio para carboneo -hoy denominado de *Obstrucciones*, inaugurado en 1927-, y se comienza el antiguo muelle de petróleo. En este año se procede a la compra del Astillero propiedad de D. Eduardo Vila Algorri y de la viuda de D. Augusto Vila Algorri (Doña Dolores Suanzes Calvo) y demás herederos de la antigua empresa denominada "De Vila y Compañía", en base a la autorización dada por Real Decreto de 28 de octubre de 1924, para "*verificar la adquisición directa"* de dicho astillero, por ser de urgencia la ejecución de la obra de ampliación de la base, fijándose el justiprecio en 800.000 pesetas. De esta forma, y en los años posteriores se completa la infraestructura de toda la estación naval de La Graña, situada al noroeste de la ría de Ferrol –en el alfoz de la villa de La Graña-, sobre la falda del monte de Brión (monte Fontelo).

Esta ampliación del establecimiento abarcaba una extensión de 607.038,59 metros cuadrados, y partía en horizontal desde los límites de dicha estación, hasta la cantera del Vispón en una longitud

[203] Desde 1915 y hasta 1925, la Base Naval de La Graña estaba "flanqueada" por dos astilleros privados, a un lado, hacia el norte, el "Astillero y Varadero de La Graña, S.A." (anteriormente denominado "La Industria Española") y, al otro, hacia el sur, el "Astillero De Vila y Cía". El Astillero De Vila, después adquirido por el Estado, disponía de tres gradas, un dique, una rampa y un muelle, además de diversos edificios y depósitos de agua. Por RD de 3 de noviembre de 1916, se autorizó el gasto de 205.826 pesetas para la construcción de "dos depósitos de petróleo con destino a la base naval de Ferrol", como resultado del concurso celebrado con dicho objeto el 30 de septiembre de 1916.

[204] El proceso de expropiación o adquisición de terrenos para la Base Naval de La Graña se desarrolló entre los años 1916 a 1949 en diferentes expedientes y épocas. Así los terrenos correspondientes al Astillero De Vila, se inicia el procedimiento en 1922 y culmina en 1925 con la adquisición de sus instalaciones por el importe de 800.000 pesetas. La escritura de compra se firmó el 15 de diciembre de 1925, y al día siguiente la Armada tomó posesión del mismo en nombre de la Hacienda. Por Real Orden de 15 de noviembre de 1925 se autorizó la compra por el Estado a la Familia Vila por la cantidad señalada. En el Archivo Naval de Ferrol se conserva todo el expediente en una carpeta única formada a su vez por tres lotes: 1. Expropiación de terrenos del Astillero del Vispón; 2. Expropiación de los Astilleros Vila; y 3. Ocupación de terrenos por la Casa Gil. Consta el Plano parcelario de las fincas expropiadas y el nombre de sus propietarios. Archivo Naval de Ferrol, Carpeta 11/13 "B"- La Graña". Es de destacar la existencia en ese expediente de varios oficios en los que el almirante Miranda apremiaba la necesidad de agilizar las obras de la Base en el año 1918 cuando se encontraba destinado en Ferrol como comandante general de la Escuadra e inspector de las obras derivadas de su Plan Naval.

[205] Actualmente el Edificio de Jefatura, denominado "Capitán de Navío Moreu Curbera", que se conserva fiel a su diseño original de estilo modernista, alberga en su planta baja la Comandancia-Dirección y oficinas de la Escuela de Especialidades de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA). Anteriormente la primera planta del edificio de Jefatura fue la sede del Cuartel General del Mando de Acción Marítima de Ferrol (MARFER), ahora ubicado en la Sala de Armas del Arsenal Militar. Destaca de este edificio de Jefatura de La Graña la torre del reloj.

[206] La idea estratégica de este despliegue de unidades submarinas era cubrir las posibles amenazas exteriores tanto en la zona occidental atlántica de España (Ferrol) como en la zona oriental o del Mediterráneo (Mahón).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

de 1.000 metros, limitando en la frontera opuesta al mar con el camino que conduce al castillo de San Felipe. Del año 1932 data un proyecto para convertir La Graña en base de submarinos desde la que pudieran operar ocho unidades. Pero tal proyecto no se llevó a cabo.

En los años 1937 y 1938 se repararon los muelles de carbón y petróleo de La Graña. Tras la Guerra Civil (1936-1939), se iniciaron las obras de construcción del Almacén y Taller de Torpedos -subterráneos-, que finalizaron a fines de 1944, y a los que se agregará en 1946 el Taller de superficie para regulación y reparación de torpedos. En 1942 se llevó a cabo el proyecto de construcción de almacenes subterráneos para minas, los túneles 1 y 2 de 190 metros de largo por 9 de ancho, con capacidad de almacenaje de 600 minas en cada uno, finalizándose en el año 1945.

En 1949 se procedió a la compra de la cantera propiedad de la empresa *"Canteras Graníticas",* ampliando el perímetro de la Base, y a continuación se construyen nuevos muelles para minadores y destructores, así como una serie de almacenes y sollados, edificios que actualmente albergan la Unidad de Buceo de Ferrol, el aula "Galatea" de Maniobra y pañoles de Aprovisionamiento y Botes. También durante la década de 1950 se construye el Túnel de ferrocarril -nunca así utilizado, de casi 1 km de longitud-, que es el principal acceso por carretera desde La Cabana a la Estación Naval. Los muelles y pantalanes serían ampliados en 1976. Todas estas obras fueron ejecutadas por Obras Civiles, compañía filial de la Empresa Nacional Bazán, entonces perteneciente o integrada en el Instituto Nacional de Industria -INI-[207]. Tras muchas vicisitudes históricas siendo base de diversas unidades y dependencias, actualmente la base es sede de la Escuela de Especialidades de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA), uno de los dos grandes centros docentes militares de la Armada en Ferrol, junto a la Escuela de Especialidades "Antonio de Escaño".

4.2. ACADEMIA DE INGENIEROS DE LA ARMADA

4.2.1. NUEVA ENSEÑANZA EN EL CUERPO DE INGENIEROS. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

Conociendo ya las consecuencias que el Desastre de 1898 tuvo para el conjunto de la Nación y particularmente para la Marina durante los años siguientes, en 1910 -RD de 1 de agosto-, se procede a reconstituir el Cuerpo de Ingenieros de la Armada[208], ante la urgente necesidad de contar con más facultativos capacitados para supervisar e inspeccionar las construcciones y obras derivadas del Plan Maura-Ferrándiz, que desde 1909 y a cargo de la "Sociedad Española de Construcción Naval" (SECN), se desarrollaban en los astilleros de Ferrol y Cartagena así como en las zonas industriales de los arsenales y posteriormente también en los talleres de Artillería de La Carraca. La adjudicación del contrato -derivado del concurso público previo convocado por RD de 21 de abril de 1908- a aquella gran empresa, suponía no sólo el arrendamiento por el Estado de las instalaciones y su gestión por esta compañía (participada por empresas españolas y británicas) sino también la dirección técnica de todas las obras, en la que la asistencia británica (patentes y

[207] Véase BARRERA BEITIA, Enrique (2011): *Obras Civiles, berros de rebeldía e pedra na BAZAN*. Asociación Fuco Buxán. Ferrol.

[208] El RD lo firmó en San Sebastián el Rey Alfonso XIII y el ministro de Marina D. Diego Arias de Miranda. Se dispuso el ingreso en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, mediante concurso, entre los tenientes y alféreces de navío que solicitasen hacer los estudios de esta especialidad; estableciendo que los que formaran la primera promoción deberían tener menos de 40 años, haber navegado cuando menos dos años en buque armado como oficial y probar su aptitud para la nueva profesión mediante examen.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

garantías) tuvo un papel muy relevante en los primeros años por razón de su tecnología más avanzada.

Por aquellos años las promociones de ingenieros navales de la Armada -1912 y 1913-, estuvieron integradas por oficiales procedentes del Cuerpo General, que cursaron sus estudios en la *Ecole D¨Application du Genie Maritime* de París (once tenientes de navío) y en la *Regia Escuola Navale Superiore* de Génova (cuatro alféreces de navío), respectivamente, los cuales causaron alta en el Cuerpo de Ingenieros una vez obtenido su título y desde la última promoción de 1896. Era pues apremiante la necesidad de contar con más ingenieros y renovar así la plantilla del Cuerpo de Ingenieros de la Armada[209].

Por los motivos que explicaremos más adelante y siendo ya ministro Augusto Miranda -desde octubre de 1913-, decide en 1914 reorganizar la enseñanza para el acceso al Cuerpo de Ingenieros, siendo una de sus medidas para lograrlo la creación de la *Academia de Ingenieros de la Armada*[210] que se convertirá en el único centro docente especializado en España para impartir la enseñanza de Ingeniería Naval, y que tendrá un merecido prestigio por su alto nivel científico durante los años en que funcionó como tal (1915-1932). Heredera de la anterior Escuela Especial de Ingenieros de la Armada[211] instalada en el Arsenal de Ferrol en 1860, tras veinticinco años de funcionamiento, en 1885 ésta última dejó de impartir enseñanza, por lo que tras muchos avatares históricos -entre ellos el Desastre de 1898-, después de treinta años de ausencia y en el marco del impulso naval propiciado por las leyes de Escuadra de 1908 (Ley Maura-Ferrándiz) y las de 1914 y 1915 (Leyes de Dato-Miranda), la sabia política ministerial del almirante Augusto Miranda y Godoy[212] por reorganizar y modernizar todos los servicios y estructuras de la nueva Armada que se estaba constituyendo, le llevó a restituir la Escuela de Ingenieros, estableciéndola de nuevo en la ciudad de Ferrol, e incorporándola a la de Maquinistas ya existente (desde 1850, aunque también cerrada en varios períodos), y que a partir de entonces pasaría a denominarse Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada[213].

[209] Creado por RO de 10 de octubre de 1770 y la primera Academia para la formación de Ingenieros de Marina a continuación por disposición del rey Carlos III el 13 de agosto de 1772, siendo Secretario (ministro) del Despacho de Marina, frey Julián de Arriaga y Rivera. Su primer Ingeniero General fue el brigadier Francisco Gautier Oliber, entre los años 1770-1782. Antiguo ingeniero jefe en la Marina francesa, Gautier (Jean-François Gautier Oliber, 1733-1800), llegó a Ferrol en 1765. A éste le sucedería José Romero y Fernández de Landa, Ingeniero General entre los años 1782-1805, considerado el primer ingeniero naval español. En el año 2020 el Cuerpo de Ingenieros de la Armada conmemoró el 250 Aniversario de su creación (1770-2020).

[210] RD de 15-10-1914 "Organizando la enseñanza en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada". Véase *Gaceta de Madrid* de 16 de octubre de 1914, núm. 289; y *Diario Oficial del Ministerio de Marina* de 17 de octubre de 1914, núm. 232. El art. 6 de este RD señalaba: "Los estudios y trabajos de la Escuela especial de Ingenieros de la Armada que se establecerá en Ferrol, dotándola de todos los elementos de enseñanza necesarios (...)". Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2016): *La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol.* Ferrol: edición del autor; y ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2020): "La Academia de Ingenieros y Maquinistas. Ferrol, 1915-1932. Impulso técnico y renovación del Cuerpo de Ingenieros de la Armada", en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre.

[211] Estaba ubicada en la planta alta del soberbio edificio dieciochesco Gran Tinglado de la Maestranza. Las escasas promociones siguientes al año 1885 se formarían en la Escuela de Ampliación de la Armada (San Fernando), y en centros extranjeros (París y Génova).

[212] Fiel reflejo del decidido impulso que el almirante Miranda le dio a la Academia de Ingenieros de la Armada es el hecho significativo de que dos de sus hijos se formasen en este centro docente. Así, Augusto Miranda y Maristany (Promoción julio 1917) y Pedro Miranda y Maristany (Promoción 1923).

[213] La enseñanza de Ingeniería Naval en la AIM de Ferrol, se desarrolló entre los años 1915 y 1932. Por su parte, la enseñanza de la especialidad del Cuerpo de Maquinistas de la Armada continuaría en la misma Academia por muchos años más en adelante, cambiando este mismo centro varias veces de nombre (Academia de Maquinistas, Escuela de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

De aquel modélico centro docente saldrían prestigiosos ingenieros navales españoles del siglo XX (más de un centenar), tanto militares como civiles, pues su excelente formación académica no se circunscribió sólo al personal de la Armada sino que admitió también el ingreso en la modalidad de *"alumno libre"* de aquellas personas que quisieran formarse en esta disciplina técnica y obtener así el título de Ingeniero Naval.

4.2.2. MOTIVOS, CONSTITUCIÓN Y UBICACIÓN DE LA ACADEMIA EN FERROL

Los avances científicos y tecnológicos de las últimas décadas, aplicados tanto en la construcción naval como en las plantas propulsoras de los buques, junto a las demandas profesionales del personal que integraba los cuerpos de Ingenieros y de Maquinistas de la Armada (este último subordinado al primero[214]) por adaptarse a dichos avances -aumentando gradualmente sus competencias y responsabilidades-, fueron sin duda las razones originarias que justificaban mejorar cualitativamente la enseñanza académico-profesional de dicho personal (planes de estudio) y, consecuentemente, la necesidad perentoria de contar con centros especiales de formación a la altura de los progresos técnicos alcanzados.

Paralelamente a ese proceso histórico, gracias a diversas iniciativas de naturaleza política y económica (proyectos regeneracionistas y de la Liga Marítima Española) se consiguió el tan anhelado impulso de la construcción naval, que propiciaron los planes de escuadra de Ferrándiz y Miranda. El estallido de la Gran Guerra Europea en agosto de 1914, por otra parte, fue así mismo un hecho determinante que llevó a replantear por completo la formación de los futuros ingenieros de la Armada, con el objetivo de "nacionalizar" -en todo lo posible-, tanto el propio sistema/modelo de enseñanza como también y progresivamente, la tecnología aplicada a la arquitectura y construcción navales.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

El almirante Miranda en su Exposición al Rey, del Real Decreto de 15-10-1914, justificaba esta reorganización en los siguientes términos,

> SEÑOR: Cerrada en 1885 la antigua Academia de Ingenieros de la Armada establecida en Ferrol, se ha venido nutriendo este Cuerpo de un personal instruido por procedimientos distintos, el último de los cuales consistió en mandar Oficiales del Cuerpo General a cursar estudios en las Academias de otros países. No es posible sostener este sistema de una manera regular y permanente: lo demuestra la interrupción que ha sufrido el procedimiento a causa del estado actual de la política internacional, de la cual dependen nuestras relaciones con los demás países; a parte de que siendo muy distinta la organización de los servicios, y por consiguiente, la finalidad de cada uno de los Cuerpos en otras naciones, no son, en general, exactamente aplicables a nuestras necesidades los programas de enseñanza establecidos en aquellos. Por estas razones que pueden condensarse en la necesidad de que un país no dependa de otro en nada que afecte a sus armamentos y a su organización militar y porque además contamos en España con establecimientos en los cuales se llevan a cabo construcciones navales cuyos trabajos están montados del mismo modo que los de los astilleros del extranjero, el Ministro que suscribe considera llegado el momento de organizar la enseñanza del Cuerpo de Ingenieros de la Armada con los elementos nacionales (...).

Maquinistas, Escuela de Mecánicos, Escuela de Máquinas, Escuela de Energía y Propulsión -ESEPA-), y sobre su historia ya se han publicado diversos estudios.

[214] El Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de 1915 establecía que "en el ejercicio de sus funciones, serán los Maquinistas inspeccionados por los Ingenieros de la Armada".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Respecto a la ubicación de la nueva Academia, ésta se instaló en el Arsenal de Ferrol, inicialmente en el antiguo edificio de Herrerías, del siglo XVIII, y a continuación se construyó otro nuevo, de estilo modernista, denominado precisamente "Edificio Ingenieros", que se conserva fiel a su aspecto originario[215] y que actualmente alberga diversas dependencias en el complejo conocido como "Centro de Herrerías" (zona Cantón de Molíns). La idea de reunir en un mismo centro docente, bajo un mando común, a alumnos de Ingenieros y de Maquinistas (con sus Secciones respectivas en la AIM), por la estrecha relación profesional que estos tenían -pues los maquinistas dependían de los ingenieros-, se hizo con el fin de establecer sinergias, siendo éste un objetivo en la mente del almirante Miranda[216], que apreciaba mucho la capacidad de los profesionales de ambos cuerpos, sin duda motivado por sus profundos conocimientos técnicos y su experiencia profesional y docente -en particular como antiguo profesor de Mecánica en la Academia de Maquinistas-, por cuanto las nuevas tecnologías en todos los órdenes atinentes a la construcción y propulsión de los buques (blindaje de los cascos, calderas y turbinas de vapor, motores de explosión, etc), representaban en ese momento la modernización de la Armada.

Recordemos que ya en su primer proyecto de Programa Naval[217] contempló la "habilitación de local, talleres y material de enseñanza para la Escuela de Ingenieros y Maquinistas" con un importe de 250.000 pts, y que retirado poco después dicho proyecto (a causa de la irrupción de la Gran Guerra) sin embargo mantuvo adelante "por gestión directa" la creación de la nueva y conjunta AIM, institucionalizada en el RD de 15-10-1914, antes incluso de aprobar su segundo y definitivo Plan Naval (Ley Miranda de 17-2-1915).

El acierto de la elección de Ferrol como sede conjunta de la AIM se apoyó en la convergencia a su favor de diversos factores: condiciones estratégicas de su ría; razones históricas por ser esta ciudad realmente la "cuna de la Ingeniería Naval" moderna (desde la aplicación del método científico) y contar con los mejores astilleros y arsenal de España; y lo fundamental a estos efectos, el factor humano de gentes capaces y laboriosas. Si a esto añadimos el papel relevante que tuvo Ferrol en la construcción de los principales buques (los más grandes) e infraestructuras de los planes navales en curso durante ese periodo que coincidió con el de la propia Academia; todo lo cual fue propicio para que los alumnos de la AIM, se beneficiaran de esas experiencias tanto en su formación como después en su trayectoria profesional. La convivencia y estudios correspondientes en un mismo centro (de ingenieros y maquinistas), sirvió también para dignificar y prestigiar a estos últimos elevando su consideración social y profesional a partir de entonces.

Por otra parte, la creación de la AIM significó un notable "impulso académico, cultural y social" como también económico en la ciudad tras la clausura de la Escuela Naval Flotante unos años antes

[215] El Edificio de Ingenieros se finalizó en 1920, y durante los años anteriores se adaptó el Edificio de Herrerías a través de numerosas obras de reforma que modificaron su perfil y silueta originarias. Este último, en la actualidad sede del Museo de la Construcción Naval (Fundación EXPONAV), tras una completa restauración, luce de nuevo su arquitectura originaria del siglo XVIII.

[216] Es seguro que en esta cuestión el almirante Miranda tuvo, entre otros, el asesoramiento técnico de la persona más próxima a él en el Ministerio, que era su propio yerno, el entonces comandante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada Enrique de la Cierva y Clavé (Promoción 1912, París), a la sazón Jefe de la Secretaría particular y política del Sr. Ministro, desde el 31 de octubre de 1913 hasta junio de 1917 (es decir, durante el primer ministerio del almirante Miranda), periodo en el que se proyectó, creó y desarrolló la AIM. Procedente del CGA, De la Cierva ascendió a teniente coronel en 1915, siendo destinado en 1917 como jefe de Ingenieros en la Comisión de Marina en Europa, con sede en Londres. Alcanzó el empleo de general de brigada del Cuerpo de Ingenieros de la Armada en 1932. Posteriormente sería catedrático en la Escuela Especial de Ingenieros Navales de Madrid.

[217] RD de 29 de abril de 1914 publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 130, de 10-5-1914.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

(y su traslado/reapertura en San Fernando como ENM en 1913), siendo durante su vigencia el único centro docente de estudios superiores en Ferrol, precedente inmediato sin duda del actual campus universitario de la Universidade da Coruña (UDC), que alberga la Escuela Politécnica Superior de Ingeniería Naval e Industrial.

4.2.3. ORGANIZACIÓN Y PLANES DE ESTUDIO

Al RD de 15-10-1914 "Organizando la enseñanza en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada", le sucedieron numerosas disposiciones de todo orden regulando la actividad de la AIM, bases provisionales para el régimen y funcionamiento del centro, planes de estudio, reglamento, convocatorias de ingreso, etc. Por RO de 31 de diciembre de 1914 se nombró Director de la AIM al coronel de Ingenieros de la Armada D. José Galvache y Robles[218]. El Comandante General del Apostadero, por delegación del Ministro, era Subinspector de la AIM, presidiendo a estos efectos los exámenes finales si lo estimara conveniente, e informando al Centro de las pruebas, ejercicios, etc, de los buques para posible asistencia de los alumnos. Y el General Jefe del Arsenal ejercía como "mando militar cuando las circunstancias lo requieran".

La nueva Academia se dotó de todo tipo de material para su funcionamiento, recibiendo de diversos organismos copia de todos los proyectos y estudios de utilidad para la enseñanza. Su estructura comprendía -de conformidad con su alumnado- tres grupos o secciones: Sección de Ingenieros; Sección 1ª de Maquinistas (maquinistas oficiales); Sección 2ª de Maquinistas (maquinistas subalternos). Las secciones de Maquinistas se regían por los mismos preceptos que la de Ingenieros "adaptados al carácter de subalternos de estos alumnos", siendo además los más numerosos de la Academia[219].

El objeto de la AIM se resume en las funciones académicas, militares y de apoyo siguientes:

-La preparación militar y facultativa del personal de los Cuerpos de Ingenieros y Maquinistas de la Armada (en terminología actual, enseñanza de formación).
-La especialización de los Maquinistas de la Armada.
-La enseñanza de los estudios de Ingeniero Naval a los "alumnos libres" o particulares que cursen dichos estudios en la Academia.
-Dictaminar consultas científicas y docentes que le formule la Superior Autoridad (S.A).
-Aportar sus talleres para reparaciones de buques que ordene la S.A.
-Tener asignados a los Maquinistas pendientes de destino en el Apostadero.

La AIM contó inicialmente con una dotación de 24 personas, desde el Coronel Director, profesores, médico, contador, delineantes, conserje, personal de administración y marinería, cuadro de personal que en unos meses se incrementó a 39 personas, incluyendo ya el cargo de Subdirector, aumentando los profesores (la mitad oficiales maquinistas) e incorporando más operarios a los talleres de fundición, forja, calderería y ajuste; todo ello para satisfacer las necesidades académicas de los alumnos maquinistas. En 1917 una RO le asignó una Plantilla de 44 personas, incrementando progresivamente el número de profesores y ayudantes de profesores, entre otros.

[218] Desde junio de 1915, cargo que compatibilizó con el de Jefe del Ramo y Comandante de Ingenieros del Apostadero. Alcanzó el empleo de general de brigada del Cuerpo de Ingenieros de la Armada en 1920.

[219] Entre 1915 y 1936 se formaron en total en la AIM casi un millar de alumnos de las Secciones de Maquinistas (Aprendices Maquinistas integrantes de 19 Promociones, y alumnos del Curso de Ascenso a Oficiales Maquinistas, integrantes de 13 Promociones).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Respecto a los Planes de Estudios, fueron varios los que rigieron en función de las diferentes modalidades de alumnos de Ingeniería Naval (oficiales y libres) y de la procedencia de éstos con estudios previos o no. Además de las específicas materias militares para los alumnos "oficiales", en general los planes comprendieron asignaturas científicas y técnicas como: Cálculo infinitesimal, Geometría tanto analítica como descriptiva, Química, Topografía y Geodesia, Mecánica racional, Cálculo gráfico, Artillería, Química, Metalurgia y Metalografía, Resistencia de Materiales, Electricidad, Estereotomía y Construcción civil e hidráulica, Teoría del buque, Termodinámica, Construcción naval, Cálculo de Estabilidad, Turbinas y Motores, Administración y Contabilidad, Aviación y Regulación de la aguja, Construcción de motores y aparatos eléctricos, Proyectos de buques, Proyectos de edificios, y otras diversas, así como prácticas de todo tipo. Para los "alumnos libres" de Ingenieros cuya admisión lo fuese sin título académico previo se estableció un *Curso Preparatorio*, que abarcaba diversas asignaturas y prácticas.

- Uniformes de los Alumnos de Ingenieros

Fue también el almirante Miranda, tras consulta elevada por el Director de la Escuela Naval Militar sobre qué distintivos debían llevar los alumnos de Ingenieros que ingresasen al seguiente año, el que estableció, a través de la Real Orden de 11 de septiembre de 1915, la uniformidad para los "alumnos oficiales" de Ingenieros, cuyo texto decía lo siguiente:

> (…), S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que usen el mismo uniforme que los Guardiamarinas, con la diferencia de que las anclas de las hombreras y la de la gorra han de ir sobre fondo azul, reglamentario en el Cuerpo de Ingenieros navales, en la misma forma que llevan las suyas, sobre fondo blanco, los alumnos de Administración (…).

4.2.4. MODALIDADES DE INGRESO Y PERÍODOS EN LA ACADEMIA (ALUMNOS OFICIALES Y ALUMNOS LIBRES)

A través del RD de 15-10-1914 y de otras disposiciones se desarrolló la normativa de la nueva Academia, y ya desde el principio se contempló varias modalidades de acceso, dentro de dos grupos bien diferenciados (*alumnos oficiales* y *alumnos libres*).

Según el art. 7 del RD: "Los alumnos podrán ser de dos clases: oficiales y libres. Serán *alumnos oficiales* los que procediendo de la Escuela Naval, hagan sus estudios en perfecta normalidad sin perder ningún curso. Serán *alumnos libres* los no procedentes de la Escuela Naval que se admitan como tales en las condiciones que determine el Reglamento y los que habiendo sido alumnos oficiales dejen de serlo con opción a continuar sus estudios con tal carácter". En este último supuesto (alumnos oficiales que dejen de serlo por pérdida de algún curso o de dos asignaturas principales, y por tanto sin derecho a ingreso en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, podían optar por continuar sus estudios como "alumnos libres" o reanudar los interrumpidos en la Escuela Naval en el punto mismo en que los hubiesen dejado). Pasemos pues a describir las diferentes modalidades.

A) MODALIDAD INGRESO DIRECTO EN LA ESCUELA NAVAL (alumno de Ingenieros, cinco años de carrera: dos en la ENM de San Fernando y tres en la AIM de Ferrol)

El art. 3 señalaba: "El ingreso en la Escuela Naval en calidad de *alumno de Ingenieros*, equiparado a Guardia Marina, se efectuará por oposición en edad inferior a la de veintiún años. Para tomar parte en esta oposición será necesario tener aprobadas en un Instituto de segunda enseñanza las asignaturas de Lengua Castellana, Geografía general y de España e Historia Universal y particular de España y haber aprobado previamente ante el mismo Tribunal de la oposición o en otros

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

exámenes las asignaturas siguientes (Aritmética práctica. Álgebra. Geometría. Trigonometría. Física general), estableciendo que "tendrán validez los certificados de aprobación de dichas asignaturas, expedidos por los Tribunales de exámenes de la Escuela Naval o por los de cualquiera de las Academias de Ingenieros. Y se establecía que "las oposiciones versarán sobre las materias siguientes: Geometría descriptiva. Dibujo, Francés (conversación). Geometría analítica. Cálculo diferencial e integral. Mecánica".

El art. 2 establecía que: "Los estudios y prácticas que comprende la enseñanza de los aspirantes a ingreso en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada se efectuarán en tres periodos: El primero (1º), en la Escuela Naval incorporados a los Guardias Marinas (equiparados) en los dos primeros cursos, realizando con estos todos los cruceros, ejercicios y prácticas que comprende su plan de estudios actual; el segundo (2º) de tres años, en la *Academia especial de Ingenieros y Maquinistas*, con el empleo de *segundo Teniente alumno* (alférez alumno), y el tercero (3º) de dos años de prácticas en los buques y en el Extranjero con el empleo de *primer Teniente* (Tte o AN). Al obtener este empleo, ingresarán en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada y al terminar el último período *sufrirán* en la Escuela especial un examen final en el que se determinará definitivamente el orden de antigüedad en el Cuerpo". Las condiciones de carrera fueron modificadas en años posteriores y afectaron a varias promociones, y a partir de 1921 se cursó toda la carrera en la Academia de Ferrol.

B) MODALIDAD INGRESO EN LA ACADEMIA, PARA ALUMNOS Y OFICIALES DEL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA (tres años de carrera en la AIM)

El art. 5 del RD estableció otras dos modalidades de acceso, así: 1º."El Ministro de Marina podrá conceder a los *Alféreces de Fragata* y a los *Guardias Marinas* que lo soliciten, al terminar el segundo o el tercer año, su ingreso en la Escuela Especial de Ingenieros; para ello será indispensable que el número de alumnos de Ingenieros ya admitidos no baste para cubrir oportunamente las vacantes existentes en el Cuerpo y que los solicitantes hayan hecho todos sus estudios anteriores en la Escuela (…). 2º. También podrá concederse este ingreso a los *oficiales del Cuerpo General* cuando las conveniencias del servicio lo aconsejen, teniendo en cuenta las condiciones individuales de los solicitantes, quienes deberán ser sometidos al examen previo que se establecerá para este caso en el reglamento de la Escuela especial de Ingenieros".

Inmediatamente y en base a la autorización anterior, apenas unos días después se publicó la primera convocatoria de oposición para oficiales del Cuerpo General[220], y a los aprobados se les posibilitaba obtener el título de Ingeniero con tres años de estudios en la AIM, cambiando de cuerpo al finalizarla.

C) MODALIDAD INGRESO EN LA ACADEMIA, DE OFICIALES DEL CUERPO DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO (dos años de carrera/especialización en la AIM)

Debido a la falta de aspirantes suficientes dentro de la Armada, se ampliaron diez plazas para oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército[221], los cuales, en consideración a su alta preparación

[220] Convocatoria publicada por RO de 23 de octubre de 1914 (*Diario Oficial del Ministerio de Marina,* núm. 238). Los alumnos aprobados (tres AA.NN: Francisco de la Rocha Riedel, Juan Antonio Suanzes Fernández y Nicolás Franco Bahamonde), ingresaron en la AIM el 10 de marzo de 1915, con arreglo a lo dispuesto en las bases provisionales para régimen de la Academia, aprobadas por RO de 3 de marzo de 1915 (*Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 32).

[221] Convocatoria-concurso dispuesto por RD de 2 de diciembre de 1915 (*DOM*. núm. 274). Los alumnos aprobados fueron nueve más uno a título particular (alumno libre) -todos ellos oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército: Carlos Godino Gil, Áureo Fernández Ávila, Augusto Miranda y Maristany, José Rubí y Rubí, Antonio Mas García, Luis Ruiz Jiménez, Jesús Alfaro Fournier, Juan Campos Martín, Octaviano Martínez Barca, y Federico Beigbeder Atienza

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

técnica obtenida en la Academia de Ingenieros del Ejército (Guadalajara), sólo tuvieron que cursar dos años de estudios de especialización.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

En su Exposición al Rey del Real Decreto de 2 de diciembre de 1915, el almirante Miranda justificaba su decisión de ampliar plazas de alumnos en la Academia de Ingenieros de la Armada "entre los *Primeros Tenientes*[222] de Ingenieros del Ejército que lo soliciten y que no hayan cumplido la edad de veintitrés años antes del treinta y uno de diciembre actual" (1915), a través de concurso para proveer diez plazas, con las siguientes palabras,

SEÑOR: Las nuevas construcciones de buques y las obras en las bases navales acordadas por virtud de la ley de 17 de febrero último, requieren para el estudio de los proyectos y para la inspección, tanto en los arsenales como en las fábricas de España y del extranjero, un personal de Ingenieros del que no se dispone en la actualidad sino en número exiguo y desproporcionado a la labor que al Cuerpo se halla encomendada.

Las convocatorias realizadas, tanto entre oficiales del Cuerpo General como entre los jóvenes que habían de ingresar en la Escuela Naval como alumnos de Ingenieros no dieron el resultado que se propuso el real decreto de 1º de agosto de 1910. Es de esperar que convocatorias sucesivas produzcan más satisfactorios resultados, pero entre tanto es absolutamente indispensable y urgente arbitrar el medio de obtener de un personal ya instruido en materias que forman la base de los estudios sobre construcción naval y en posesión de un título facultativo en lo que se relaciona con las obras civiles e hidráulicas, el necesario para atender en breve plazo a las más urgentes exigencias del servicio.

Respondiendo a esta necesidad, el Ministro que suscribe, de conformidad con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de real decreto.

Madrid, 2 de diciembre de 1915.

SEÑOR:
A. L. R. P. de V. M.
AUGUSTO MIRANDA

Estos dos últimos grupos de alumnos (oficiales del Cuerpo General de la Armada y oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército) se graduaron en junio y julio de 1917 respectivamente, constituyendo la 1ª y 2ª promociones de ingenieros navales de la AIM. A continuación y según prevenía el reglamento, los nuevos oficiales del Cuerpo de Ingenieros de la Armada -que causaron alta con el empleo de capitán- debían realizar prácticas en diversos buques y organismos durante un período de varios meses.

D) MODALIDAD INGRESO EN LA ACADEMIA DE ALUMNOS LIBRES (para obtener el título de Ingeniero Naval civil)

Prácticamente desde el principio coexistieron en la Academia los "alumnos oficiales" con otros "alumnos libres" de distinta procedencia (oficiales del Ejército y de la Armada, ingenieros civiles, universitarios, etc), que debido precisamente a su condición de *libres* (particulares) no se integraron

(libre), que fueron nombrados alumnos por RO de 19 de enero de 1916.

[222] En aquella época el actual empleo de alférez en el Ejército se denominaba "Segundo Teniente", y el empleo de teniente se denominaba "Primer Teniente".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

posteriormente en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, y ejercieron su profesión en el ámbito civil (astilleros, navieras, otras empresas marítimas, Universidad, Administración, etc). La duración de la carrera variaba en función de los estudios previos y también fue objeto de cambios en los planes de estudio correspondientes en años posteriores.

DOCUMENTOS DE PENSAMIENTO NAVAL

- REAL DECRETO DE 4 DE SEPTIEMBRE DE 1918. ESTUDIOS DE INGENIERO NAVAL PARA "ALUMNOS LIBRES" DE LA ACADEMIA DE INGENIEROS DE FERROL

En desarrollo de la primera normativa organizando la enseñanza, por este RD de 4 de septiembre de 1918 -*Gaceta de Madrid* del día 10-, se facilitaba a los ingenieros libres de otras especialidades para cursar estudios en la AIM y adquirir los conocimientos complementarios para obtener la capacitación de Ingeniero Naval.

En su exposición al Rey, el ministro Augusto Miranda justificaba su decisión con las siguientes palabras (sic):

SEÑOR: Para que la reconstitución de nuestra Marina mercante pueda llevarse a cabo sin grave quebranto de los intereses públicos, es indispensable nacionalizar en España la industria de construcción naval, para la cual existen en nuestro país todos los elementos necesarios. A ella tiene el deber de contribuir el Gobierno adoptando medidas eficaces, tanto en lo que se relaciona con el material como en lo que se refiere a la creación de personal técnico que ha de dirigir los Astilleros y las fábricas destinadas a la producción del material naval. Con este objeto se organizó un curso para alumnos libres en la Academia de Ingenieros de la Armada, creada por Real Decreto de 15 de octubre de 1914 y establecida en Ferrol dentro del Arsenal en que el Estado posee sus mejores Astilleros, a fin de que éstos fuesen elementos de enseñanza práctica y experimental.

En estas condiciones funciona la Academia desde 1915 y cursan sus estudios y obtienen el título de su especialidad tanto los alumnos oficiales como los libres; pero se hace necesario dar mayor amplitud a su organización proporcionando facilidades a los Ingenieros de las distintas especialidades de construcción, tales como los de Caminos, Minas, Industriales, etc., para que puedan adquirir en ella los conocimientos complementarios que determinan la capacidad técnica del Ingeniero Naval.

A este fin, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de Real Decreto (…).

Con este fin se distribuían en dos cursos alternos de un año de duración cada uno, las siguientes materias: Teoría del Buque, Submarinos, Aeronáutica, Construcción Naval, Teoría de Máquinas, Construcción de Máquinas, Calderas y Tuberías, Mecanismos y Máquinas Hidráulicas y Neumáticas empleadas en los buques y factorías navales. También se establecían la realización de prácticas y los requisitos necesarios para optar a los estudios.

- REAL DECRETO DE 26 DE SEPTIEMBRE DE 1918 Y REAL ORDEN CIRCULAR DE 6 DE NOVIEMBRE DE 1918

Pocos días más tarde de la anterior norma, por este RD se modificó la normativa originaria de organización de la enseñanza de los estudios de Ingeniería Naval y de creación de la Academia de Ingenieros (RD de 15 de octubre de 1915), en orden a adaptar la reorganización de los estudios de los alumnos libres de Ingeniería Naval al régimen establecido para los Oficiales.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Para desarrollar ambas normas se publicaría la RO Circular de 6 de noviembre siguiente con el texto del "Reglamento para la admisión y permanencia de los alumnos libres en la Academia de Ingenieros de la Armada" y "Programas para los exámenes de admisión a los cursos de especialidad de alumnos libres en la Academia de Ingenieros de la Armada" propuestos por el Coronel Director de la AIM. Transcribamos sus artículos más interesantes:

Artículo 1º. Para ser admitido como alumno libre en los cursos de especialidad de Ingeniero Naval en la Academia de Ingenieros de la Armada es necesario ser español y hallarse comprendido en alguno de los casos siguientes:

a) Pertenecer o haber pertenecido al Cuerpo General de la Armada y haber aprobado ante las Juntas de exámenes de la Academia la Ampliación, Geometría descriptiva y sus aplicaciones, Cálculo gráfico, materiales de origen pétreo, Resistencia de Materiales, Metalurgia y Metalografía y Construcción civil e Hidráulica marítima.

b) Poseer el título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos o tener aprobadas las asignaturas que den derecho a obtenerlo o ser o haber sido Oficial del Cuerpo de Ingenieros del Ejército.

c) Poseer el título de Ingeniero Industrial o de Minas o tener aprobadas las asignaturas que dan derecho a obtenerlos y haber aprobado ante las Juntas de exámenes de la Academia las Construcciones Hidráulicas Marítimas.

d) Poseer el título de Arquitecto, de Ingeniero Agrónomo o de Montes o tener aprobadas las asignaturas que dan derecho a obtenerlo, y haber aprobado ante las juntas de examen de la Academia, Metalurgia y Metalografía y las Construcciones hidráulicas marítimas.

e) Haber aprobado previo su estudio en la Academia de Ingenieros de la Armada el curso preparatorio.

[...] Artículo 3. [...] Los cursos empezarán el 15 de septiembre y terminarán el 3 de julio, divididos en dos semestres, terminado el primero en 15 de febrero. [...] Artículo 9. El candidato que deje de presentarse en la Academia el día y hora en que hubiese sido citado al examen, se entenderá que renuncia al ingreso a ella como alumno libre […] Artículo 11. Los candidatos que deban examinarse para admisión al curso preparatorio satisfarán 15 pesetas en concepto de derechos de examen [...].

Los programas para los exámenes de admisión a los curso de especialidad de alumnos libres en la Academia de Ingenieros de la Armada comprendían un amplio temario de las siguientes asignaturas: ampliación de Geometría descriptiva y sus aplicaciones; Cálculo gráfico; Resistencia de materiales; Materiales de origen pétreo; Metalurgia; Metalografia; Construcción civil; y Construcción hidráulica.

- PROMOCIONES DE INGENIEROS NAVALES DE LA ACADEMIA DE FERROL

Durante los años que funcionó la AIM (1915-1932) como único centro docente superior autorizado en España para la enseñanza de Ingeniería Naval, se formaron en sus aulas y se graduaron un total de 115 Ingenieros Navales, pertenecientes a 15 promociones que se sucedieron desde 1917 (con dos promociones ese año, junio y julio) hasta 1932. Del total de alumnos, 69 lo fueron como "alumnos oficiales" y 46 en condición de "alumnos libres".

La distribución de alumnos oficiales y alumnos libres integrantes de las diferentes promociones fue la siguiente:

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

-Promoción junio de 1917 (3 alumnos oficiales).
-Promoción julio 1917 (9 alumnos oficiales y 1 alumno libre).
-Promoción 1920 (2 alumnos oficiales y 1 alumno libre).
-Promoción 1921 (1 alumno libre).
-Promoción 1922 (3 alumnos libres).
-Promoción 1923 (7 alumnos oficiales y 1 alumno libre).
-Promoción 1924 (2 alumnos libres).
-Promoción 1925 (13 alumnos oficiales y 4 alumnos libres).
-Promoción 1926 (13 alumnos oficiales y 2 alumnos libres).
-Promoción 1927 (10 alumnos oficiales y 7 alumnos libres).
-Promoción 1928 (4 alumnos oficiales y 2 alumnos libres).
-Promoción 1929 (6 alumnos oficiales y 3 alumnos libres).
-Promoción 1930 (2 alumnos oficiales y 5 alumnos libres).
-Promoción 1931 (10 alumnos libres).
-Promoción 1932 (4 alumnos libres).

La coexistencia de alumnos "oficiales" y "libres" fue normal en la Academia desde la RO. de 22 de diciembre de 1917 por la que ingresaron en la misma 16 alumnos libres de distintas procedencias. A lo largo de los años fueron cambiando las condiciones de unos y otros tanto para el acceso como en los planes de estudio. A partir de 1926 se suspenden las oposiciones de ingreso al Cuerpo de Ingenieros de la Armada, por lo que los alumnos que acceden a la AIM de Ferrol son civiles y algunos también militares pero todos ellos en condición de "alumnos libres". Así, las últimas promociones que se graduaron en 1931 y 1932 fueron exclusivamente de ingenieros navales civiles.

4.2.5. REORGANIZACIÓN DEL CUERPO Y ÚLTIMA ETAPA DE LA ACADEMIA DE INGENIEROS

Por RD de 11 de marzo de 1929, siendo ministro de Marina D. Mateo García y de los Reyes, se reorganizó de nuevo el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, pasando a denominarse en lo sucesivo de Ingenieros Navales de la Armada, como "cuerpo político-militar, con las siguientes categorías y asimilaciones: *Ingeniero naval Inspector* (asimilado a Coronel). *Ingeniero naval Subinspector* (asimilado a Teniente Coronel). *Ingeniero naval Jefe* (asimilado a Comandante). *Ingeniero naval de primera* (asimilado a Capitán). Los actuales Tenientes del Cuerpo se denominarán hasta su ascenso *Ingenieros navales auxiliares*" (art. 1). Esta reorganización supuso la desaparición del "generalato" del Cuerpo de Ingenieros Navales si bien el art. 2 de dicho RD estableció: "Con independencia de lo anterior, esto es, fuera de plantilla, habrá un *Ingeniero Naval Principal,* de la libre elección del Gobierno entre los Ingenieros navales de la Armada y civiles, que desempeñará la Jefatura de todos los servicios de Ingeniería, Proyectos, construcciones y carenas, y actuará como asesor técnico del Ministro de Marina. Dicho Jefe estará asimilado a Jefe Superior de Administración civil, con un sueldo anual especial de 25.000 pesetas" (art. 2).

Se establecía que el Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada "tendrá a su cargo, desde el momento en que el Gobierno estime oportuno, los proyectos de conjunto y de detalle de los cascos y máquinas de los buques de guerra, continuando como hasta ahora con la dirección de los trabajos del Ramo en los Arsenales del Estado y con la inspección de los que para la Marina de guerra se ejecuten por la industria privada. Entrará también en sus funciones las de asesoramiento del Mando y cooperación en las Juntas y organismos que se considere conveniente" (art. 3). Se confirmaba que también le correspondía "la inspección de las obras civiles e hidráulicas que se ejecuten para la Marina, fuera de aquellos casos en que el Gobierno acuerde el nombramiento de otro personal" (art. 4). Respecto a la Inspección técnica de la Marina Mercante "podrá ser desempeñada indistintamente

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

por personal del Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada o por Ingenieros Navales civiles" (art. 8).

En lo relativo a la *Academia de Ingenieros Navales,* mantenía sus atribuciones como centro docente para la formación de alumnos que entrasen a formar parte del Cuerpo (cuando las necesidades del servicio reclamen personal, por elección de Alféreces de Navío que lo soliciten, que cuenten con dos años de embarco y menos de 27 años de edad) y "los que libremente reciban la misma instrucción para adquirir el título de Ingenieros navales civiles".

En 1930 se restablecieron las antiguas denominaciones de los empleos o categorías del Cuerpo incluido el generalato (1 general de división y 2 generales de brigada) y ya con la II República[223] en 1931, se declaraba a extinguir el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, de nuevo denominado como tal, poniéndose fin también a la "Sección de Ingenieros[224]" de la AIM de Ferrol, por lo que de esta forma terminaba la coexistencia en un mismo centro docente de personal de dos Cuerpos de la Armada (Ingenieros y Maquinistas), bajo un mando orgánico común, a lo largo de 17 años de fructífera convivencia. La AIM pasó entonces a ser exclusivamente Academia de Maquinistas de la Armada.

Por lo que se refiere a los "alumnos libres" civiles, ante esta situación, la Asociación de Ingenieros Navales, buscó una solución con la petición de crear una nueva Escuela Especial civil, en consonancia a lo ya establecido a finales de 1931 con todas las Escuelas Especiales de ingenieros civiles que pasaron a depender de los Ministerios de Fomento y Economía Nacional al de Instrucción Pública y Bellas Artes. La clausura de la Sección de Ingenieros de la Academia perjudicó a los alumnos de Ingeniería Naval que estaban cursando sus estudios en Ferrol, y que tuvieron que esperar al año siguiente para continuarlos en Madrid. En 1939 saldría la primera promoción de alumnos de la Escuela Especial de Ingenieros Navales de Madrid[225], que procedía su ingreso de los antiguos alumnos de la Academia de Ingenieros de Ferrol, quedando únicamente a falta del "proyecto fin de carrera" y la convalidación de alguna asignatura, ya que por haber hecho algún examen con posterioridad al 18 de julio de 1936, hubieron de ser convalidadas por disposición del Ministerio de Educación Nacional, una vez finalizada la Guerra Civil en 1939.

4.3. ORGANIZACIÓN DE MARINEROS ESPECIALISTAS DE LA ARMADA Y NUEVO EMPLEO DE "MAESTRES" DE LA MARINERÍA

Otra reforma significativa que emprendió el almirante Miranda fue la del personal de la categoría de Marinería de la Armada, dictando reglas para una nueva organización e instrucción de los marineros especialistas y creando un nuevo empleo militar, el de *Maestre de Marinería*, intermedio entre los cabos y suboficiales, equivalente al actual de Cabo 1º pero con consideración militar de suboficial.

Así, por Real Decreto de 7 de octubre de 1914 se aprobaron las *"bases para la organización e instrucción de los marineros especialistas de la Armada y crea las plazas de Maestres de la*

[223] Decreto de reorganización de la Armada fecha 10 de julio de 1931 con las modificaciones introducidas al ser aprobado y ratificado con fuerza de ley por la de 24 de noviembre de dicho año. Se declararon a extinguir los Cuerpos de Ingenieros, de Artillería, Infantería de Marina, Eclesiástico y Sección de Farmacia.

[224] Orden Telegráfica del Subsecretario del Ministerio de Marina de 23 de enero de 1932.

[225] Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 25 de enero de 1933 que creó la Escuela Especial de Ingenieros Navales pasando a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

marinería". Supuso un avance notable en la profesionalización del personal de Marinería, debido a la necesidad de adaptarlo a los nuevos avances tecnológicos de los buques de guerra modernos, mejorando su formación académica, teórica y práctica.

Para mejorar los medios disponibles para la enseñanza, a través de esta norma se estableció que además de la corbeta *Villa de Bilbao* como Escuela de Aprendices marineros (buque pontón), se ampliase también para este servicio a la corbeta *Nautilus*, cuyo Comandante pasaba a asumir el mando y dirección del conjunto[226]. En dicha Escuela se daría la instrucción completa a los aspirantes que deseasen convertirse en especialistas marineros y radiotelegrafistas, y también a la marinería común a las tres especialidades a los que hubiesen de ser artilleros.

Con los Cabos de las especialidades respectivas se cubrirían las plazas de Maestres de Marinería, de Artillería y de Radiotelegrafía, clases equiparadas a Sargento en lo militar (art. 4), pero con condiciones especiales. Sin constituir cuerpo permanente, los maestres al ser ascendidos debían comprometerse a servir una "campaña de cuatro años", y su compromiso podía renovarse para servir campañas sucesivas (renovación de compromisos en servicio activo), siempre que "su conceptuación, tanto profesional como moral y militar" fuese favorable; reservando al Gobierno en todo caso el derecho de despedir en cualquier momento a aquellos cuya conceptuación dejase de ser favorable; el periodo de embarco se establecía hasta los cincuenta años, a cuya edad pasaban a retiro, a no ser que optasen a cubrir plazas vacantes en "destinos sedentarios" de plantilla en arsenales y puertos con la denominación de Veteranos. Igualmente se les reconocía, tanto a los maestres como a los cabos y marineros especialistas, el derecho a la prestación de retiro, siendo una ley la que fijaría la cuantía del haber y el tiempo de servicio necesario para obtenerlo.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

En su Exposición al Rey, el almirante Miranda justificaba esta norma con las siguientes palabras:

SEÑOR: La necesidad de disponer en los buques, de personal apto para el manejo de los múltiples aparatos que componen su complicado mecanismo y la imposibilidad de obtenerlo entre los individuos de la Inscripción Marítima, tanto por el corto tiempo de su servicio como por su deficiente preparación previa para asimilarse ciertos conocimientos, dió origen a la creación de las Escuelas de Aprendices marineros y Aprendices artilleros, de los cuales se obtienen en la actualidad los Cabos de mar y de cañón. Cada día se acentúa más aquella necesidad y se hace indispensable un mayor número de individuos especializados que importa mucho a los intereses del servicio se perpetúen en él, constituyendo para ellos un medio permanente de vida, cuya finalidad no podría conseguirse sin ofrecerles las mejoras y ventajas que, aunque modestas, garanticen su modo de vivir asegurándoles un porvenir de bienestar relativo en los último años de una vida dedicada al servicio del Estado.

Es además necesario adaptar al nuevo material el personal antiguo, haciendo posible la reducción del número de individuos de las clases de Contramaestres (para la maniobra) y Condestables (artilleros) con objeto de proporcionarles no sólo alojamiento adecuado y decoroso en los nuevos buques, sino otorgarles todas las ventajas materiales a que se hagan acreedores por sus largos años de servicio y por la selección rigurosa a que han de ser sometidos. A este fin, responde la creación de una clase intermedia entre el Contramaestre y el Cabo, que no formando Cuerpo permanente, pueda ofrecer a la elección personal de aptitudes probadas para formar los cuerpos de Contramaestres y Condestables con todas las garantías de aptitud e idoneidad (…).

[226] Por RO de 5 de noviembre de 1914 se dispuso que el Comandante de la *Nautilus* como Director de la Escuela de Aprendices Marineros constituida por dicho buque y el pontón *Villa de Bilbao*, siendo el comandante de este último Subdirector de la Escuela en cuanto se refería a la Sección de su cargo. También se encomendó al Comandante-Director que propusiera al Ministerio los proyectos de reglamentos para la organización interior de la Escuela así como las prácticas en buques de la Escuadra y los exámenes para ascensos de la marinería.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Al mes siguiente, por RO de 9 de noviembre de 1914 se ditaron reglas para la implantación del plan que había de regir el régimen interior de la Escuela de Aprendices marineros. Por RO de 13 de noviembre del mismo año se dictaron reglas para la intrucción de los aprendices especialistas en la Escuela, y por otra RO de la misma fecha las reglas a que habían de sujetarse los "individuos" que hubiesen solicitado ingreso en la Escuela de Aprendices artilleros, que primero hacían un curso a bordo de de la *Nautilus* y más tarde en la Escuela de Artilleros de San Carlos, tras lo cual realizaban las prácticas en los acorazados. Por otras disposiciones se desarrolló toda la normativa que les afectaba.

4.4. CREACIÓN DE LA ESPECIALIDAD DE ARTILLERÍA Y TIRO NAVAL PARA OFICIALES DE LA ARMADA

Siguiendo con su política de mejora y modernización de la Enseñanza Naval para todo el personal de la Armada y de las Marinas civiles, el almirante Miranda inició el modelo o sistema de cursos de especialización (hoy denominado enseñanza militar de perfeccionamiento), creando la especialidad de Artillería y Tiro Naval para oficiales del Cuerpo General de la Armada, lo que se efectuó a través del Real Decreto de 27 de octubre de 1915.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

En su Exposición al Rey, el ministro Augusto Miranda justificaba su decisión con las siguientes palabras:

SEÑOR: La especialización en el Tiro Naval requiere prácticas determinadas que se hallan establecidas en las Marinas más importantes. Y como para lograr el mayor rendimiento de nuestros elementos marítimos de combate se hace precisa la implantación de tal reforma, el Ministro que suscribe tiene el honor de proponerla a V.M., sometiendo a su aprobación el siguiente proyecto de real decreto (...).

Se trataba de un "curso teórico-práctico" de artillería moderna, tiro naval y material de tiro, debiendo revalidar el título obtenido cada seis años, a menos que durante ellos se hubieran desempeñado, durante tres años, destinos de la especialidad embarcado, en cuyo caso se consideraba prorrogado la capacitación/certificado de aptitud por otros seis años. También se consideraba prorrogado en la misma forma cuando el poseedor, durante los seis años de validez, hubiera obtenido para su buque un *"premio especial en ejercicio de tiro de combate"*.

El nuevo curso de especialidad tenía como fin cubrir los puestos de Jefes de los servicios artilleros en los acorazados, Ayudante de dirección del tiro en acorazados y cruceros, profesores en Escuela de Tiro, inspección del mismo, etc, al cual podían concurrir oficiales con los empleos de tenientes y alféreces de navío, pudiendo también especializarse los capitanes de corbeta que no tuviesen cmplidas sus condiciones de embarco. El número de los que compusiesen la especialidad se regularía por las necesidades del servicio y elementos disponibles para su instrucción. Correspondía al personal embarcado, aparte de su misión en combate, el cuidado y conservación del material de tiro y telémetros, instrucción de apuntadores, telemetristas y observadores, calibración de las piezas, cumplimiento de las reglas para la conservación y manejo de pólvoras, proyectiles y cañones, formación de reglas de tiro y preparación y desarrollo de los ejercicios de tiro al blanco.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Además se especificaba que el personal especializado en Artillería y Tiro Naval tendría su reconocimiento en el escalafón con una (A) indicativa de la especialidad, gozando, en tanto estuviese en posesión del certificado de aptitud y desempeñando destinos relacionados con esta especialidad, de un suplemento de sueldo *"igual al veinte por ciento del sueldo del empleo de que esté en posesión"*, lo que sin duda representaba un incentivo profesional para los oficiales más destacados que deseasen hacer méritos en su carrera.

Como disposición transitoria se incluía otro artículo en el que se reconocía a los tenientes de navío que, ante una Junta formada por dos capitanes de navío que mandasen o hubiesen mandado acorazados modernos, un jefe de Artillería de la Armada y un capitán de corbeta, Jefe de los servicios artilleros de acorazado, demostrasen poseer los conocimientos que se expresaban, podrían obtener también el certificado de la especialidad y las ventajas económicas, embarcando como Ayudantes de dirección de tiro en los acorazados.

El temario de materias del Curso de especialidad en Artillería y Tiro Naval comprendían varios grupos de asignaturas relativas a Balística exterior, Dirección de tiro, Telémetros y Prácticas de tiro y Material de tiro.

La especialidad de Artillería y Tiro Naval es la más antigua para oficiales de la Armada, y actualmente se denomina Sistemas de Combate.

4.5. LA RESERVA NAVAL DE LA ARMADA (1915-2021), UN VALIOSO RECURSO DE PERSONAL

Una de las novedades más destacadas que introdujo la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería[227], de 19 de noviembre de 1915 -de las tripulaciones de los buques de la Armada-, impulsada y refrendada por el almirante Miranda, fue la organización de las "Reservas Navales" (personal y buques), por cuanto supuso la aportación de valiosos recursos humanos -procedentes de profesionales de la Marina Mercante- para su incorporación y servicio como oficiales de la Armada. Su creación se inspiró en el modelo de la Reserva Naval británica, puesto en marcha tiempo antes. También y como medida de apoyo logístico para la Armada, la norma establecía una Reserva de Buques Mercantes.

Cumpliendo el RD de autorización al Ministro de Marina para que redactase el articulado de la ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería (ley de bases de 3 de marzo de 1915), dando cuenta a las Cortes; la misma se aprobó por RD de 19 de noviembre de 1915 disponiendo su promulgación como ley (*Gaceta de Madrid* núm. 328, de 24-11-1915), que tenía por fin alcanzar cuatro objetivos:

1º. Reclutar y reemplazar el personal de la marinería de la Armada y constituir reservas que permitiesen elevar sus efectivos;

[227] Por RD de 29 de abril de 1914 se autorizó al Ministro de Marina para presentar a las Cortes el proyecto de ley estableciendo "las Bases a que ha de ajustarse la de Reclutamiento y Reemplazo de marinería de la Armada". La Ley aprobada el 19-11-1915, con extenso articulado, se estructuró en los siguientes capítulos: Capítulo I. Disposiciones generales; Capitulo II. De las situaciones militares: deberes de los comprendidos en cada una de ellas y orden de llamamiento; Capítulo III. Del alistamiento y sorteo; Capítulo IV. De las exclusiones y excepciones del servicio de la marinería de la Armada; Capítulo V. De la clasificación, revisión e ingreso en el servicio; Capítulo VI. Del señalamiento y distribución del cupo; Capítulo VII. Reducción del tiempo de servicio en la Armada; Capítulo VIII. Disposiciones penales; Capítulo IX. De la sustitución y cambio de número; Capítulo X. Reserva de Oficiales y Maquinistas navales; Capítulo XI. Reserva de buques; Capítulo XII. Disposiciones especiales y transitorias.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

2º. Dar instrucción militar y marinera a los individuos sujetos al servicio de la Armada;

3º. Preparar una pronta y ordenada movilización; y

4º. Crear Reservas navales con personal y material de la Marina Mercante.

La razón de ser de esta nueva institución al servicio de la Armada, la Reserva Naval con oficiales del servicio de Puente y maquinistas navales era contar con un personal voluntario apto y disponible para prestar al Estado servicio efectivo cuando las circunstancias lo exigiesen.

Así, constituirían la Reserva Naval los Capitanes y Maquinistas de la Marina Mercante que obtuviesen el ingreso en la Armada, para lo cual tenían que acreditar los siguientes requisitos y méritos: 1º. No exceder de la edad de 40 años; 2º. Que hubiesen ejercido su profesión durante el tiempo y condiciones que determinase el reglamento; 3º. Que hubiesen observado buena conducta y no se hallasen procesados ni hubiesen sido penados; 4º. Que no estuviesen comprendidos en ningún caso de inutilidad física, con arreglo al cuadro exigido para el ingreso en las Academias de la Armada; y 5º. Que reuniesen las demás condiciones que señalara el reglamento. Los empleos que podían disfrutar eran los de Oficiales segundos con la categoría de Alférez de Navío, y podrían obtener el inmediato de Oficiales primeros con la categoría de Teniente de Navío.

En caso de guerra, preparación para ella o alteración del orden público y en cualquier otras circunstancias que a juicio del Gobierno debiesen reputarse extraordinarias, los oficiales de la Reserva Naval estaban obligados a concurrir a los llamamientos que hiciese el Ministerio de Marina quedando en situación de servicio activo a disposición de las autoridades navales. Pero también el Gobierno podía disponer que los oficiales de la Reserva Naval continuasen desempeñando sus puestos en la Marina Mercante mientras se juzgase conveniente, quedando sin embargo sujetos a la Jurisdicción de Marina como si estuviesen ocupando destinos en la Armada y computándoseles como tiempo de servicio activo efectivo todo el que permaneciesen en esa situación.

También se reconocía a los oficiales de la Reserva Naval que tuviesen el título de capitán mercante, mediante concurso y con ciertas limitaciones, poder ocupar los destinos asignados a los Oficiales de las categorías correspondientes de la escala de tierra del Cuerpo General de la Armada, si no hubiere en ésta personal bastante para cubrirlos. Y por supuesto, durante su servicio en la Armada les correspondía para sí y sus familias los mismos derechos pasivos que los de los cuerpos patentados en las mismas condiciones. Si al cumplir sesenta años contasen con veinte años de servicio efectivo, obtenían el haber máximo de retiro. Causaban baja en la Reserva Naval al cumplir los sesenta años y los que dejasen de ejercer su profesión u otras directamente relacionadas con ella, durante más de cuatro años consecutivos. La Reserva Naval[228] sería desarrollada año y medio después siendo ya ministro D. Amalio Gimeno, en virtud del Real Decreto de 19 de diciembre de 1917 que establecía su Reglamento; y posteriormente los Programas para ingreso en la Reserva Naval en virtud de la Real Orden de 26 de junio de 1917, siendo ministro D. Manuel de Flórez.

Tras más de un siglo de valiosos servicios a la Armada (1915-2021), la Reserva Naval Activa (RNA) es actualmente una escala a extinguir, en cuyos escalafones (Servicio de Puente y Máquinas) ya no hay oficiales en situación de servicio activo pues los últimos que en el mismo se encontraban han pasado a situación de reserva, previa a retiro por edad (65 años). No obstante, todavía siguen

[228] En 1932 ya durante la II República, la Reserva Naval fue sustituída por el Cuerpo de Servicios Marítimos, cuyo personal continuaría en la Armada hasta su extinción, con jefes asimilados a capitán de fragata y capitán de corbeta; primeros oficiales asimilados a teniente de navío; y segundos oficiales asimilados a alférez de navío. La Reserva Naval Activa se restituye por el Gobierno Nacional del general Franco durante la Guerra Civil, y además del Servicio de Puente y del Servicio de Máquinas se crea el Servicio Radiotelegráfico. Ocuparon principalmente destinos relacionados con la Marina Mercante, Pesca, Comandancias y Ayudantías de Marina, además de buques de la Armada.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

sirviendo en la Armada algunos oficiales de la RNA que ocupan destinos en la citada situación de reserva. Los oficiales del Servicio de Puente podían alcanzar el empleo de capitán de fragata y los del Servicio de Máquinas el empleo de comandante.

- RESERVA DE BUQUES DE LA MARINA MERCANTE

Se creaba también una Reserva de Buques, constituída por los de las Compañías de Navegación con quienes hubiese contratado el Estado la prestación de servicios de carácter permanente. Al Capitán y al Primer Maquinista más caracterizado de los buques de la Reserva se les reconocía ser Oficiales de la Reserva Naval debiendo al menos un tercio de la dotación haber prestado servicio efectivo en la Marina de guerra.

En caso de guerra, preparación para ella, alteración del orden público o cualesquiera otras circunstancias que debieran reputarse extraordinarias, a juicio del Gobierno, podía ordenar que los buques de la Reserva quedasen a disposición del Estado para prestar "los servicios adecuados a cada uno de ellos con arreglo a la ley de 14 de junio de 1909 para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas". Por otra parte, las Autoridades de Marina eran los encargados, de acuerdo con los armadores, de determinar las "revistas de inspección" y de realizar los ejercicios necesarios para "el mantenimiento de la disponibilidad de los buques de la reserva".

De igual forma que algunos buques mercantes aun cuando mantuviesen sus funciones de transporte en el trafico marítimo en tiempos de guerra, asumirían igualmente funciones militares determinadas, es decir, habían de ser "habilitados" para ese fín; también el personal profesional mercante debía recibir la formación militar adecuada, tanto en el aspecto técnico como en el moral.

- SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO

Por la referida Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada, de 19 de noviembre de 1915, se estableció el servicio militar obligatorio para todos los españoles que figurasen en la Inscripción Marítima. En la exposición de motivos del RD del proyecto de ley, se justificaba señalando que habiéndose implantado en el Ejército el servicio militar obligatorio por ley de 27 de febrero de 1912, era indispensable: *"introducir también tan importante reforma en la Armada, asentando el reclutamiento de la marinería sobre los mismos principios cardinales en que se funda el de las fuerzas de tierra, y estableciendo en esta materia la debida armonía de trámites y procedimientos entre los dos elementos de la defensa nacional"* sin perjuicio de aquellas diferencias que las especialidades de cada uno de ellos impusiesen.

Estaban obligados a figurar en la Inscripción Marítima todos los españoles mayores de catorce años que se dedicasen a las industrias de pesca a flote y navegación, y los alumnos de todas las Academias de la Armada. La Ley empezó a regir para el reemplazo de 1917.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

V. LAS NUEVAS ARMAS NAVALES. CREACIÓN DEL ARMA SUBMARINA Y DE LA AVIACIÓN NAVAL

Preámbulo

> *El almirante Miranda tuvo la satisfacción de ver las primeras unidades operativas de la que fue otra de sus grandes obras: la creación del Arma Submarina de la Armada, algo verdaderamente transcendental y que se había retrasado en exceso en España por diversas causas. También pudo asistir a los primeros pasos de otra de sus iniciativas: la entrada de los medios aéreos como parte integrante de las fuerzas navales, innovación no menos decisiva.*
>
> (Agustín Ramón Rodríguez González[229], Doctor en Historia Contemporánea)

> *Y creó también el Arma Submarina española. Creo que es difícil encontrar otro período en la Historia, si es que hay alguno, en el que se hayan realizado tantas y tan fructíferas reformas en nuestra Armada.*
>
> (Almirante general Carlos Vila Miranda[230])
> (1930-2011)

5.1. EL ARMA SUBMARINA EN ESPAÑA

5.1.1. PASADO Y PRESENTE EN EL DEBATE SOBRE LA AUTORÍA DE SU CREACIÓN

De todos los proyectos y realizaciones que impulsó el almirante Miranda al frente de la Armada, -que fueron muchos y variados como ya quedó acreditado-, sin duda el núcleo más innovador de su programa naval, fue la constitución por primera vez en nuestra historia, de una flotilla de submarinos o lo que es lo mismo, la creación del Arma Submarina española[231].

Pero algo tan cierto o evidente como es el hecho histórico que comentamos, -la creación del Arma Submarina por Augusto Miranda en su condición de Ministro de Marina a través de "su" celebérrima "Ley Miranda" de 1915-, sorprende el porqué todavía a día de hoy haya diversas

[229] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2010): *La reconstrucción de la Armada*… Ob. Cit. p. 267. Este libro es fundamental en el análisis pormenorizado de los diferentes Planes navales españoles que se formularon entre los años 1898-1920, periodo donde los únicos "programas estrella" realmente exitosos fueron el de Maura-Ferrándiz de 1908 y el de Dato-Miranda de 1915, auténticos artífices de la reconstrucción/renacimiento y desarrollo posterior de la Armada en su conjunto. Pues los demás planes que les siguieron (en puridad los del vicealmirante Cornejo, ejecutados por los ministros de Marina que le siguieron), en realidad no hicieron más que culminar lo previsto en los planes anteriores además de incorporar otros nuevos buques, en sustitución de otro no autorizado (un tercer crucero pesado que llevaría el nombre de *Ferrol*), que es justo reconocer en honor de quienes autorizaron su construcción.

[230] VILA MIRANDA, Carlos (2002): *Panegírico del Excmo. Sr. Almirante D. Augusto Miranda y Godoy.* Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, 17 de septiembre de 2002.

[231] Tras más de un siglo de vigencia orgánica y operativa -la Armada conmemoró el Centenario de su Arma Submarina (1915-2015)-, la Flotilla de Submarinos (FLOSUB) sigue constituyendo un elemento consustancial de la fuerza de la Flota, a pesar de la escasez de sus unidades en el momento actual.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

opiniones o juicios sobre la autoría de la creación[232] del Arma Submarina, atribuyéndosela a otra figura distinta del almirante Miranda (en concreto a Mateo García de los Reyes, primer jefe del Arma, aunque dicho "reconocimiento" también fue tardío), lo que esta tesis trata de refutar en defensa de la memoria y el legado de gobierno de Augusto Miranda y, también, del propio García de los Reyes, porque "lo cortés no quita lo valiente" y éste último tuvo igualmente un papel fundamental en el impulso del Arma Submarina como primer jefe orgánico de la misma.

Ajustándonos estrictamente a los hechos históricos, en primer lugar debemos recordar que al amparo de la "Ley Miranda" de 17 de febrero de 1915, se aprobó el que fue en puridad el más importante Plan Naval del periodo de la Restauración, -analizado en su conjunto-, y sin duda, también, de los dos últimos siglos. Aquel programa naval -continuación del plan Maura-Ferrándiz de 1908-, para la reconstrucción de la Armada, incluyó como ya quedó acreditado, entre otras muchas construcciones de buques de superficie y mejoras para la Marina, la creación *"ex novo"* del Arma Submarina española, al organizar legalmente un nuevo "servicio" (Arma o fuerza naval) en la Armada e incorporar en su virtud -en cumplimiento a sus preceptos dispositivos-, los primeros cuatro submarinos operativos de nuestra flota, hecho este último que tuvo lugar de forma efectiva en 1917.

Por lo tanto, el suceso que analizamos, fue y es un "hecho histórico" relevante (realmente acaecido), objetivo (por los datos que luego expondré), que a día de hoy está perfectamente documentado y acreditado, y no es por tanto una mera opinión personal (subjetiva). Lo afirman igualmente, entre otros, el prestigioso historiador naval Dr. D. Agustín Ramón Rodríguez González -posiblemente el mayor experto en historia naval española contemporánea-, en su obra *La reconstrucción de la Escuadra* (2010), de forma reiterada en varios párrafos (ejemplo, pág. 260: *"Puede así considerarse al almirante Miranda como el verdadero creador del Arma Submarina, tras los reiterados intentos anteriores, que demostraron, sin embargo, un interés creciente por los nuevos y revolucionarios buques"*), como también lo afirma el almirante D. José María Treviño Ruiz (submarinista), en el prólogo de ese mismo libro al señalar que *"el nacimiento de la Aeronáutica Naval y del Arma Submarina, producto de la visión del almirante Miranda"*. Y como ellos, buena parte de la doctrina científica en historia naval[233].

Sin embargo, hasta fechas recientes, -quizá el punto de inflexión fue la publicación de varios libros[234] atribuyendo sin ambages el mérito histórico de la creación del Arma Submarina al almirante Miranda-, bien por inercia o por falta de un debido estudio con rigor de los hechos históricos que analizamos, se venía considerando podríamos decir que "tradicionalmente" al contralmirante García de los Reyes como el "creador" del Arma cuando su verdadero papel fue el de "organizador" en su condición de primer jefe de la flotilla, siendo precisamente este último el

[232] A este respecto, el Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española -institución docta en la materia- señala el significado de la palabra crear (del latín *creare*) con varias acepciones, siendo las dos primeras: "producir algo de la nada" (ejemplo: Dios creó cielos y tierra) y *"establecer, fundar, introducir por vez primera algo; hacerlo nacer o darle vida, en sentido figurado"* (ejemplo: crear una industria, un género literario, un orden político, etc). Y su corolario, creación (del latín *creatio*) como la acción y efecto de crear, establecer o instituir algo.

[233] Como reputados historiadores navales que han abordado este tema cabe citar entre otros a Manuel Ramírez Gabarrús, José María Blanco Núñez, Mariano Juan Ferragut, José Ignacio González-Aller Hierro o Alejandro Anca Alamillo.

[234] Entre ellos, podemos citar: RAMÍREZ GABARRÚS, M. (Ed) (1983): *El Arma Submarina Española*. Madrid: Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares; principalmente el de RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (2010): *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920.* Valladolid: Galland Books; y ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino*. Ferrol: Edición de los autores.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

"título" que se le reconocía no siendo hasta pasados muchos años -ya a finales de la década de 1950-, cuando se empezó a hablar de él como "creador" sin duda por los muchos años que dedicó al Arma Submarina y la aureola que su recuerdo tenía para los submarinistas.

En los tiempos actuales, en el proceso de renovación de la flotilla de submarinos de la Armada que se está ejecutando, tras muchos contratiempos[235], la "botadura" (en sentido estricto "puesta a flote"), del primer submarino de la nueva serie S-80 se efectuó el 7 de mayo de 2021 (submarino S-81 *Isaac Peral*[236]), y se prevé su entrada en servicio en el año 2023. Una fecha histórica sin duda, a pesar de todas las dificultades técnicas que su construcción ha supuesto, simbolizando la modernización del Arma Submarina en España.

Después del Traslado solemne de los restos mortales del Almirante Augusto Miranda al Panteón de Marinos Ilustres -efectuado el 17 de septiembre de 2002-, cuya OM reconocía explícitamente el mérito histórico de Augusto Miranda de ser el *"impulsor de la creación del Arma Submarina"*, lo que equivale a ser su "creador" en sentido figurado; un nuevo hecho en forma de orden ministerial -dictada casi 10 años más tarde-, vino de nuevo a "confundir" la historia y, de alguna manera, a no reconocer implícitamente el mérito de Miranda en relación precisamente al Arma Submarina, al ignorar o no incluir su nombre entre los asignados a los nuevos submarinos.

La OM a la que nos referimos ahora es la Orden Ministerial 100/01194/2012, de 13 de enero de 2012, por la que se asignó nombre a los cuatro submarinos de la Serie 80. Esta norma dispositiva del Ministerio de Defensa, de nuevo (porque ya son reiterados), denomina a estas cuatro unidades con nombres de precursores y marinos vinculados al Arma Submarina. Y resultó cuanto menos sorprendente que no se haya asignado a uno de estos cuatro submarinos, el nombre del marino y gobernante a quien se le debe la creación e impulso inicial del Arma Submarina[237], que no fue otro que el almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).

Por otra parte, tres años después, en 2015 se conmemoró el Centenario del Arma Submarina (1915-2015), lo que fue ocasión propicia para recordar con diversos eventos (conferencias, exposiciones, publicaciones diversas, etc), la historia del Arma en su conjunto, incluyendo a los precursores del submarino, a su genial inventor Isaac Peral, a su creador Augusto Miranda, a su primer jefe y

[235] El programa de los submarinos S-80 -que se comenzó a ejecutar en 2004-, se ha "ralentizado" en grado sumo por diversos contratiempos o fallos de diseño, fundamentalmente por dificultades en el desarrollo del AIP (sistema de Propulsión Independiente del Aire) y de ingeniería derivados de un deficiente control de pesos en el diseño de su estructura. Esta situación ha supuesto el retraso de la entrada en servicio de todos los submarinos de la serie, y en primer término del que ya es el primer submarino (S-81 *Isaac Peral*) hasta 2023, más de quince años después de la fecha inicial prevista. Tratándose de un diseño propio de nuestra industria naval -y a pesar de todos los riesgos que ello implica- constituye sin duda uno de los mayores retos tecnológicos a los que todavía se enfrenta la empresa Navantia. Afortunadamente el S-81 *Isaac Peral* ha iniciado ya sus pruebas de mar efectuando su primera navegación en superficie el 27 de mayo de 2022, dando comienzo la etapa final de su proceso de construcción. Hasta la fecha el S-81 ha superado ya varios hitos de seguridad: el embarque de baterías, la puesta en tensión eléctrica, la puesta a flote, el primer arranque de los diésel generadores, la primera carga de baterías y sus primeras pruebas de mar. Por otra parte, ha comenzado también en Cartagena la construcción del segundo submarino de la serie, el S-82 *Narciso Monturiol*.

[236] https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/buquessubmarinos/prefLang-es/02s80

[237] Máxime si cabe por el hecho significativo de que dicha OM se dictó tres años antes de la conmemoración del Centenario del Arma Submarina (1915-2015), cuando se esperaba que precisamente por la celebración de esa efeméride se tuviese en cuenta el nombre meritorio de Augusto Miranda para ser asignado a uno de los cuatro submarinos en proyecto, ya que históricamente nunca se había asignado a un submarino teniendo en cuenta el relevante papel que el almirante Miranda tuvo como principal artífice de la consecución del Arma Submarina. Era pues, en nuestra opinión, una deuda pendiente que tenía entonces su mejor oportunidad para ser resarcida simbólicamente y de derecho.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

organizador García de los Reyes, y por supuesto a todos las dotaciones y unidades que ha tenido la Flotilla de Submarinos en su devenir centenario. Ocasión que hubiese sido igualmente idónea para reparar el "error" que se había cometido en la asignación de nombres a la serie de submarinos S-80, modificando si cabe la OM de 13 de enero de 2012 que así lo formalizó. Sin embargo, y a pesar de haberse solicitado formalmente por el autor de esta tesis en escrito dirigido al Ministro de Defensa, no se obtuvo contestación alguna.

La omisión del nombre de una figura tan sobresaliente de nuestra historia naval en el nomenclátor de los submarinos, máxime cuando tuvo un papel tan trascendental en su gestación y puesta en servicio no es precisamente cuestión baladí que podamos ocultar. Como escribió acertadamente el investigador naval Alejandro Anca[238] (2012):

> La Armada se caracteriza por mantener vigentes una serie de tradiciones. Una de ellas es asignar el nombre de marinos ilustres a barcos de guerra, mostrando en la inmensa mayoría de las ocasiones la sensibilidad y cuidado en su elección, pues como pasa en este caso, en caso contrario se pueden cometer injusticias históricas de gran relevancia (…).

Es por ello que resulta loable, en honor a los que nos precedieron, estudiar nuestra historia naval y meditar sobre la misma para reflexionar -en este caso sobre el asunto que nos ocupa-, y poder alcanzar conclusiones, teniendo presente los fundamentos históricos y jurídicos sobre los que se asienta la creación del Arma Submarina en España.

- INTENTOS ANTERIORES A LA LEY MIRANDA PARA CREAR EL ARMA SUBMARINA

Tras varias iniciativas fallidas, presentadas tanto como proyectos gubernamentales (los de Sánchez de Toca de 1902 y el primer plan de Maura y Ferrándiz de 1904) como alguna iniciativa privada (en concreto la de La Liga Patriótica Española[239] que procuró recaudar fondos para construir otro submarino Peral, que no prosperó), realmente la primera vez que una norma jurídica aprobada con rango de ley menciona a los submarinos como una opción real, es en la renombrada Ley de 7 de enero de 1908 (*Diario Oficial del Ministerio de Marina* núm. 5, de 8-1-1908), conocida como Ley Maura, Ley Ferrándiz o Ley Maura-Ferrándiz. En ella se especificaba la composición de la flota a construir, cuya médula fueron los tres acorazados de la clase "España". Además y de modo alternativo, preveía:

> Tres destroyers de unas trescientas cincuenta toneladas, a seis mil pesetas la tonelada con armamento completo o tres sumergibles o submarinos de doscientas cincuenta a trescientas toneladas, a siete mil pesetas la tonelada con armamento completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques: 6.300.000 pesetas.

Finalmente se decidió construir los tres "destroyers" (entonces todavía no se les denominaba destructores) que fueron los de la clase "Bustamante", en lugar de los submarinos, debido fundamentalmente al éxito que en la reciente guerra ruso-japonesa de 1904-1905, tuvieron los destructores nipones y a que en aquella época el submarino era todavía prácticamente un desconocido y tan sólo se contaban unas pocas decenas de estas unidades entre todas las flotas militares del mundo. Es decir, los submarinos nacieron exclusivamente "sobre el papel" como una opción en la ley de 1908, pero ni llegaron a construirse en España ni a adquirirse a una nación

[238] ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): "Omisión". Crónica naval en *Diario de Ferrol*, 6 de marzo de 2012.

[239] Con apoyos económicos en Buenos Aires y Montevideo, convocó asambleas que lograron recaudar fondos para la adquisición del crucero *Río de la Plata* pero no así la de un submarino.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

extranjera. Se perdió sin duda una ocasión propicia pues según el Informe del Estado Mayor de la Armada[240], elaborado a requerimiento del ministro Ferrándiz sobre la oportunidad o no de los submarinos y aun cuando se optó por los destructores en primera instancia como buques más necesarios para la escolta de los acorazados (lo que hizo excluir a los submarinos), sin embargo también planteaba la alternativa de *"disminuir en dos o tres unidades los 24 torpederos que se han de construir y con su importe adquirir uno o dos submarinos para ir enseñando al personal (…)"*. Es decir, una posibilidad de redistribuir el gasto consignado y destinar ese dinero para contar con algún submarino, que lamentablemente no se tuvo en cuenta tampoco. Y aún hubo otra posibilidad de conseguir un submarino incluso de forma "gratuita", es decir, totalmente gratis, pues así fue el ofrecimiento que hizo al Gobierno la compañía "Vickers" (una de las empresas copropietarias de la nueva SECN, adjudicataria del contrato para la construcción de la Escuadra), de proveer un sumergible de 120 toneladas sin coste, que rechazó inexplicablemente.

La "Vickers" ya tenía experiencia en la construcción de submarinos del tipo "Holland" estadounidense, concretamente para la Royal Navy británica. En honor a la verdad podemos añadir que el Informe del EMA que comentamos, a pesar de que preferentemente recomendó los destructores en lugar de los submarinos, sin embargo dejó constancia de la importancia creciente que los "sumergibles" tendrían en el futuro, señalando que:

> Mas como no puede desconocerse la importancia cada vez mayor de los submarinos o sumergibles en la defensa de los puertos y costas, y, como consecuencia de esta creciente valía, la cuidadosa atención que a dichos buques vienen prestando todas las naciones marítimas… una sabia previsión nos dice que no debemos prescindir por completo, en la reconstitución de nuestra Marina, de un arma que manejada con destreza y con valor puede realizar con poco gasto un excelente servicio en defensa activa.

El segundo intento de incorporar submarinos a nuestra escuadra no se produce hasta el año 1912 cuando el presidente del Gobierno, el liberal D. José Canalejas Méndez, decide continuar la reconstrucción de la Armada con un nuevo proyecto que presuponía dotar a España de una fuerza naval respetable completando el plan de 1908, y que se consideraba absolutamente necesario en aquellos momentos por la difícil coyuntura internacional que ya se vislumbraba, y, por tanto también, en apoyo de su política exterior. Su plan redactado por el EMA, y que contó con el visto bueno de la Junta de Defensa Nacional, se quedó en un simple anteproyecto de nuevas construcciones -que incluía *"seis sumergibles de 400 toneladas en superficie"*- y que debido al asesinato del presidente Canalejas el 12 de noviembre de aquel año, ni siquiera llegó a ser presentado a las Cortes.

El siguiente gobierno, esta vez presidido por el nuevo líder del partido liberal D. Álvaro Figueroa y Torres, conde de Romanones, y su ministro de Marina D. Amalio Gimeno, -como ya vimos en el Capítulo II-, intentó rescatar el programa naval de Canalejas, pero la corta vida del mismo impidió que fructificara. De hecho, el ministro presentó su proyecto ante las Cortes y dos días después, caía el Gobierno del que formaba parte. Su programa naval elevaba el número de submarinos a ocho de unas 400 toneladas. Otra oportunidad perdida.

---

[240] Redactado por el capitán de fragata D. Ramón Estrada y Catoira, jefe del Negociado de Información del EMA, que literalmente señalaba que: *"Es, por tanto, imprescindible la construcción de los tres destroyers como acompañantes de los tres acorazados en proyecto, en la alternativa entre ellos o los submarinos, a los primeros deben darse preferencia"*. Sin duda esta consideración táctica en favor de los destructores venía dada por la ausencia de cruceros en el Plan Naval Ferrándiz, lo que hacía necesario contar con otras unidades similares para misiones de exploración y escolta en eficaz defensa frente a hipotéticos cañoneros y torpederos enemigos, toda vez que los cruceros con que entonces contaba la Armada no tenían capacidades suficientes por su escasa velocidad.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Y llegamos al turno conservador y su decisivo gabinete presidido por D. Eduardo Dato en octubre de 1913, y el mandato de su ministro de Marina, almirante Augusto Miranda. Este gobierno será el artífice por una parte, de la neutralidad de España en la Gran Guerra de 1914 y, por otra, del impulso definitivo al resurgimiento de nuestra Armada -tras el Desastre de 1898 y como continuación del plan de 1908-, con la aprobación -y posterior materialización- del que será, como ya quedó apuntado, el programa naval de mayor entidad de la Restauración, que, ahora sí, vería definitivamente hecha realidad el anhelo de crear un Arma Submarina en nuestra Armada. Es decir, que desde el primer intento exitoso -aunque frustrado- del gran Isaac Peral con su submarino (torpedero eléctrico sumergible) en 1890, tuvieron que transcurrir 30 años hasta que, por fín, el almirante Miranda[241] *"cogió el toro por los cuernos"* y *"cambió el rumbo"* de la Armada apostando decididamente por incorporar submarinos a nuestra flota.

- LA "LEY MIRANDA" DE 1915

La Ley de 17 de febrero de 1915 (*Gaceta de Madrid* y *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, ambos de 18 de febrero de 1915), conocida como segunda ley de escuadra y que en honor a su autor ha pasado a la historia con el nombre de "Ley Miranda", fue sancionada y promulgada por S.M. el Rey Alfonso XIII, y refrendada por el ministro de Marina, Augusto Miranda, conforme a la legalidad constitucional vigente en la época.

Esta Ley, por su carácter innovador, marcó un hito en nuestra Historia Naval y supuso el definitivo nacimiento del Arma Submarina española al incorporar, en su virtud, las primeras unidades de este tipo a nuestra Armada. La norma aprobó, además de otras obras de gran relevancia (modernización de los arsenales; creación de nuevas bases navales secundarias, etc), el que sería el más importante -cuantitativa y cualitativamente- Plan Naval de su época. Por ello, gracias a la Ley Miranda y a su antecesora la Ley Maura-Ferrándiz, España se dotó de una escuadra bien definida que convirtió a la Armada Española en una de las mejores de Europa a finales de la década de 1920, constituyendo en todos los órdenes un auténtico resurgir de la Marina.

Con relación a la creación del Arma Submarina, podemos circunscribir los siguientes preceptos de la Ley de 17 de febrero de 1915:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

CREACIÓN DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA
"LEY MIRANDA" DE 17 DE FEBRERO DE 1915

ARTÍCULO PRIMERO

[241] Ver JUAN Y FERRAGUT, Mariano (2015): "Reflexiones y comentarios, acaso extemporáneos, de un submarinista retirado", en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre; p. 257 y siguientes. Este autor se sorprende también que con motivo del Centenario del Arma Submarina en 2015, y teniendo en cuenta los méritos relevantes de Miranda en relación a la creación de esta nueva arma, haciendo repaso de la historia anterior al acceso de Miranda al Ministerio de Marina, pasa a decir a continuación del epígrafe titulado "El almirante Miranda y su acertado cambio de rumbo", lo siguiente: *"Resaltemos que desde que se aprobó la construcción del* Peral *-al que la Armada no le asignó nombre- hasta que tuvimos el primer submarino (1917) transcurrieron 30 años. ¿Cómo se puede justificar tal retraso? (...). Tal vez nos faltó el hombre adecuado para tal empresa y, hasta que el almirante Miranda no cogió el toro por los cuernos, pecamos de pusilánimes. Por ello nos extraña el poco protagonismo que se le está dando al de Archidona* (Augusto Miranda), *mientras seguimos insistiendo en los precursores (dos nuevas y magníficas obras que los tratan han visto la luz: una el pasado año, de Diego Quevedo, L. Pazos, C. Castroviejo y A. Anca, y otra, muy reciente, de Agustín R. Rodríguez González)*. Ibídem, p. 259.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Con el fin de dotar a la Nación en breve plazo de los elementos de defensa marítima absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se procederá por el Gobierno a contratar la ejecución de la obras siguientes (…): *28 sumergibles de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina*, teniendo en cuenta los servicios a que se destine cada una de las unidades o grupos, incluyendo el material necesario para salvamentos, reparaciones y aprovisionamientos (110.000.000 pts) (…).

Los buques, a excepción de los cañoneros y guardacostas, se contratarán a medida que vayan a construirse inmediatamente en los siguientes grupos o series: dos grupos de dos, los cruceros; dos grupos de tres, los cazatorpederos, *y en cuatro series de seis y una de cuatro, los sumergibles*. En cada una de las series se aprovecharán los progresos alcanzados por la industria nacional (…).

ARTÍCULO ADICIONAL

Se autoriza al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta Ley, *hasta cuatro sumergibles* y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y *un buque especial de salvamento*.

Se le autoriza asimismo para *organizar el servicio en los submarinos* con Oficiales del Cuerpo General de la Armada, y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los de Contramaestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto (…)".

Este "Artículo Adicional" que introdujo el almirante Miranda al texto de la ley, se consideró decisivo[242] a la hora de acelerar la incorporación de submarinos a nuestra flota, toda vez que autorizó "al Ministro de Marina", es decir, al propio Miranda, para adquirir por gestión directa hasta cuatro submarinos y demás material y un buque especial de salvamento (que sería el llamado *Kanguro*, adquirido en Holanda), solventando de esta forma el previsible prolongamiento de los plazos de construcción en España. Y los cuatro submarinos adquiridos en el extranjero, que inicialmente debían constituir teóricamente la quinta serie del programa (se preveían cuatro series de seis submarinos, y una serie de cuatro, en total 28), sin embargo fueron los primeros que se incorporaron a la Armada, apenas dos años después, en 1917.

- MIRANDA VERSUS GARCÍA DE LOS REYES

Como ya apuntamos anteriormente, la Orden Ministerial número 145/2002, de 27 de junio, que dispuso el traslado de los restos mortales del almirante Miranda al Panteón de Marinos Ilustres (*Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* número 131, de 5 de julio de 2002), reconoce asimismo el mérito histórico de Augusto Miranda de hacer posible -por su decisivo impulso- el nacimiento del Arma Submarina en nuestra Armada (ANEXO II).

Por diversas circunstancias, todavía en la actualidad algunos sostienen o mantienen, bien por ignorancia de la Historia en unos casos, cuando no en otros por una deformación en la interpretación de los hechos históricos basada en consideraciones subjetivas[243], que el "creador" del

[242] Ver QUEVEDO CARMONA, Diego (2015): "Programa de submarinos de la Ley Miranda. Mateo García de los Reyes, artífice de su crecimiento y consolidación", en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre, p. 236.

[243] Una de las personas que sostiene la idea de la autoría de la creación del Arma Submarina por parte de García de los Reyes es el capitán de navío (Retirado) D. Manuel Caridad Villaverde, casado con una nieta de aquél, que publicó un artículo en la RGM defendiendo esa posición, si bien con notorios errores de transcripción de textos legales y al que más adelante nos referimos. Ver CARIDAD VILLAVERDE, Manuel (2016): "El Almirante García de los Reyes y la creación del Arma Submarina" en *Revista General de Marina*, cuaderno de enero-febrero.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Arma Submarina lo fue Mateo García de los Reyes, lo cual es sencillamente falso porque, como acabamos de comprobar, el "servicio de submarinos" en la Armada se creó por la "Ley Miranda" con la adquisición y construcción de varios submarinos y su organización, que se llevó a cabo conforme a lo previsto en dicha ley, indiscutiblemente a iniciativa de su promotor el almirante Miranda.

Es evidente que sólo puede crear algo quien tiene el poder necesario para hacerlo. Sin quitar mérito alguno a García de los Reyes, que lo tuvo y mucho después como primer jefe de la Flotilla, hay que señalar que entre 1915/1917, cuando por ley se crea el Arma Submarina y se incorporan los primeros submarinos a nuestra flota, el entonces capitán de corbeta García de los Reyes era un oficial de Marina, destacado sí pero sin poder ejecutivo alguno, y únicamente por impulso de quien ejercía la máxima responsabilidad de la Armada, que no era otro que el ministro de Marina almirante D. Augusto Miranda, era posible crear una fuerza naval nueva, entonces verdaderamente innovadora, que fue el Arma Submarina. Ni más ni menos.

Otra cuestión sería analizar el "papel" que cada uno de ellos tuvo en el desarrollo del Arma Submarina de acuerdo a los fundamentos jurídicos e históricos que la documentación nos aporta.

Pero incluso podemos decir que la pretendida "teoría" que atribuye la autoría de la creación del Arma Submarina a García de los Reyes no solo va contra la verdad histórica, sino también contra la propia memoria de los insignes marinos que fueron el almirante D. Augusto Miranda y el contralmirante D. Mateo García de los Reyes (1872-1936). Por hacer un símil histórico al asunto que comentamos -mutatis mutandis-, es como si hubiésemos conmemorado el V Centenario del Descubrimiento de América afirmando que el navegante Américo Vespucio (1454-1512) fue su descubridor por haber tomado su nombre este continente. La Historia Universal en esta cuestión es bien conocida. El descubridor del Nuevo Mundo -que luego se dio en llamar errónea y convencionalmente América- fue el navegante al servicio de la Corona de Castilla Cristóbal Colón[244], que es la figura a quien corresponde el mérito histórico de hacerlo realidad gracias al decisivo apoyo de la Reina Isabel la Católica y al pueblo español, que convirtieron aquella gesta extraordinaria en la principal empresa histórica de nuestra nación España.

En lo que atañe a nuestra Historia Naval contemporánea en relación a la creación del Arma Submarina es incuestionable como escribió Manuel Ramírez Gabarrús[245] (1983) que:

> (…) Al almirante Augusto Miranda y Godoy, en su primer periodo de ministro de Marina desde el 27 de octubre de 1913 hasta el 11 de junio de 1917, se le debe el hecho de que España incorporase los primeros submarinos a su renaciente flota; es decir, que naciera aquí un Arma Submarina a semejanza de las que ya existían en las principales Armadas del mundo (…). El almirante Augusto Miranda y Godoy, creador del Arma Submarina (…). Miranda logró la promulgación de la Ley de 17

[244] Según la genealogía de la Familia Colón (antes Colombo), éste había nacido en Saona (Génova) hacia 1436, hijo de Domenico Colombo y Susana Fontanarrosa, naturales y vecinos de Génova. Empezó a navegar en 1450, siendo capitán de galera en 1459, estableciéndose en Portugal en 1470, donde casó cuatro años después con Felipa Muñiz de Mello, hija de Bartolomé Muñiz de Perestrello. Navegó por los mares del Norte de Europa, visitando Islandia en 1477, y llegó a Castilla en 1484. El 30 de abril de 1492 le expidieron los Reyes Católicos el título de Almirante de las Indias y Virrey de las tierras que descubriese. Cabe destacar que fue precisamente durante el reinado de Alfonso XIII cuando se estableció la Fiesta Nacional con la denominación de "Fiesta de la Raza", para conmemorar el 12 de octubre (Descubrimiento del Nuevo Mundo), sancionado por Ley de 15 de junio de 1918, siendo Presidente del Consejo de Ministros D. Antonio Maura y Montaner.

[245] En *El Arma Submarina Española*, Empresa Nacional Bazán, p. 37 y ss.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> de febrero de 1915 de la que era autor, y aportó los primeros submarinos a nuestra Marina (…). Como buen profesional que era, veía claramente el gran desarrollo que las flotas militares del mundo entero estaban acusando desde la aparición del acorazado *Dreadnought* en 1906. Y en aquella carrera de armamentos navales foráneos, los submarinos no eran despreciados ni mucho menos, pues también las flotillas se multiplicaban en todas partes; aunque también es verdad que por los tiempos anteriores al comienzo de la Gran Guerra de 1914-1918, no existía una doctrina submarina bien definida en ningún país, y los sumergibles se consideraban como meros auxiliares de la flota de batalla cuyo grueso formaban las divisiones de acorazados que polarizaban la suprema representación del poder naval (…).

En relación a D. Mateo García de los Reyes, según ha escrito el marino e historiador naval D. Diego Quevedo Carmona[246] (2015):

> Igualmente se dispuso con fecha 27 de abril de 1915, es decir, solamente dos meses después de ser firmada la Ley Miranda, y a propuesta del propio ministro de Marina, que el entonces capitán de corbeta Mateo García de los Reyes marchase a Estados Unidos para *"que se especialice en submarinos, y estudie sus métodos de construcción y vea la forma que esta nueva arma pueda implantarse en España, proponiendo las medidas adoptadas a la vista de las necesidades de la industria nacional..."*. En consecuencia, don Mateo es destinado a la llamada Comisión de Marina de América del Norte, emprendiendo viaje hasta Massachusetts, donde era inminente la puesta de quilla del que habría de ser el primer submarino de nuestra flotilla.

Pues bien, comprobada documentalmente la orden de comisión a la que se refiere Quevedo Carmona, es decir, la Real Orden de fecha 27 de abril de 1915 (*Diario Oficial del Ministerio de Marina* núm. 95), dicha orden no dice nada sobre esa supuesta coletilla que menciona *"para que se especialice en submarinos (...)"*, algo que evidentemente se presume pues para eso iba destinado a esa comisión para inspeccionar la construcción de submarinos, por cierto, no a Estados Unidos inicialmente sino a Italia. A Estados Unidos[247] iría más adelante como veremos enseguida. El tenor literal de la citada orden es el siguiente:

DOCUMENTOS REALES ÓRDENES

ORDEN DE COMISIÓN DE 27 DE ABRIL DE 1915

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer pase a *Italia* en comisión del servicio, asignado a la Inspección de las construcciones que con destino a la Marina española se efectúen en aquel país, con arreglo a la ley de 17 de febrero último, el capitán de corbeta D. Mateo García de los Reyes, cuyo jefe gozará de las dietas, viáticos y demás emolumentos que reglamentariamente le correspondan.

De real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. - Dios guarde a V. E. muchos años. - Madrid 27 de abril de 1915.

MIRANDA

Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor Mayor central.
Sr. General Jefe de la jurisdicción de Marina en la Corte.
Sr. Intendente general de Marina.

[246] Ver QUEVEDO CARMONA (2015): "Programa de Submarinos de la Ley Miranda. Mateo García de los Reyes, artífice de su crecimiento y consolidación", en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre, pp. 237-238.

[247] RO de 22 de diciembre de 1915 (*DOM* núm. 290 de 27 de diciembre de 1915).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Unos días antes de dictarse esa orden, se había publicado otra también referida a García de los Reyes, que se había reincorporado al servicio, en este caso como excedente forzoso (disponible) después de haber permanecido varios años en situación de supernumerario (excedencia voluntaria). La referida disposición fue la RO de 5 de marzo de 1915 (*DOM* núm. 54), que literalmente señalaba:

> Excmo. Sr.: Habiendo correspondido la entrada en número procedente de la situación de supernumerario en que se encontraba al capitán de corbeta D. Mateo García de los Reyes, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que el mencionado jefe quede en situación de excedencia forzosa en esta Corte, percibiendo los haberes que puedan corresponderle por la Habilitación general de este Ministerio.
>
> De real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. - Dios guarde a V. E. muchos años. - Madrid 5 de marzo de 1915.
>
> MIRANDA

Una vez finalizada su comisión de servicio, se publicó una nueva RO, de fecha 15 de octubre de 1915 (*DOM* núm. 235) aprobando la misma, cuyo tenor literal fue el siguiente:

> Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido aprobar la comisión desempeñada en Italia y Suiza por el capitán de corbeta D. Mateo García de los Reyes, cuya duración ha sido de 68 días, la cual le fue conferida por real orden de 27 de abril último (D.O. núm. 95).
>
> De real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. - Dios guarde a V. E. muchos años. - Madrid 15 de octubre de 1915.
>
> MIRANDA

Y por una nueva RO, de 22 de diciembre de 1915 (*DOM* núm. 290, de 27-12-1915), se comisionó de nuevo a García de los Reyes, esta vez sí, a Estados Unidos. El texto de la misma fue el siguiente:

> Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer que el capitán de corbeta D. Mateo García de los Reyes pase destinado a la comisión de Marina en *América del Norte* para el estudio del material allí en construcción[248].
>
> De real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos. - Dios guarde a V. E. muchos años. - Madrid 22 de diciembre de 1915.
>
> MIRANDA

De lo anterior se deduce que, tanto por parte de Quevedo Carmona como por otros historiadores, se dieron por hecho en unos casos, o simplemente se reprodujeron en otros, textos o afirmaciones no ciertas, probablemente escritos con anterioridad por otras personas, sin una comprobación rigurosa de las fuentes primarias (*Diario Oficial del Ministerio de Marina*), que exponen claramente otra realidad bien diferente que es, por tanto, la verdad histórica que ahora comentamos.

- SOBRE EL "ARTÍCULO ADICIONAL" DE LA LEY MIRANDA

[248] El estudio del "material allí en construcción" se refiere al futuro submarino *Isaac Peral*, que se estaba construyendo en los astilleros de *Fore River & Company* en Quincy, Massachussetts, adquirido en virtud del "Artículo Adicional" por gestión directa del Ministro de Marina, Augusto Miranda.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Otro asunto a comentar es el referido a que algunas personas (principalmente marinos) o incluso historiadores han alegado para defender la teoría sobre García de los Reyes y presentarlo como "creador" del Arma Submarina, la reproducción -manifiestamente errónea- del texto del "Artículo Adicional" de la Ley Miranda de 17 de febrero de 1915, para hacer ver/creer que la autorización legal para adquirir submarinos y para "organizar el servicio en los submarinos" se hacía con "carácter general" y no específicamente a favor del Ministro de Marina tal como reza literalmente dicho precepto legal.

Así, el mismo autor de referencia, Quevedo Carmona, en su artículo que comentamos[249], señala y se refiere a dicho texto legal incluso entrecomillándolo, con las siguientes palabras:

> Con el fin de acelerar al máximo la puesta en marcha definitiva de este ambicioso programa naval, el ministro de Marina, Augusto Miranda, se permitió la licencia de introducir un artículo adicional que venía a decir:
>
> "Se autoriza la adquisición por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta Ley, de hasta cuatro sumergibles, así como el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos, y un buque especial de salvamento. Se autoriza asimismo organizar el servicio en los submarinos con oficiales del Cuerpo General y a reorganizar el cuerpo de Maquinistas, Contramaestres y demás subalternos ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material, dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto".

Otro autor que también ha invocado el "Artículo Adicional" de la Ley Miranda, transcribiendo un supuesto texto literal sin comprobarlo previamente, evidentemente para "arrimar el ascua a su sardina" o defender su tesis en favor de García de los Reyes, y así citar una supuesta autorización legal "genérica" para crear el Arma Submarina, fue el Sr. Manuel Caridad Villaverde[250], al cual ya nos hemos referido anteriormente. Y puso también como ejemplo el propio texto de la Ley Miranda para negar la mayor de que se tratase de una creación pues en su literalidad no incluye la palabra "creación" o "crear". Pero de nuevo, atención, el texto que aporta y que según él ***"da hoy lugar a la controversia"*** está claramente mutilado y "retocado", no por don Manuel Caridad, evidentemente, que lo habría incluido de buena fe pero de forma errónea, sin rigor científico, pues se limitó a copiar de otros autores anteriores que habían "transcrito" los mismos textos legales igualmente de forma errónea y sin comprobación al efecto.

Veamos pues el supuesto párrafo-texto[251] invocado por el citado autor (publicado en su artículo de la RGM, enero-febrero 2016, p. 7) de la ley que analizamos, que mezcla y combina algunas partes de los textos originales de los artículos 1 y Adicional de la "Ley Miranda" y omite (no digo deliberadamente por lo que señalo en la nota al pié), otras palabras significativas que son el "quid" de la cuestión (el "meollo" de lo que analizamos). Así, entre ellas, cuando dice "se autoriza" omite decir "al Ministro de Marina" y al firmar sólo como "ALFONSO" (firma realmente, valga la

[249] Ibídem, p. 236.

[250] Ver CARIDAD VILLAVERDE, Manuel (2016): "El Almirante García de los Reyes y la creación del Arma Submarina" en *Revista General de Marina*, p. 7.

[251] El texto "retocado" en cuestión está incluso inscrito en una placa oficial en bronce en la Base de Submarinos (antesala del despacho del Sr. Comandante), y son muchas las veces -reiteradas por tanto- como así aparece reproducido el supuesto "artículo fundacional" del Arma en revistas y otras publicaciones, cuando se habla de la creación del Arma Submarina en virtud de la Ley Miranda de 1915. Es decir, que se trata de algo recurrente: (http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/personal_escuelas/prefLang_es/15_esubmar--03_historia_es (página web de la Armada); y en otros documentos oficiales. Y, como se puede comprobar, omitiendo también el nombre del autor de la Ley, el Ministro de Marina, Augusto Miranda.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

redundancia, en esta ocasión "YO EL REY[252]"), omite también el nombre del autor intelectual de la Ley, -que refrenda, por tanto, la creación del Arma Submarina-, que es efectivamente "El Ministro de Marina, Augusto Miranda". El párrafo que aporta el Sr. Caridad dice lo siguiente:

> "Con el fin de dotar a la nación de los elementos necesarios para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se autoriza la organización del servicio en los submarinos, la adquisición de cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos. ALFONSO."

Y añade (¡!) don Manuel: *"O sea, que el Rey se limita a autorizar la organización de un servicio y la adquisición de material".*

Como ya quedó acreditado anteriormente el texto original -y por lo tanto el único "real y auténtico" añadiría yo también- de los artículos de la Ley Miranda que se refieren a la construcción y adquisición de los sumergibles, y a la organización del servicio en los submarinos -que en conjunto equivale a la creación del Arma Submarina-, son claramente distintos de lo que dicen los autores citados (Quevedo Carmona y Caridad Villaverde), los cuales por lo que podemos deducir no se molestaron en comprobar dichos textos en la *Gaceta de Madrid* o en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, que publicaron la Ley de 17 de febrero de 1915, al día siguiente de su sanción. Por si no quedó suficientemente claro, reproducimos de nuevo al menos el artículo adicional:

ARTÍCULO ADICIONAL

Se autoriza al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta Ley, hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento.

Se le autoriza asimismo para organizar el servicio en los submarinos con Oficiales del Cuerpo General de la Armada, y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los de Contramaestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto (…)".

YO EL REY

El Ministro de Marina,
Augusto Miranda

- Comentario

Como ha quedado suficientemente probado, el Rey, por tanto, no *"se limita a autorizar la organización de un servicio y la adquisición de material"* (en sentido abstracto o general), como dice el Sr. Caridad. El Rey sabe muy bien a quién se lo autoriza y, en consecuencia, a quién le encomienda o confía la creación del Arma Submarina. Se lo autoriza y se lo confía, insisto para quede bien claro, a "Su" Ministro de Marina (que era el Ministro de Marina de España), que era precisamente, qué casualidad, don Augusto Miranda.

[252] En aquella época el Monarca sancionaba y promulgaba las leyes firmando con la expresión "YO EL REY", y expedía los reales decretos firmando con su nombre "ALFONSO", es decir, diferenciaba claramente el rango de la norma jurídica en la cual su firma era preceptiva para su aprobación y entrada en vigor.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

No se lo confía *"al capitán de corbeta don Mateo García de los Reyes"* (ni directa ni indirectamente[253]) aunque lo afirme -en un documento oficial- el mismísimo Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), (RGM, enero-febrero 2016, p. 10), pues tan errónea es esa afirmación como también lo es afirmar que el Arma Submarina se creó *"por Real Decreto"* (p. 9) aunque lo diga igualmente el mismo IHCN, al que se refiere Caridad Villaverde en su artículo, por supuesto entendemos que por error/errata notorio, en el programa de las L Jornadas de Historia Marítima.

Los primeros 4 submarinos que se incorporaron a nuestra flota (el *Isaac Peral* y los 3 tipo "A" Laurenti), se adquirieron a través de compra "por gestión directa" del ministro de Marina Augusto Miranda, en virtud o gracias precisamente a ese "Artículo adicional" que introdujo en su ley (de 17-2-1915). Miranda puso todo su empeño en incorporar cuanto antes los submarinos a nuestra Armada, y así consiguió que aquéllos entrasen en servicio en enero de 1917 -el *Isaac Peral*- (siendo todavía ministro) y en agosto siguiente los tres tipo "A" (habiendo ya cesado en el cargo, que volvió a ocupar en otros períodos en 1918 y 1919).

Y si usó esa competencia ejecutiva en su plenitud, es decir, encargando los 4 submarinos en total (y el buque de salvamento), cuando podría haber adquirido menos si así lo hubiese previsto en la ley, cabe preguntarse ¿Por: qué lo hizo así?. Pues indudablemente porque de esta manera se aseguraba crear -lo antes posible- el Arma Submarina en nuestra Armada con una cierta entidad como fuerza naval (flotilla) y, al mismo tiempo, sin perjudicar en demasía los intereses de la industria naval nacional, puesto que el resto de los submarinos se encargaron a la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), que los fabricaría en Cartagena (entre 1917-1930).

Abundando en lo anterior, es significativo que el almirante Miranda se reservara en "su" Ley, como facultades exclusivas del Ministro de Marina, dos competencias esenciales para él: por una parte la creación y el diseño de la organización[254] del Arma Submarina (Artículo Adicional); y, por otra, el estímulo del proceso de "nacionalización" de la industria naval. Así, en el penúltimo párrafo del "Artículo primero" de la Ley Miranda, se establecía lo siguiente:

> El Ministro de Marina gestionará la más rápida implantación en España de la fabricación de los elementos para estas construcciones, con el fin de conseguir, en cuanto sea posible, la nacionalización completa de las industrias con ellas relacionadas. Para lograr este fin, el Gobierno propondrá a las Cortes las medidas de carácter económico que estime necesarias como consecuencia de aquellas gestiones.

En los demás aspectos de la Ley, se remite a lo que "fijará el Ministerio de Marina" y otros órganos en función de sus competencias. Es relevante el interés especial que demostró el almirante Miranda por todo lo relacionado con el Arma Submarina, pues no en vano del importe total presupuestado solo para unidades navales, prácticamente la mitad se destinaba a submarinos (110 millones de las antiguas pesetas). No cabe duda que el Arma Submarina era una de sus prioridades más queridas, su "hija predilecta" dentro del Plan de Escuadra.

[253] Esa supuesta "encomienda de gestión" no figura en la ley ni en cualquier otra disposición, como es lógico y práctica habitual en la técnica legislativa. En el texto de la Ley Miranda "se autoriza" esa competencia (organizar el servicio en los submarinos) al titular del Ministerio de Marina. No se autoriza, por supuesto, a Augusto Miranda (con nombre y apellido), pero indirectamente sí, pues el propio Ministro se reservó para sí mismo -y eventualmente sus sucesores en el cargo- esa decisiva competencia de naturaleza ejecutiva.

[254] Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2014): "Centenario del Arma Submarina (1915-2015). Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación", en *Revista de Historia Naval*, número 127; cuarto trimestre, pp. 43-67.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El primer comandante de un submarino español fue el capitán de corbeta Fernando de Carranza y Reguera[255], al mando del *Isaac Peral* (botado el 22 de julio de 1916 y entregado a la Armada el 21 de enero de 1917), construido en Estados Unidos y que se convirtió en el primer submarino español efectivo. Por su parte, el capitán de corbeta Mateo García de los Reyes[256], comandante del submarino A-1 *Monturiol*, aunque fue "más moderno" en tomar el mando de un submarino (entregado junto a sus gemelos A-2 *Cosme García*[257] y A-3[258], el 25 de agosto de 1917) asumió también el Mando de esta inicial escuadrilla, por ser más antiguo en su empleo en el escalafón (era dos promociones anterior a Fernando de Carranza). Por lo tanto podemos afirmar que a García de los Reyes le cupo ese honor porque era el más antiguo de los cuatro comandantes de submarinos nombrados (dos capitanes de corbeta y dos tenientes de navío). Podemos imaginar que "el destino" le reservó ese puesto. Pero también es cierto que de haber sido más antiguo el capitán de corbeta Fernando de Carranza, probablemente le hubiese correspondido a él la Jefatura de la Flotilla, pues además de ser -como don Mateo- un buen profesional, se daba la circunstancia de que también lo conocía perfectamente el almirante Miranda, pues -al igual que don Mateo-, había sido antiguo alumno suyo en la Escuela Naval Flotante (durante los años 1887 y 1888). En ambos casos -como en otros similares[259]-, bien podríamos decir aquello de "de tal palo, tales astillas"…

Con los cuatro submarinos en activo desde agosto de 1917, la Base de Submarinos se estableció el 1 de octubre de ese mismo año (el día 11 de octubre de 1918 se le cambió el nombre por "Estación de Submarinos"). La Escuela de Submarinos se creó, el 27 de febrero de 1918, y el 1 de septiembre siguiente -formalmente- la Flotilla de Submarinos, teniendo los tres órganos su sede en la base del Arsenal de Cartagena.

El Plan Naval de la Ley Miranda de 1915 se cumplió pues en su totalidad en lo que a las unidades navales de superficie se refiere (prorrogados sus créditos y anualidades en leyes posteriores), y no -en su totalidad- en lo relativo a los 28 submarinos a que aspiraba, de los cuales, reiteramos, se adquirieron 4 a naciones extranjeras (1 a Estados Unidos y 3 a Italia) y se construyeron en España

[255] Nacido en 1873, Fernando de Carranza fue el número 1 de su promoción (la 287 del Cuerpo General de la Armada). Obtuvo el empleo de alférez de navío el 7 de diciembre de 1892. Como primer Comandante de submarino, el capitán de corbeta Fernando de Carranza junto al núcleo de dotación del *Isaac Peral* se formaron durante varios meses en EE.UU., asumiendo el mando efectivo el 25 de enero de 1917 (fecha de alta en la LOBA), adelantándose así en siete meses a García de los Reyes (comandante del A1) y a los comandantes del A2 y A3, que lo asumirían el 25 de agosto de ese año, pues la entrega de los submarinos tipo A se retrasó respecto al "Holland" norteamericano.

[256] Fue el número 3 de la Promoción 285. Obtuvo el empleo de alférez de navío el 7 de diciembre de 1891. Su nombre original era Mateo García y de los Reyes (sus dos apellidos se unieron en uno a partir de sus hijos y sobrinos), aunque como alumno de la Escuela Naval Flotante también figuró como García Anguiano y de los Reyes (Anguiano era el segundo apellido de su padre). Alcanzó el empleo de contralmirante, siendo ministro de Marina del 5 de noviembre de 1928 al 30 de enero de 1930. Murió fusilado en Paracuellos del Jarama, junto a otros muchos oficiales, el 24 de noviembre de 1936, durante los inicios de la Guerra Civil.

[257] Su primer comandante fue el teniente de navío José Cantillo y Barreda (Promoción 305).

[258] Su primer comandante fue el teniente de navío Eduardo García Ramírez (Promoción 311).

[259] Así, podemos señalar que varias figuras relevantes de la Armada como Salvador Carviá Caravaca, Mateo García de los Reyes o Juan Cervera Valderrama, entre otros, fueron alumnos de Augusto Miranda en la fragata *Asturias*, Escuela Naval Flotante (1883-1888) y otros en "El Colegio de la Marina", la academia preparatoria de ingreso que dirigió en Ferrol desde 1889 y por la que pasarían la mayoría de los aspirantes opositores a la Armada y al Ejército (entre ellos Pedro Mª Cardona Prieto y Francisco Franco Bahamonde). Anteriormente, Augusto Miranda había sido oficial-ayudante de derrota y profesor de guardias-marinas en las fragatas *Carmen* y *Blanca* (1878; 1880), y en todos sus destinos -de embarco y de tierra- sería "proverbial" el gran influjo o impronta que inspiró entre sus alumnos, subordinados y dotaciones.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

12, que fueron: los submarinos B1 a B6 tipo "Holland", y los C1 a C6, todos ellos en Cartagena, por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), que en aquella época gestionaba los astilleros de Ferrol y de Cartagena, y los talleres de Artillería de La Carraca (San Fernando), entre otras factorías e instalaciones en España. En total fueron 16 unidades los submarinos resultantes de la Ley Miranda.

La Ley Miranda de 1915 tuvo la virtualidad, a diferencia de la Ley Maura-Ferrándiz de 1908, de que permitía introducir mejoras en los buques a construir de acuerdo con los progresos alcanzados por la industria naval (art. 1º, párrafo sexto de la Ley de 17-2-1915). Así, por ejemplo, la segunda serie de cruceros (*Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*) como la segunda serie de destructores[260] (*Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*) fueron mejores tecnológicamente que los correspondientes a las primeras series (cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; y destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*). Y otro tanto cabe decir de los submarinos.

En puridad jurídica, pues, cabe afirmar que el Arma Submarina la creó S.M. el Rey D. Alfonso XIII -en su condición de jefe del Estado, al sancionar y promulgar la ley- con el refrendo de su ministro de Marina y autor de la renombrada Ley de 17 de febrero de 1915. Y por la institución del refrendo[261], como es sabido, quien asume jurídicamente la autoría y plena responsabilidad del acto refrendado es la autoridad que lo refrenda, en este caso el ministro de Marina Augusto Miranda, al cual por tanto, le corresponde el mérito histórico de la "paternidad" del Arma Submarina española.

Decir, por consiguiente, que Alfonso XIII y Augusto Miranda crearon el Arma Submarina de la Armada, es tan cierto, legítimo, razonable y coherente como decir que los Reyes Católicos forjaron la unidad de España, que Cristóbal Colón descubrió el "Nuevo Mundo", o que el Rey Juan Carlos I y el presidente Adolfo Suárez fueron los principales propulsores de la Transición Política a la Democracia (auténticos "motores del cambio").

- REAL DECRETO DE 19 DE JULIO DE 1915. VENTAJAS AL PERSONAL EMBARCADO EN BUQUES SUBMARINOS. INDEMNIZACIONES Y RECOMPENSAS

Apenas cuatro meses después de aprobarse la "Ley Miranda" y con notoria previsión y anticipación pues todavia no se había siquiera contratado la construcción de los cuatro submarinos a naciones extranjeras, el almirante Miranda comenzó a regular las condiciones profesionales de las futuras dotaciones de este tipo de unidades. Así, ya previó ventajas retributivas, indemnizaciones y recompensas.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

En su Exposición al Rey, el ministro Augusto Miranda justificaba su decisión con las siguientes palabras,

[260] El éxito de la serie tipo "Churruca" motivó la ampliación de estos destructores a través del conocido como "segundo plan o programa de la Ley Miranda", revitalizado por la "Ley Cortina" de 1922. Los nombres que recibieron los demás destructores de esta serie fueron: *José Luis Díez*, *Almirante Ferrándiz*, *Lepanto*, *Churruca*, *Alcalá Galiano*, *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Císcar*, *Escaño*, *Gravina*, *Jorge Juan*, y *Ulloa*. Las unidades de esta clase fueron en total dieciséis, pues los dos primeros, el *Churruca* y el *Alcalá Galiano*, fueron vendidos a la República Argentina en 1927, siendo "rebautizados" con los nombres de *Cervantes* y *Juan de Garay*, respectivamente.

[261] Art. 49.2 de la Constitución de la Monarquía Española de 1876. En el mismo sentido, arts. 56.3; y 64 de la Constitución Española de 1978.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

SEÑOR: Las penalidades y riesgos a que se hallan sometidas las dotaciones de los buques sumergibles, mayores que las que sufren ordinariamente las dotaciones de los demás buques hacen necesario conceder a los individuos que las forman ventajas que compensen esas diferencias en los servicios y al mismo tiempo sirvan de estímulo al personal.

Por estas razones el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V.M. el siguiente proyecto de Real decreto (…).

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1º. Los Jefes y Oficiales y las clases de los Cuerpos subalternos de la Armada embarcados en buques submarinos o sumergibles en tercera situación, percibirán en concepto de indemnización de embarco una suma igual a la reglamentaria para los demás buques, aumentada en una cantidad igual al sueldo del empleo de que se hallen en posesión. En otras situaciones la indemnización será la misma que se perciba en los demás buques en situaciones análogas.

Artículo 2º. La clases e individuos de marinería percibirán en tercera situación una gratificación igual al total de sus haberes ordinarios, incluida la ración de Armada, pero con excepción de la prima de enganche o reenganche.

Artículo 3º. El personal mencionado en el artículo 1º que desembarque después de haber estado embarcado dos años en submarinos en tercera situación, percibirá, mientras permanezca en su empleo y siga sirviendo en activo, el 20 por 100 del sueldo del empleo de que se hallaba en posesión al cesar en dicha clase de buques.

Cuando el tiempo de embarco en estos buques llegue a tres años, este beneficio se disfrutará también en el empleo inmediato superior, y cuando dicho tiempo de embarco exceda de cuatro años en el empleo inmediato y en el siguiente, con excepción del de Capitán de Navío.

Artículo 4º. Las clases e individuos de marinería, a los dos años de servicio en submarinos en tercera situación, obtendrán la cruz de plata del Mérito Naval, con distintivo blanco, pensionada con 7,50 pesetas mensuales.

Artículo 5º. Las ventajas en los haberes pasivos causados por los individuos muertos o inutilizados en el servicio de submarinos, serán objeto de un proyecto de ley que se someterá oportunamente a la deliberación de las Cortes.

Dado en Palacio a diecinueve de julio de mil novecientos quince. - ALFONSO. - El Ministro de Marina, Augusto Miranda.

- REAL DECRETO DE 24 DE MAYO DE 1916. CONDICIONES DE EMBARCO DE PERSONAL DE SUBMARINOS COMISIONADO EN ASTILLEROS

Otra disposición en favor de las futuras dotaciones de submarinos fue la que estableció que se contara como condiciones de embarco para el ascenso, al personal de la Armada durante el tiempo que estuviesen en comisión de servicio en astilleros donde se estaban construyendo los submarinos.

Por este RD, el almirante Miranda contempló esta circunstancia que beneficiaba al personal comisionado en Estados Unidos y en Italia, países donde se construían los submarinos adquiridos para nuestra Armada, contratados en virtud del "artículo adicional" de la Ley Miranda.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

En su Exposición al Rey, el ministro Augusto Miranda señalaba,

SEÑOR: Es de notoriedad que el personal que haya de servir en los buques submarinos y sumergibles deberá reunir cualidades especiales, lo que obligará a escoger el que las posea entre el existente en la Armada, pudiendo darse el caso de que tales cualidades vengan a perjudicar en su carrera al que las reuna, si se viera imposibilidad de poder llenar los requisitos legales exigidos para pasar de un empleo al superior inmediato, por atender a este nuevo e importante servicio.

Atendiendo a la consideración de evitar perjuicios tales al personal que se elija y autorizado por el artículo adicional de la ley de Bases navales de 17 de febrero del año último, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a V. M. el siguiente proyecto de real decreto (…).

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Al personal de los Cuerpos de la Armada que pase a los astilleros en que se construyan buques submarinos o sumergibles para instrucción previa en su manejo y construcción en el extranjero, le servirá el tiempo que esté en tal comisión como de embarco para el ascenso, siempre que con anterioridad tuviere dos años en buque armado.

Dado en Palacio a veinticuatro de mayo de mil novecientos dieciseis. - ALFONSO. - El Ministro de Marina, Augusto Miranda.

5.1.2. EN TORNO AL NOMBRE ASIGNADO A LOS SUBMARINOS DE LA CLASE S-80, A MODO DE REFLEXIÓN

Es sabido que constituye una tradición inveterada en la Armada asignar y, en su caso reasignar, el nombre de marinos ilustres a los barcos de guerra en el curso de la historia. El nombre que se asigne a los buques, sean estos de superficie o submarinos, no puede considerarse en modo alguno cuestión menor. Consideramos que es de importancia capital, de suma relevancia y por ello debe merecer la mayor atención por parte del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada en su propuesta al titular del Ministerio de Defensa, que es la autoridad a quién corresponde disponerlo a través de orden ministerial. Los nombres que se asignen a los barcos, aunque aparentemente no lo parezca, tienen una importancia trascendente tanto para sus dotaciones como, en general, para España y su Armada, pues ellos han de tener un sentido o significado que los enaltezca y distinga para ejemplo de todos.

La Orden Ministerial que asigna nombre a los submarinos S-80 persigue ese objetivo encomiable, qué duda cabe, pero en nuestra humilde opinión, dadas las numerosas circunstancias concurrentes en el asunto que tratamos, no incluyó por error notorio el nombre benemérito del creador del Arma Submarina, Augusto Miranda. La Orden Ministerial 100/01194/2012 tiene el siguiente tenor:

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DOCUMENTO

MINISTERIO DE DEFENSA. BUQUES

Orden Ministerial 100/01194/2012 de 13 de enero de 2012, por la que se asigna nombre a los cuatro submarinos de la serie S-80[262].

A propuesta del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada y en virtud de lo dispuesto en el punto tres del artículo segundo de la Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980, sobre denominación de buques:

DISPONGO:

Artículo único.-Se asignan los siguientes nombres a los submarinos de la serie S-80:

- S-81 *Isaac Peral*.
- S-82 *Narciso Monturiol*.
- S-83 *Cosme García*.
- S-84 *Mateo García de los Reyes*.

Madrid, 13 de enero de 2012.

PEDRO MORENÉS EULATE

-Reflexión y comentario

Justo es en historia atribuir a cada cual lo suyo. La historia del Arma Submarina española tiene sus precursores en los insignes investigadores Narciso Monturiol y Cosme García, cuyos proyectos realmente ambiciosos no recibieron en su tiempo el apoyo que merecían; al auténtico inventor del submarino en el genial marino Isaac Peral, cuyo aparato sí tuvo éxito empírico, siendo construido y probado al efecto, marcando un verdadero hito histórico; a su definitivo creador, diseñador de su organización e impulsor inicial en la figura del almirante Augusto Miranda, que como eficaz gobernante, supo aunar las fuerzas necesarias para llevar adelante su gran política de reformas; y a su primer jefe de escuadrilla y organizador en Mateo García de los Reyes.

Hubiese sido deseable que esta nueva serie de submarinos S-80 fuesen cinco (5) en lugar de cuatro (4) unidades y así de esta manera poder rendir homenaje a todos ellos. Pero no es así, son 4 y frente a la fuerza del número es difícil combatir. En cualquier caso resulta imprescindible valorar el mérito personal de cada uno de ellos en relación con el devenir histórico de nuestra Arma Submarina.

Por eso sorprende de forma notoria que la OM citada no hubiese asignado el nombre benemérito de Augusto Miranda a alguno de los 4 submarinos de la serie S-80.

Históricamente los nombres asignados a submarinos han sido los siguientes:

-Isaac Peral (submarinos *Isaac Peral*; C-1; S-32; y ahora S-81; además la Base de Submarinos en Cartagena lleva igualmente su nombre pues se denomina "Isaac Peral").
-Narciso Monturiol (submarinos A-1; S-33; S-35 y ahora S-82).
-Cosme García (submarinos A-2; S-34; y ahora S-83).
-Mateo García de los Reyes (submarinos S-31; y ahora S-84); además la Escuela de Submarinos de la Armada se denomina "Escuela de Submarinos Almirante García de los Reyes" actualmente y desde hace ya más de 40 años (OM 414/24/82). Es decir, su nombre ha quedado ya vinculado y unido de manera permanente al Arma Submarina.

[262] Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* Núm. 20, de fecha 30 de enero de 2012.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La aprobada asignación de nombres para los submarinos S-80 no solo no ha considerado el nombre del creador del Arma Submarina -Augusto Miranda-, sino tampoco el de otros precursores y submarinistas españoles[263] destacados, como Cabanyes, Bonet, Mier, Junquera, Sanjurjo o el almirante Arturo Génova Torrella, que también son sin duda merecedores de elogio, máxime cuando los nombres asignados son reiterados históricamente, por lo que se pudo optar por asignar otros. Por otra parte, en lo que a estos efectos se refiere -el criterio de oportunidad[264] sobre la posibilidad de cambio de nomenclatura-, son muchos los antecedentes en nuestra historia sobre cambio de nombre a unidades navales (hasta 4 veces) e incluso antes de sus botaduras, por lo que no resulta un impedimento poder enmendar una norma. El caso más reciente nos lo ofrece el de la fragata F-102 que inicialmente se denominó *Roger de Lauria* y después pasó a inscribirse como *Almirante Juan de Borbón*. Igualmente son numerosos los antecedentes de marinos ilustres (sepultados en el Panteón de Marinos Ilustres), cuyos nombres se han asignado a varios buques de la Armada, sucesivamente y de forma reiterada en el curso de la historia, precisamente porque su recuerdo debe permanecer vivo y si cabe "a flote" en una unidad de la Armada, para ejemplo de todos.

- SOBRE LAS FIGURAS HOMENAJEADAS Y SUS CIRCUNSTANCIAS

- Narciso Monturiol y Estarriol

El más remoto precursor de la moderna navegación submarina en España -siguiendo también a Ramírez Gabarrús[265]- fue Narciso Monturiol y Estarriol (1819-1885), quien aportó auténticas innovaciones y adelantos al arte de navegar bajo las aguas.

> El "Ictíneo" permaneció sumergido por espacio de dos horas y veinte minutos (en 23 de septiembre de 1859) (…). En total aquel incipiente submarino efectuó medio centenar de inmersiones en aguas de Barcelona y cuatro en Alicante, desde su botadura (28 de junio de 1859) hasta 1862. (…) el encargo oficial de la Marina no llegó nunca. Creó una empresa promotora, "La Navegación Submarina" y construyó el "Ictíneo II" con máquina de vapor incorporada, que el 22 de octubre de 1867 llevó a cabo su primera salida a vapor, pero al interés general habían sucedido el desaliento y la indiferencia, hasta obligarle a suspender definitivamente los trabajos el 1 de enero de 1868. En aquel corto período de pruebas el buque realizó inmersiones de hasta ocho horas con dieciséis y doce tripulantes; en bajar a 18 metros tardó treinta y un minutos y en los ensayos de resistencia estructural alcanzó la cota de 30 metros. Realmente no podía pedirse más en aquel tiempo (…) Enfermo y amargado, Narciso Monturiol entregó su alma a Dios el 6 de septiembre de 1885.

- Cosme García Sáez

[263] Sus hazañas están bien descritas y documentadas en el libro (2013) *Los desconocidos precursores españoles de la navegación submarina* escrito por: Quevedo Carmona, Diego; Pazos Pérez, Lino J.; Castroviejo Vicente, Cristino; y Anca Alamillo, Alejandro. Damaré Edicións.

[264] Un ejemplo de cambio de nomenclatura para conmemorar una efeméride relevante nos lo ofrece el que se efectuó con los cruceros *Blas de Lezo* (1916) y *Méndez Núñez* (1920), ambos integrantes de la primera serie de cruceros de la Ley Miranda. Estas dos unidades permutaron sus nombres precisamente con el fin de celebrar/conmemorar el Centenario del ilustre brigadier D. Casto Méndez Núñez (1824-1869). En mayo de 1924 una real orden dispuso que ambos cruceros permutasen sus nombres con objeto de que el *Blas de Lezo* (botado en 1922 y más adelantado en su construcción) pudiera participar en los actos del primer centenario del marino. De esta forma, el *Blas de Lezo* pasó a denominarse *Méndez Núñez*, y el *Méndez Núñez* (botado en 1923) se entregaría después como *Blas de Lezo*.

[265] En *El Arma Submarina Española*, ob. Cit.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Respecto a Cosme García Sáez (1818-1874) -con todo respeto hacia su figura-, podríamos decir que su nombre ya ha sido suficientemente honrado siendo asignado a 2 submarinos en nuestra historia naval. Porque como señala el mismo autor:

> […] poco se sabe, en realidad, del invento sumergible de este ingeniero logroñés. Se dice que en 1858 diseñó y construyó un bote submarino que experimentó en el puerto de Barcelona ante un muy reducido número de espectadores (…). Poco después construyó un nuevo modelo algo mayor y mejorado en alguno de sus elementos, el cual patentó en París en noviembre de 1859, probado en Alicante el 4 de agosto de 1860. No podemos decir nada de cómo era aquel sumergible (el conocido como Garcibuzo, del que sí se conservan planos), porque su inventor, desengañado totalmente al no encontrar el más leve apoyo oficial, lo echó a pique .

Su nombre, pues, en estas circunstancias concretas, hubiese sido perfectamente prescindible.

En este sentido, como también apuntó el tratadista naval Alejandro Anca[266]:

> Hay que recordar aquí que tanto Monturiol como García no concibieron (al menos en un primer momento) sus ingenios como unidades de guerra, siendo por tanto proyectos ajenos a la Armada. Poner al mismo nivel estos ilustres inventores con Peral es inapropiado e injusto; y esto sin adentrarnos en los aspectos técnicos.

Investigaciones más recientes[267], parecen confirmar que fue Cosme García:

> el primer español que ideó y probó satisfactoriamente no uno, sino dos prototipos sucesivos de embarcación sumergible, por lo que la primacía le corresponde plenamente a él, y no a Narciso Monturiol, como normalmente se cree, si bien su ventaja fue por el escaso tiempo de unos meses o alrededor de un año, según se considere.

Pero en cualquier caso, ni García ni Monturiol, con sus sucesivos proyectos estuvieron a la altura técnica del modelo de Peral.

- Isaac Peral y Caballero

El nombre del teniente de navío Isaac Peral y Caballero[268] (1851-1895) es sin lugar a dudas mucho más relevante. Él es realmente, el inventor del submarino moderno (torpedero eléctrico sumergible). El retomó un proyecto que se había abandonado en todo el mundo y que resolvió en 1884. Se le autorizó la construcción[269] (después de resolver todos los problemas que planteaba la navegación

[266] ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): "Omisión", crónica naval en *Diario de Ferrol,* 6 de marzo de 2012.

[267] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (2015): "Precursores y pioneros de la navegación submarina que han dado nombre a submarinos de la Armada", en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre, pp. 213-229. Del mismo autor (2015): *Pioneros españoles del submarino*. Galland Books.

[268] Resulta sin duda una paradoja que habiendo sido España, con el proyecto de torpedero-submarino de Peral, pionera en la invención revolucionaria de este aparato, sin embargo fue casi la última de las potencias navales europeas en incorporar submarinos. En 1914, naciones pequeñas como Dinamarca, Suecia, Grecia, Países Bajos o Noruega disponían ya de submarinos. Incluso Portugal nos adelantó incorporando a su Armada su primer submarino en el año 1913 -por iniciativa de su ministro de Marina João Azevedo Coutinho-, varios años antes que nuestra Patria. Entre todas las Marinas de guerra del mundo, había en servicio un total de 312 submarinos al iniciarse la Gran Guerra (conocida después como I Guerra Mundial). Y no es que la Marina española se hubiese desentendido del asunto hasta entonces, sino que los intentos habidos para conseguir la construcción o adquisición de submarinos habían fracasado.

[269] Por Real Decreto de 20 de abril de 1887.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

submarina), que se inició el 1 de enero de 1888 en el Arsenal de La Carraca. Tras muchas dificultades, el 8 de septiembre de ese año se botó. Se consiguió la prueba de inmersión en dique el 5 de agosto de 1889. La primera inmersión en mar se efectuó con total éxito (la definitiva el 7 de junio de 1890) y se alcanzó una profundidad de hasta 10 metros. Después de varios sucesos, las insidias y envidias paralizaron su proyecto. El Consejo Superior de la Armada lo declaró inútil y se le ordenó la entrega del torpedero submarino *"y se cerró, absurdamente uno de los más brillantes capítulos de la moderna historia de la Marina española".*

Hay que señalar, a estos efectos -para hacer justicia histórica-, que el primer gobernante que de verdad rindió homenaje a estos precursores y al inventor del submarino fue precisamente el almirante D. Augusto Miranda. No sólo porque fue él quien -como ministro de Marina- definitivamente creó el Arma Submarina, al programar y aprobar su famoso Plan de escuadra e incorporar en su virtud los primeros submarinos a nuestra Armada; sino porque también fue él quien propuso que se asignasen los nombres[270] de *Isaac Peral*, *Narciso Monturiol* y *Cosme García* a los primeros submarinos efectivos españoles.

Y concretamente en el caso del teniente de navío Isaac Peral, el ministro Augusto Miranda fue mucho más lejos, demostrando con su recto proceder, un acendrado sentido del patriotismo y un elevado concepto de la justicia. Así, por la injusta situación de desamparo en que se encontraban la viuda de Peral, doña Carmen Cencio Rodríguez y sus hijos, promovió por ley la concesión de una pensión vitalicia (de 5.000 pesetas de la época) a su favor, que fue aprobada por las Cortes y publicada en la *Gaceta de Madrid* el 21 de julio de 1916. Veamos algunas referencias del proyecto de ley y de la propia ley aprobada.

DOCUMENTOS DE PENSAMIENTO NAVAL

La exposición de motivos del proyecto de ley que presentó el ministro de Marina Augusto Miranda a las Cortes (*Gaceta de Madrid* núm. 148, de 27 de mayo de 1916) señalaba:

> Los altos méritos del Ilustre Oficial de la Armada Isaac Peral, á cuya iniciativa y á cuyos trabajos se deben en España los primeros pasos para dotar a la Nación de un poderoso elemento de defensa, cuya eficacia como tal han consagrado los presentes acontecimientos, induce al Gobierno de S.M. á proponer a las Cortes la concesión de una pensión á su viuda que sirva como muestra de la gratitud nacional (…).

En el debate parlamentario de este texto legal y ante cierta oposición de una parte del Congreso de los Diputados, D. Augusto Miranda afirmó:

> Si Peral hubiera tenido medios para perfeccionar su aparato; si hubiese podido continuar sus estudios, España hubiera tenido hoy un arma poderosa seguramente, y Peral hubiera llegado a ser una gloria de nuestra Ciencia [...] ¿es posible regatear tan pequeño homenaje a la gloria de Peral?

[270] En el caso del submarino *Isaac Peral* lo dispuso personalmente D. Augusto Miranda siendo ministro de Marina; y en el caso de los submarinos A-1 *Narciso Monturiol* y A-2 *Cosme García,* lo hizo su sucesor en el cargo, el contralmirante D. Manuel de Flórez y Carrió, por RO de 17 de junio de 1917, seis días después del cese repentino de Augusto Miranda (en su primera etapa en el cargo) que se produjo por dimisión en bloque del Gobierno de la Nación a instancias de su presidente D. Manuel García Prieto, marqués de Alhucemas. Es por ello muy probable que la idea o propuesta de asignación de nombres para los submarinos tipo "A" estuviese ya tomada con anterioridad en el Ministerio de Marina y se dispuso formalmente en aquella fecha.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DOCUMENTO

LEY DE 19 DE JULIO DE 1916

Finalmente, por Ley de 19 de julio de 1916, se aprobó la concesión de pensión a favor de Doña Carmen Cencio, viuda de Isaac Peral[271]. La norma en su artículo único señalaba:

> Artículo único. Se concede a Doña Carmen Cencio y Rodríguez, viuda del que fue teniente de navío, D. Isaac Peral y Caballero, la pensión vitalicia de cinco mil pesetas anuales, que será compatible con la que las leyes señalan a las viudas de los oficiales de la Marina española (…).

- Mateo García de los Reyes

Sobre Mateo García de los Reyes[272] (1872-1936), podemos afirmar que es justo volver a asignar su nombre a un submarino, por cuanto él desempeñó un importante papel como primer jefe de la escuadrilla de Submarinos que se constituyó, y en esa condición, como entusiasta "organizador" del Arma durante más de una década (1917-1928). Aunque también es cierto que su nombre es asignado en esta ocasión por segunda vez a una unidad a flote de la Armada (submarinos S-31 y ahora S-84), al tiempo que, como ya quedó apuntado, está ya vinculado de manera permanente al Arma Submarina a través de la Escuela de Submarinos[273] "Almirante García de los Reyes" de Cartagena, desde el año 1982.

Por otra parte, resulta curioso que el autor al que nos hemos referido páginas atrás, D. Diego Quevedo Carmona (2015), en otro apartado de su artículo[274] que comentamos anteriormente, se preguntase lo siguiente:

> Realmente nunca sabremos en qué se basó el almirante Miranda para decidir que fuese don Mateo y no otra persona el que pasase a la historia por ser el primer jefe del Arma Submarina de la Armada, aunque muy probablemente el ministro tuviera en consideración el hecho de que García de los Reyes, aparte de ser un marino con muchas millas a sus espaldas, tenía el título de ingeniero electricista, que se había sacado en la muy prestigiosa Universidad de Lieja, y en los submarinos la inmensa mayoría de los equipos tenía la electricidad como denominador común (…).

Pues esta pregunta que se hacía Quevedo Carmona tiene su respuesta[275], en el hecho cierto de que García de los Reyes había sido "discípulo" de Augusto Miranda, como alumno de la Escuela Naval Flotante (ENF) durante su formación. Miranda, como ya señalamos en el Capítulo I, había sido profesor de la ENF a bordo de la fragata *Asturias* entre los años 1883-1888, y por lo tanto conocía

[271] Veinte años después de la concesión de la pensión a Doña Carmen Cencio, viuda de Peral, por otra ley de 26 de junio de 1936 (Presidencia de la República), se elevó a 10.000 pesetas la pensión anual que venía percibiendo.

[272] Prueba patente de la consideración que el almirante Miranda otorgó al entonces capitán de corbeta García de los Reyes, y de que supo apreciar en él su valía personal y competencia profesional, es el hecho de que lo nombró comandante del submarino A1 (*Narciso Monturiol*) y jefe de la escuadrilla -cuyo mando desempeñaría durante once años-, además de presidente de la Comisión Inspectora de la construcción de los submarinos. Después, sería asimismo primer jefe de la Base y Escuela de Submarinos en Cartagena y, al igual que D. Augusto Miranda, llegaría también por sus méritos a ceñir el Almirantazgo y a ostentar el importante cargo de ministro de Marina.

[273] La Escuela de Submarinos se denomina "Almirante García de los Reyes" desde el día 1 de abril de 1982, fecha de la baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada del submarino *Almirante García de los Reyes (S-31).*

[274] QUEVEDO CARMONA, Diego (2015): "Programa de submarinos de la Ley Miranda. Mateo García de los Reyes, artífice de su crecimiento y consolidación", en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre, p. 241.

[275] Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2017): "De tal palo, tales astillas", miscelánea en RGM, cuaderno de noviembre; pp. 775-776.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

bien a su alumno Mateo García de los Reyes, quien efectivamente fue uno de los más aventajados de su promoción en la que obtendría el número 3.

El aspirante García de los Reyes fue alumno del entonces teniente de navío Miranda, concretamente durante los años 1886 y 1887. Es seguro que Miranda siguió su trayectoria profesional y tuvo en cuenta sus estudios de electricidad para después nombrarlo en comisión a Italia, a los Astilleros de Fiat San Giorgio, de La Spezia, para inspeccionar la construcción de los tres submarinos clase "A", diseñados por el ingeniero naval Cesare Laurenti, que para España adquirió el ministro de Marina en virtud del "Articulo Adicional" de la Ley Miranda.

Después y durante once años (1917-1928) como hemos señalado, García de los Reyes supo dirigir y poner en marcha la organización del Arma Submarina como su propio cometido inherente al ejercicio del Mando[276], que es consustancial para quien asume esa responsabilidad. El mérito relevante de don Mateo es que supo mandar, dirigir y organizar el Arma Submarina con eficiencia y eficacia digna de elogio, pues era sin duda un gran profesional y submarinista. Por esa razón los coetáneos de García de los Reyes, sus propios compañeros y subordinados, lo consideraban el jefe[277] *"entusiasta organizador"* de esta especialidad naval, como lo demuestra la dedicatoria que figura en la placa/chapa en plata sobre la caja de caoba que lo alberga, del bastón de mando[278], que sus subordinados, las clases subalternas (suboficiales y marinería), le regalaron al ascender al empleo de contralmirante en 1928. Resulta evidente que no lo consideraban "creador" simplemente porque no lo era. La placa en cuestión lleva la siguiente dedicatoria:

DOCUMENTO TEXTO PLACA

> "Cariñoso recuerdo que las clases subalternas de los submarinos dedican a su dignísimo jefe, el Excmo. Sr. don Mateo García de los Reyes, *entusiasta organizador* de esta especialidad. Noviembre de 1928".

En la crónica que escribió Quevedo Carmona en la RGM de abril de 2008, sobre la cesión del referido bastón de mando (nota al pié núm. 277), incide en el error reiterado de considerar a García de los Reyes como "creador" del Arma Submarina, con las siguientes palabras:

> Recientemente, y casi coincidiendo con el 93 aniversario de la creación en 1915 del Arma Submarina de la Armada por parte del que fuera almirante y ministro de Marina don Mateo García de los Reyes, una de sus nietas, la señora doña María del Carmen García de los Reyes Pazos, en

[276] La autoridad implica el derecho y la obligación de tomar decisiones, dar órdenes y hacerlas cumplir, inspirar la moral, mantener la disciplina y administrar los medios asignados. El Mando de una Agrupación Orgánica será responsable (…) de la aplicación de la doctrina, del adiestramiento de sus unidades y de formular las necesidades logísticas; etc (RR.OO. de la Armada). Así se establece igualmente en el Libro de Organización y Régimen Interior de todas las unidades militares.

[277] Si considerásemos "creador" al primer Jefe/Comandante de una unidad o agrupación naval novedosa, por esa "regla de tres" en los tiempos actuales, por ejemplo, podríamos haber considerado al capitán de fragata (hoy almirante retirado) Juan Rodríguez Garat, como el "creador de las F-100" pues fue el primer Comandante de la F-101 y después sería Comandante/Jefe de la Escuadrilla. Sus dotaciones -como antaño las de los submarinos-, también tuvieron que hacer un gran esfuerzo de formación (instrucción y adiestramiento) para estar capacitados y hacer operativos los complejos sistemas de combate y mecanismos de estas modernas unidades de la Armada.

[278] Ver QUEVEDO CARMONA, Diego (2008): *Una cesión histórica*; noticia en la sección de Gacetilla. RGM, cuaderno de abril (pp. 550-551). Donación del bastón de mando por parte de la familia García de los Reyes a la Flotilla de Submarinos con base en Cartagena, para su uso por el comandante de la misma.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> representación de los herederos, ha tenido a bien ceder a la Armada el bastón de mando de su abuelo, conservado hasta ahora en poder de la familia (…).

Resulta notorio que García de los Reyes no creó el Arma Submarina como tampoco que en 1915 fuera almirante y ministro de Marina -lo sería en 1928-, pues en ese año era todavía capitán de corbeta y hasta pasados unos meses desde la promulgación de la Ley de 17-2-1915 no sería nombrado en comisión a Italia para seguir la construcción de los tres submarinos clase A, que como ya señalamos se efectuó por orden de 27 de abril de ese año. Es decir, se suman varios errores de hechos, datos y fechas.

Es cierto que todavía hoy en día una parte de la doctrina científica en la historia naval contemporánea, algunos medios de información y en general la opinión pública mantienen la teoría sobre García de los Reyes como "creador" del Arma Submarina apoyándose en el papel que desempeñó como primer jefe de la Flotilla de Submarinos, pero en los últimos años, como ya señalamos, se está afianzando la realidad histórica de los hechos, tras muchos años de "confusión" en la interpretación de los mismos. Quizá debido a una especie de "leyenda" o de "mito" que se construyó después de muerto García de los Reyes[279] (asesinado en la Guerra Civil, encabezaba en los antiguos escalafones la lista de contralmirantes "caídos por Dios y por España"), a partir de los años 50 del pasado siglo, empezó a considerársele como "creador" en lugar de "entusiasta organizador", circunstancia en la que influyó sin duda un cierto corporativismo del personal submarinista, por la admiración que su figura despertaba como primer jefe y organizador del Arma.

Como ejemplo de lo comentado anteriormente, la RGM de diciembre de 2015, en la sección Cultura Naval, publicó una reseña sobre la "Exposición Centenario del Arma Submarina en el Museo Marítimo de Barcelona" (pp. 1033-1035), que firmaba A. C. i R. (Albert Campanera i Rovira, conocido publicista naval), significando a García de los Reyes como fundador del Arma. Esa reseña tuvo una contestación oportuna por parte de quien suscribe, en forma de Carta al Director de la RGM, que se publicó en el cuaderno de mayo de 2016, cuyo texto por su interés reproducimos en el ANEXO VII de esta tesis.

Por último cabe señalar y resulta curioso comprobar como, por ejemplo, la enciclopedia libre Wikipedia.org (Internet), a pesar de no ser una fuente académica, sin embargo acierta en su primer párrafo descriptivo de la figura de García de los Reyes, al señalar que:

> Fue un militar, marino y político español, *primer jefe y organizador* del Arma Submarina española nacido el 6 de febrero de 1872 en Montevideo (Uruguay), donde su padre, estaba destinado como Comandante de la fragata de hélice española *Almansa*, y fusilado el 24 de noviembre de 1936 en Paracuellos del Jarama (Madrid).

5.1.3. EL NÚCLEO INICIAL DEL ARMA SUBMARINA: LOS SUBMARINOS DE LA LEY MIRANDA

Limitando nuestro análisis exclusivamente a los submarinos -y su buque de apoyo- como unidades integrantes de este tipo dentro del Plan Naval aprobado por la Ley Miranda -que constituiría el núcleo inicial del Arma Submarina-, podemos estructurarlo en dos etapas históricas.

[279] Otro autor, D. José María Madueño Galán, en el resumen de la biografía que escribe de García de los Reyes, en el Diccionario Biográfico Español de la Real Academia de la Historia, se refiere a él en el primer párrafo con las siguientes palabras: "García de los Reyes, Mateo. Montevideo (Uruguay), 5.II.1872 – Paracuellos del Jarama (Madrid), 24.XI.1936. Contralmirante de la Armada, *considerado creador del arma submarina*, ingeniero electricista, ministro de Marina durante la dictadura de Primo de Rivera". Ver https://dbe.rah.es/biografias/14249/mateo-garcia-de-los-reyes

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

-EJECUCIÓN DEL PLAN NAVAL – SUBMARINOS (1915-1921)

Conforme a lo estipulado en el artículo adicional de la Ley, los primeros cuatro submarinos previstos en el plan fueron adquiridos -a naciones extranjeras- y contratados "por gestión directa" del ministro de Marina, y representaron asimismo el primer logro material del Programa Naval de Miranda.

- Submarino *Isaac Peral*

El *Isaac Peral*[280] pertenecía a la clase "Holland" y sería construido en los astilleros norteamericanos de *Fore River & Co* de Quincy, Massachussetts. Con 60,10 metros de eslora, 5,80 de manga, 5,16 de puntal, desplazaba 500 toneladas en superficie y 742 en inmersión. Su planta motriz estaba constituida por cuatro motores, dos eléctricos y dos diesel, que desarrollaban una potencia de 340 y 600 caballos respectivamente. Su velocidad máxima en superficie alcanzaba los 15 nudos, mientras que en inmersión no pasaba de 10.

Estaba armado con cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm y un cañón de 76,2 mm. Su dotación la integraban 28 hombres. Botado el 22 de julio de 1916, fue entregado a la Armada el 21 de enero de 1917, y causaría baja oficial el 18 de mayo de 1932.

-Submarinos Clase A

Las tres unidades que integraron la clase A -*A-1 -Monturiol-*, *A-2 -Cosme García* y *A-3-* pertenecían a la clase "Laurenti F" y fueron construidos por los astilleros FIAT-San Giorgio en La Spezia[281]. De 45,60 metros de eslora, 4,22 de manga y 3,71 de calado, desplazaban en superficie 262 toneladas, mientras que en inmersión llegaban a las 380. Su planta motriz estaba constituida por cuatro motores, dos eléctricos y dos diesel, que desarrollaban una potencia de 250 y 350 caballos respectivamente. Su velocidad máxima en superficie alcanzaba los 13,5 nudos, mientras que en inmersión no llegaban a 9. Estaban armados con dos tubos lanzatorpedos de 450 mm. Su dotación la integraban 17 hombres. Fueron entregados a la Armada el 25 de agosto de 1917, y causarían baja oficial el 1 de junio de 1935, 17 de diciembre de 1931 y 1 de septiembre de 1930, respectivamente.

-Submarinos Clase B

La siguiente serie fue la conocida por la clase «B», compuesta por seis unidades -*B-1*, *B-2*, *B-3*, *B-4*, *B-5* y *B-6-* que fueron construidos en Cartagena gracias a que la "Vickers", principal accionista de la Sociedad Española de Construcción Naval[282] (SECN, conocida como La Naval) representaba en Europa a la firma norteamericana *Electric Boat Co.* De 64,18 metros de eslora, 5,60 de manga y

[280] Apuntar que con el primer submarino operativo de nuestra Flota, el *Isaac Peral*, entregado en enero de 1917, entraron en servicio los primeros motores diésel a flote de la Armada.- También cabe destacar que por Real Decreto de 1 de diciembre de 1915 se creó la Comisión de Marina en América del Norte. El almirante Miranda dispuso que con el personal de la Armada existente en "New-York", se constituyese una *Comisión de Marina en América del Norte*. Su cometido era precisamente *"la Inspección de las nuevas construcciones y del material que se adquiera en aquel pais con destino a las que se realicen en España".*

[281] Estos tres submarinos eran los últimos buques de una serie de veinticuatro para la Marina Italiana (numerados F-22, F-23 y F-24), diseñados por el ingeniero naval Cesare Laurenti, que se estaban construyendo y por los que, al parecer, también estaba interesada la Marina Brasileña. El ministro Augusto Miranda pudo conseguir su cesión a nuestra Armada a principios de 1915. Costaron 1.300.000 liras cada uno. Su fructífera gestión oficial le valió la concesión por parte del Reino de Italia de la Gran Cruz de la Orden de San Mauricio y San Lázaro.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

5,2 de puntal, desplazaban en superficie 556 toneladas y en inmersión 740. Su planta motriz estaba constituida por cuatro motores, dos eléctricos y dos diesel, que desarrollaban una potencia de 450 y 700 caballos respectivamente. Su velocidad máxima en superficie alcanzaba los 16 nudos, mientras que en inmersión no llegaban a 11. Estaban armados con cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm y un cañón antiaéreo de 76,2 mm. Su dotación la integraban 28 hombres. Fueron entregados a la Armada entre los años 1922 a 1926, y dos[283] de ellos se hundieron durante la Guerra Civil, mientras que otro -el *B-4*- acabó en un estado deplorable, al encontrarse arrumbado al final del conflicto[284].

Respecto al *B-1*, y tras quedar incapacitado para navegar a partir de noviembre de 1937, sería devuelto al servicio en junio de 1939 para pasar a utilizarse para prácticas de puerto hasta su baja oficial, ocurrida el 21 de octubre de 1941. El más longevo de todos ellos, el *B-2*, se le daría de baja el 5 de abril de 1951, si bien es cierto que desde octubre de 1939 estaba clasificado como unidad de superficie.

- BUQUE DE SALVAMENTO *KANGURO*

Siguiendo lo preceptuado en el artículo adicional de la Ley se compraría en el extranjero "un buque especial de salvamento" que no sería otro que el denominado *Kanguro*, que fue encargado en 1915[285] a la casa *Werf Conrad* de Haarlem -Holanda-. Con 92 metros de eslora, 20 de manga, 5,79 de puntal y 3,50 de calado, desplazaba 2.750 toneladas. Su planta motriz estaba constituida por dos máquinas alternativas de triple expansión que desarrollaban una potencia de 1.260 caballos y una velocidad máxima de 9 nudos. Estaba armado con cuatro cañones "Nordenfelt" de 42 mm. Su

[282] La SECN, conocida como *La Naval* (1909-1969), fue una gran compañía que inicialmente estuvo participada en un 60% por firmas españolas y en un 40% por las firmas británicas *Vickers*, *Armtrong-Whitworth* y *John Brown*. Estas últimas tenían además contratos de asistencia técnica, lo que les otorgaba un notable poder como "casas de garantía". Llegaría a disponer de hasta ocho grandes centros productivos, de los que tres lo fueron en régimen de arrendamiento (los astilleros y zonas industriales de los arsenales de Ferrol y Cartagena -1909-1940-, y los talleres de Artillería del arsenal de La Carraca-1915-1941-) y cinco en instalaciones y factorías propias (astillero de Matagorda en Puerto Real, Cádiz -1914-; los astilleros y talleres de Sestao -1915- y del Nervión -1920- ambos en Bilbao, Vizcaya; la factoría siderúrgica de Reinosa -1917- en esta ciudad cántabra, y los talleres de Artillería de San Carlos -1923-, en Cádiz) en una expansión que le llevó a diversificar su actividad tanto en la construcción naval militar y mercante, como en la fabricación de equipamientos industriales de todo tipo de material así como de maquinaria. Realizó asimismo inversiones en otras empresas. Tras la Guerra Civil se nacionalizó la industria naval militar, por lo que la SECN gestionó en régimen transitorio los astilleros de Ferrol y Cartagena hasta febrero de 1940, y el de San Fernando hasta octubre de 1941; centrándose en la construcción de buques mercantes en Cádiz y Sestao. En 1969, en el marco de una reorganización del sector naval, se produce la fusión de la empresa pública Astilleros de Cádiz (ASCASA) con las privadas SECN y Astilleros Euskalduna de Bilbao. *La Naval* (SECN) aportó el 31,8 % a la nueva sociedad que se denominó Astilleros Españoles (AESA), integrada en el Instituto Nacional de Industria (INI), y que se convirtió en una de las primeras empresas de su ramo a nivel mundial con dos astilleros en Cádiz, uno en Sevilla, dos en Bilbao y tres menores en Santander, Gijón y también Bilbao. Cabe destacar que una gran parte de los directivos de la SECN fueron ingenieros navales formados en la Academia de Ingenieros de Ferrol, así como antiguos oficiales de los Cuerpos de Ingenieros y de Artillería de la Armada y del Ejército.

[283] El B-5 despareció en aguas de Estepona (Málaga) por causas desconocidas, si bien es muy probable que fuera hundido por un hidroavión nacional. El B-6 sería hundido el 19 de septiembre de 1936 frente al cabo Peñas por el destructor *Velasco*, remolcador *Galicia* y bou armado *Ciriza*.

[284] Desde el 15 de marzo de 1937 se encontraba arrumbado en Portman -Cartagena-. Al terminar la guerra sería ordenado su desguace.

[285] El contrato para la adquisición de este barco se firmó el 21 de julio de 1915. Una vez construido, sus pruebas de mar se dilataron a causa de la guerra europea, para evitar ser torpedeado por algún «U» alemán de los muchos que operaban desde las costas de Flandes; llegando finalmente a Ferrol el 23 de noviembre de 1920, siete meses después de fallecer el almirante Miranda.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

dotación estaba integrada por 97 hombres. Sería dado de alta en la Armada el 19 de noviembre de 1920 y su vida activa se dilató hasta 1943.

- EJECUCIÓN DEL PLAN NAVAL - SUBMARINOS (1922-1926)

Al terminar el plazo de vigencia de la Ley Miranda -diciembre de 1921- no se habían ejecutado la mitad de las obras que se había ordenado ni gastado más que 120 millones de pesetas de los 270 previstos debido al retraso que para la llegada de suministros supuso la Gran Guerra, lo que provocó que si bien las construcciones navales no llegaron a interrumpirse, si sufrieran una gran demora en sus plazos de entrega.

Con el fin de que los créditos aún por gastar no caducaran, en los últimos meses de ese año el Ministerio de Marina trabajó con "La Naval" en los modelos, especificaciones y precios de lo que constituiría la continuación del segundo programa naval de la Ley Miranda. Así nacería la denominada "Ley Cortina[286]" -11 de enero de 1922- que vino a ampliar el plazo de las obras y la cantidad consignada para ellas debido al encarecimiento general de todos los materiales de construcción[287]. Veamos la literalidad del texto de esta norma:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

LEY DE 11 DE ENERO DE 1922 ("LEY CORTINA")

Artículo único. Se prorrogan los plazos y anualidades señalados en los artículos 1º y 2º de la ley de 17 de febrero de 1915 hasta la total ejecución de las construcciones navales y obras en la misma previstas y autorizadas.

El Gobierno ejecutará las construcciones y obras aprovechando los progresos que vaya alcanzando la industria naval en cada tipo de dichos buques y obras, como dispone el párrafo sexto del artículo 1º de la ley mencionada, a cuyo efecto queda autorizado para introducir en ellos las variaciones que estime precisas, después de oír al Estado Mayor Central y la Junta Superior de la Armada, disponiéndolos por Real decreto acordado en Consejo de Ministros, previo informe de la Junta de Defensa Nacional y de cual habrá de darse cuenta a las Cortes.

El importe de esas variaciones y ampliaciones, siempre limitadas a las unidades incluidas en la ley de 17 de febrero de 1915, no podrá, sin nueva autorización legislativa, aumentar el coste total del programa a realizar más allá de 450 millones de pesetas.

En ningún caso podrá exceder cada anualidad de la cifra de pesetas 42.724.146, que para ambas atenciones fija la mencionada ley de 17 de febrero de 1915, pudiendo utilizarse, además, la parte aún no gastada de las anualidades anteriores. En todo caso, las anualidades conservarán la separación y proporcionalidad de los gastos para construcciones y obras en las Bases navales (…).

[286] Así conocida en honor a D. José Gómez-Acebo y Cortina -marqués de Cortina-, ministro de Marina del 14 agosto de 1921 al 8 marzo de 1922-. Había sido autorizado previamente por RD de 19 de octubre de 1921 para presentar a las Cortes un proyecto de ley prorrogando indefinidamente los plazos y anualidades señalados en la ley de 17 de febrero de 1915 (Ley Miranda), *"hasta la total ejecución de las construcciones navales y obras en la misma previstas y autorizadas"*.

[287] Particularmente difíciles de conseguir fueron las piezas de acero estirado, de cobre y latón, las grandes forjas y fundiciones, la maquinaria y herramientas especiales y la artillería. Además se multiplicó varias veces el coste en el mercado del acero, cinc, madera y carbón.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Gracias a esta prórroga de la "Ley Miranda" (en plazos y anualidades) se señalan las características de las unidades programadas en tipos más modernos en virtud del Real Decreto de 22 de febrero siguiente[288] que fijó en 7.900 toneladas de desplazamiento la siguiente serie de cruceros rápidos, en 1.650 tm, el de los destructores, y en 850 tm para los submarinos en superficie.

-Submarinos Clase C

La última serie de submarinos fue la conocida por la clase "C", compuesta por seis unidades -*C-1* -más adelante denominado *Isaac Peral*-, *C-2*, *C-3*, *C-4*, *C-5* y *C-6*- que fueron construidos en Cartagena[289]. De 73,30 metros de eslora, 6,33 de manga y 5,70 de puntal, desplazaban en superficie 925 toneladas, y en inmersión 1.144. Su planta motriz estaba constituida por cuatro motores, dos eléctricos y dos diesel, que desarrollaban una potencia de 375 y 1.000 caballos respectivamente. Su velocidad máxima en superficie alcanzaba los 16,5 nudos, mientras que en inmersión no llegaban a 9. Estaban armados con seis tubos lanzatorpedos de 533 mm y un cañón antiaéreo de 76,2 mm.

Su dotación la integraban 40 hombres. Fueron entregados a la Armada entre los años 1928 a 1930 y todos menos los dos primeros de la serie que se les dieron de baja el 30 de enero de 1950 y el 6 de junio de 1951 respectivamente, tuvieron un trágico final: el *C-3* sería torpedeado y hundido el 12 de diciembre de 1936 por el submarino alemán *U-34* frente a Málaga (operación Úrsula); el *C-4* sería abordado de manera accidental por el destructor *Lepanto* durante unas maniobras el 27 de junio de 1946; el *C-5* despareció el 31 de diciembre de 1936 en aguas de Ribadesella; y el *C-6* resultó hundido el 20 de octubre de 1937 por su dotación en aguas cercanas al puerto de El Musel en Gijón[290].

5.1.4. EL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA COMO CREADOR DEL ARMA SUBMARINA

Como hemos descrito, Augusto Miranda apostó desde un principio y decididamente por crear el Arma Submarina en nuestra Armada. Ya en su primer proyecto de Programa Naval[291], de 7 de mayo de 1914, contemplaba -entre otras unidades- la construcción de seis submarinos.

Tras varios meses de guerra en su faceta naval, el nuevo y definitivo plan de construcciones navales promovido por Miranda, interpretó muy bien las "lecciones" que el conflicto estaba dando, por lo que reforzó significativamente la presencia de sumergibles o submarinos.

De la extraordinaria importancia que el almirante Miranda otorgó a los submarinos como fuerza naval singular es concluyente y notorio el hecho de que determinó construir nada menos que veintiocho (28) unidades de esta clase. Y por si esto fuera poco -como ya quedó expuesto- y con el deseo de incorporar cuanto antes unidades de este tipo a nuestra flota, para evitar en parte el previsible prolongamiento de los plazos de construcciones, introdujo muy certeramente un

[288] Publicado en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* número 56.

[289] Por si alguna duda quedara respecto a que esta serie de submarinos perteneció al Programa Naval de Miranda, debemos recordar que la Real Orden de 13 de octubre de 1922 autorizó el gasto de 79.119.360 pesetas con: "*cargo a los créditos consignados en las Leyes de 17-2-1915 y 11-1-1922"*.

[290] Sería reflotado en noviembre de 1947 aunque naufragó al año siguiente camino de su desguace.

[291] Conocido como I Plan Miranda, sancionado por Real Decreto de 29 de abril, fue publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 130, del domingo 10 de mayo de 1914. El ministro Augusto Miranda decidió retirarlo antes de su discusión en Cortes para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

"Artículo Adicional" al texto de la Ley de 17 de febrero de 1915, que le autorizase para adquirir por gestión directa "hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento". Consiguió en un tiempo récord -apenas dos años y en plena guerra mundial- constituir el núcleo inicial de nuestra Arma Submarina con cuatro unidades operativas formando escuadrilla en 1917.

Su decidido impulso abarcó también la plena organización del "servicio en los submarinos", regulando las condiciones profesionales del personal de la Armada[292] que debía dotarlos -tanto oficiales como subalternos-, previendo asimismo la creación de una escuela para su instrucción y adiestramiento[293]. Reguló los emolumentos de este personal[294]; promulgó una ley sobre accidentes en submarinos[295]; y estableció desde el principio su base en Cartagena[296]. Y no dejó tampoco "cabo suelto por atar" en lo que se refiere al imprescindible apoyo logístico, aprobando y desarrollando importantes obras de mejora y construcciones en todos los departamentos -entonces denominados apostaderos-, creando además nuevas bases navales secundarias[297] -puertos de refugio para torpederos y sumergibles- determinando la construcción, como ya señalamos, de las de Marín, Ríos y La Graña en Galicia, y la de Mahón en la isla de Menorca.

En particular en lo que aquí nos ocupa respecto al desarrollo del Arma Submarina, podemos apuntar que incluso el almirante Miranda animó a su hijo mayor, el entonces capitán del Cuerpo de Ingenieros de la Armada Augusto Miranda y Maristany[298], para ser destinado a Estados Unidos,

[292] Fomentó los destinos en submarinos y, por otra parte como expondremos más adelante, la formación de los oficiales de la Armada como pilotos y observadores de Aviación (a través del Servicio de Aeronáutica militar del Ejército, que contaba con el Aeródromo de Cuatro Vientos, Escuela de Aviación Militar donde se instruían) anticipando sin duda la creación de la Aviación Naval, creada formalmente por Real Decreto de 15 de septiembre de 1917 (*Gaceta de Madrid*, núm. 265, de 20 de septiembre), siendo ministro de Marina el contralmirante D. Manuel de Flórez, su sucesor en el cargo. La Ley Miranda de 1915 ya estableció -y por primera vez- consignaciones para adquirir "material aéreo" y "almacenes para material aéreo" en los tres departamentos (Ferrol, Cádiz y Cartagena).

[293] Hechos los correspondientes estudios y en cumplimiento a las previsiones de la Ley Miranda, la Escuela de Submarinos fue creada por Real Decreto de 27 de febrero de 1918, siendo ministro D. Amalio Gimeno y Cabañas. El art. 1 decía: «Se crea la Escuela para la instrucción de las dotaciones de los sumergibles, que provisionalmente se instalará en Cartagena, con los submarinos *Isaac Peral, A-1, A-2 y A-3*, y el buque de salvamento. Por RD de 15 de septiembre de 1919, al aprobarse las plantillas de los Cuerpos patentados de la Armada, se estableció que el mando de la Estación de Submarinos podría ser desempeñado por un jefe de las tres categorías/empleos, es decir, capitán de corbeta, capitán de fragata y capitán de navío, circunstancia que concurrió en D. Mateo García de los Reyes desde su primer nombramiento.

[294] Real Decreto de 19 de julio de 1915.

[295] Ley de 28 de diciembre de 1916.

[296] Y a partir de ahí se fue creando una más completa infraestructura de apoyo. En los primeros años y para su carena, los cuatro submarinos iban periódicamente a Barcelona -al dique flotante de la Junta de Obras del Puerto-, explotado entonces por los Talleres "Nuevo Vulcano" (de la S.A. Unión Naval de Levante), que se encargaba de hacer las revisiones de obra viva y pintado. La Base de Cartagena pasó a denominarse Estación de Submarinos por Real Orden de 11 de octubre de 1918, siendo de nuevo ministro Augusto Miranda, que lo fue por cuarta vez entre el 20 de julio y el 9 de noviembre de ese año. Se efectuaron obras de reforma y adecuación en el antiguo edificio del tinglado para maestranza y en la sala de gálibos del Arsenal de Cartagena (terminado de construir en 1755) para convertirlo en sede del Arma Submarina, y se inauguró en 1920.

[297] El Reglamento por el que se regulaba la expropiación de los terrenos donde se establecerían, fue aprobado por Real Decreto de 30 de diciembre de 1915, publicado en la *Gaceta de Madrid* de 6 de enero de 1916.

[298] Destinado por Real Orden de 19 de marzo de 1919, tomó posesión de su destino el 17 de abril. Su padre, el almirante Augusto Miranda, ministro de Marina en etapas anteriores y, de nuevo, por quinta y última vez, (entre el 15 de abril y el 20 de julio de 1919), influyó decisivamente en su decisión. Ingeniero militar y naval, Augusto Miranda y Maristany

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

como jefe de Ingenieros de la Comisión de Marina en este país (1919-1923), con sede en Nueva York. La principal misión del mismo era, precisamente, la inspección técnica de maquinaria para submarinos fabricada principalmente por "Electric Boat Company", "Groton", "Comi" y otras compañías norteamericanas suministradoras de la Marina española. Queremos recordar aquí que tanto nuestro primer submarino, el *Isaac Peral* (proyecto tipo Holland[299] construido precisamente en Estados Unidos) como los seis clase "B" (B-1 a B-6; proyecto 105-F "Holland", construidos y entregados entre 1917-1926), y después los seis tipo "C" (C-1 a C-6; proyecto "Holland", construidos y entregados entre 1923-1930), eran todos ellos de patente estadounidense de la empresa "Electric Boat Company", representada en Europa por la "Vickers" británica, copropietaria entonces de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), que los fabricó en la factoría naval de Cartagena.

Y sobre lo anterior cabría igualmente preguntarse: ¿Por qué el almirante Miranda envió a su propio hijo destinado a Estados Unidos y no a cualquier otro ingeniero de la Armada?. Pues indudablemente porque confiaba en su inteligencia y capacidad para esa delicada misión y, al mismo tiempo, porque -como ya indicamos- el desarrollo del Arma Submarina era una de sus principales preocupaciones y el avance de las construcciones dependía en gran medida de las importaciones de material y maquinaria del país norteamericano.

Otro dato significativo que para nuestros anales podemos consignar es que de los 35 submarinos operativos que ha tenido nuestra Armada en los 107 años de historia de su Arma Submarina (1915-2022), casi la mitad (16 en total) debieron su existencia a la firme determinación del almirante Miranda y a su fructífero programa naval.

Así pues, podemos deducir que la figura del almirante Augusto Miranda fue absolutamente clave y fundamental en la creación e impulso inicial del Arma Submarina, así como en el diseño de su organización, sin olvidar que fue él quien tuvo la iniciativa de llevarlo a cabo. Por ello y como es bien conocido, el Arma Submarina Española, haciendo honor a su tradición de origen, conmemora cada año el aniversario de su creación precisamente el 17 de febrero, fecha de promulgación de la conocida Ley Miranda, que S.M. el Rey Alfonso XIII, sancionó tal día del año 1915 con el refrendo de su autor y ministro de Marina, el almirante Augusto Miranda.

(1895-1976), permaneció destinado en Estados Unidos durante cuatro años, hasta el mes de julio de 1923. En ese breve tiempo sería promovido a comandante el 9 de julio de 1919 y a teniente coronel el 11 de junio de 1921, cuando contaba tan sólo 26 años de edad. Anteriormente, entre los años 1917-1918, prestó servicios en la Comisión de Marina en Europa, con sede en Londres. Su carrera fue también muy meritoria, tanto en la Armada como en la empresa privada, llegando a ser Director de los Astilleros de Bilbao-Sestao (1932-1943) y de Ferrol (1934-1935), y después Consejero-Delegado y Director General de la "Sociedad Española de Construcción Naval" durante dos décadas (1943-1962). Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2016): *La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol. Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada (1914-1932). Juan Antonio Suanzes y Augusto Miranda, dos ilustres ingenieros navales*. Ferrol: Edición del autor. En el ANEXO VIII incluimos un resumen de la biografía de D. Augusto Miranda y Maristany (1895-1976), y en el ANEXO IX un resumen de la biografía de su hermano D. Pedro Miranda y Maristany (1903-1936), también ingeniero naval. Ambos hermanos por sus destinos profesionales tuvieron relación directa con el desarrollo del Arma Submarina; Augusto Miranda, por sus cometidos como Jefe de Ingenieros en la Comisión de Marina en los EE.UU. (1919-1923), y después como Director de los Talleres "Nuevo Vulcano" en Barcelona (1925-1927), donde efectuaban reparaciones los submarinos; y Pedro Miranda por su destino militar en la Base de Submarinos en Cartagena (1925).

[299] Así denominado en honor al inventor estadounidense John P. Holland. Su empresa se denominó "Holland Torpedo Boat Co", que después fue absorbida por la "Electric Boat Company".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

5.2. LA AVIACIÓN NAVAL DE LA ARMADA

5.2.1. ANTECEDENTES Y CREACIÓN DEL ARMA AÉREA/AVIACIÓN NAVAL

Otra de las innovaciones en armas navales puestas en marcha por Miranda a través de su Ley de Escuadra fueron los medios aéreos al servicio de la Armada o, al menos, los primeros pasos para su futura puesta en servicio. La creación oficial de la Aviación Naval de la Armada[300] -desde el punto de vista orgánico-, surge formalmente con el Real Decreto de 15 de septiembre de 1917, aprobado en Consejo de Ministros por iniciativa del entonces Ministro de Marina, el contralmirante D. Manuel de Flórez y Carrió[301] (1857-1920), sucesor que fue del almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920) como titular de este Ministerio y uno de sus principales colaboradores en varias etapas.

Pero la concepción originaria de la Aviación Naval, como fuerza singular de la Armada con medios propios (material) y personal especializado, es decir, en conjunto con capacidad operativa plena, se remonta a varios años antes. Su creación, primero orgánica y después efectiva, fue una consecuencia directa de lo prevenido sobre esta materia en el famoso Plan Naval aprobado por la Ley Miranda de 1915.

La Aviación Naval se creó precisamente por real decreto (norma de carácter reglamentario), porque se hizo en aplicación y desarrollo de varias leyes impulsadas por el almirante Miranda, que avalaban su creación, y como principal la ya referida Ley de 17 de febrero de 1915 (que pasó a la historia en honor a su autor como Ley Miranda), pues dicha norma habilitaba la compra de "material aéreo" (léase aparatos de vuelo) y la construcción de "almacenes para material aéreo" (léase hangares/estaciones aeronavales) en las tres Bases principales de Ferrol, Cartagena y Cádiz.

La Ley Miranda contempló así, por primera vez en nuestra historia, la adquisición de medios aéreos para la Armada. Pero incluso podemos añadir que ya desde el lejano año 1912, la Armada sintió la necesidad de contar en el futuro con Aviación propia porque es precisamente ese año cuando se decide que varios oficiales de Marina participen en los cursos de piloto que venía realizando el Ejército a través de su Aviación Militar. Es indudable que desde entonces, la Marina tenía un interés especial en que su personal no quedase excluido y tuviese también opción a formarse/instruirse en las diferentes especialidades de esta nueva e innovadora arma. Así, fueron los alféreces de navío Viniegra y Chereguini los primeros oficiales de la Armada que participaron en el tercer curso de pilotos organizado por la Aeronáutica Militar, y que obtuvieron su título de "piloto de aeroplanos" en febrero de 1913, cuando la Aviación Naval era *"un huevo que todavía se estaba empollando"*[302]. La Aeronáutica Militar llegó a formar como pilotos a un total de 23 oficiales de la Armada, si bien curiosamente no todos llegaron a incorporarse después como pilotos a la Aviación Naval. La Aviación Militar se había creado en 1910, pasando a denominarse Aeronáutica Militar[303] en 1913 al

[300] Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2019): "El Almirante Augusto Miranda y la génesis de la Aviación Naval" en *Revista General de Marina*, cuaderno de enero-febrero, pp. 5-20.

[301] Fue Ministro de Marina en dos etapas: del 11 de junio al 3 de noviembre de 1917 (2º Gobierno de Eduardo Dato); y del 20 de julio de 1919 al 17 de marzo de 1920 (fecha esta última en que dimitió por enfermedad, siendo Presidente del Gobierno D. Manuel Allendesalazar y Muñoz de Salazar, que asumió también la cartera de Marina hasta el 5 de mayo de 1920). Curiosamente, en ambos casos, sucedió al almirante Augusto Miranda. Entre los años 1918-1919, Flórez fue jefe de la 2ª Sección (Material) del Estado Mayor Central de la Armada.

[302] En MOLLÁ AYUSO, Luis (2017): "La situación de la Aviación Naval en el mundo y las enseñanzas de la Gran Guerra", artículo en la publicación oficial titulada *Mar de Alas 1917-2017. Centenario de la Aviación Naval Española.* Ministerio de Defensa, noviembre de 2017; p. 24.

[303] Dependiente del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, el Servicio de Aeronáutica Militar se creó por Real Decreto de 28 de febrero de 1913, y comprendía dos ramas: aerostación y aviación, teniendo por cometido adquirir el material e

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

incorporarse a la misma el servicio de Aerostación (creado en 1886 con base en Guadalajara), y así disponer de dos secciones: Aviación Militar y Aerostación, en puridad "dos caras de la misma moneda", pues ambas tienen en común el medio aéreo.

Por las diversas y complejas circunstancias que ya conocemos (principalmente las consecuencias de la Primera Guerra Mundial), la Aviación Naval española no llegó a ser una realidad efectiva -desde el punto de vista del material-, hasta el año 1920 cuando se adquieren los primeros aparatos de vuelo. Sin embargo, en los años anteriores se preparó con notoria previsión e inteligencia la legislación básica que afectaría al personal de la Armada con funciones o destinos de aviación, previendo posibles contingencias, regulando las condiciones profesionales, y fomentando su formación en las diferentes especialidades aeronáuticas.

5.2.2. LOS MEDIOS AÉREOS EN EL PROGRAMA NAVAL DE LA LEY MIRANDA

Como ya hemos visto gráficamente en el capítulo anterior al describir el conjunto del Plan Naval aprobado con la Ley Miranda -al comentar las Bases Navales-, las previsiones para la adquisición de "material aéreo" y la construcción de tres "almacenes para material aéreo" se reflejaron definitivamente en el texto de la Ley de 17 de febrero de 1915 (*Gaceta de Madrid* y *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, ambos de 18 de febrero de 1915), inmediatamente después de fijar las unidades navales a construir.

Ya hemos visto anteriormente que la Ley contemplaba dentro de las obras a contratar, "(…) *Para previsión de las rectificaciones que requiera la suma de los valores aproximados de las obras expresadas anteriormente; para* material aéreo *y ejecución de otras obras o adquisición de material no previstas y que sean, a juicio del Gobierno, urgentes e indispensables para el progreso y eficacia del material flotante" una cantidad global de 6.000.000 de pesetas. Y en cada uno de los Apostaderos de Ferrol, Cartagena y Cádiz, un* "almacén para material aéreo", con un importe de 50.000 pesetas cada uno. Se determinaba que los valores consignados eran estimaciones aproximadas; y que las diferencias podrían compensarse dentro de la suma total de los correspondientes a las obras.

5.2.3. EL RECURSO DE PERSONAL. LEY SOBRE ACCIDENTES EN SUBMARINOS Y APARATOS DE AVIACIÓN

Por Real Decreto de 24 de mayo de 1916 se autorizó al Ministro de Marina para presentar en las Cortes un proyecto de ley regulando los derechos pasivos causados por los individuos en el servicio de submarinos, ampliado también a quienes tripulen toda clase de aparatos de aviación. En su exposición a las Cortes (*Gaceta de Madrid* núm. 147 de 26 de mayo de 1916), el almirante Miranda lo justificaba con las siguientes palabras:

> Los grandes riesgos de la navegación submarina, no solo en los casos de guerra sino en las constantes prácticas y ejercicios necesarios para que el personal adquiera el conveniente dominio del arma para que su empleo tenga la eficacia debida, requiere la concesión al personal que los dote de

instruir al personal afecto a ambas ramas. Su Director era el coronel de Ingenieros D. Pedro Vives Vich. La Escuela de Aviación Militar se encontraba en el Aeródromo de Cuatro Vientos, sito junto al kilómetro 9 de la carretera de Madrid a Extremadura. Por Real Orden del Ministerio de la Guerra de 16 de abril de 1913 se aprobó el Reglamento para el Servicio de Aeronáutica Militar. Y la RO de 16 de octubre de 1914 estableció el procedimiento para cursar las instancias para asistencia a las escuelas del Servicio de Aeronáutica Militar para adquirir "instrucción de pilotos o de observadores".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ventajas especiales para el caso de que fallezcan o se inutilicen en este servicio. Con este fin, el Ministro que suscribe, de conformidad con el Consejo de Ministros, y previa la venia de S.M., tiene el honor de someter a la deliberación de las Cortes el siguiente Proyecto de Ley (…).

Una vez tramitado en Cortes, se aprobó la Ley de 28 de diciembre de 1916[304] (*Gaceta de Madrid*, de 29 de diciembre de 1916), en la que se regularon una serie de derechos en favor del personal (y eventualmente también sus familias), como el ingreso en el Cuerpo de Inválidos, el reconocimiento de derechos pasivos causados; determinando las posibles contingencias o hechos que darían lugar al reconocimiento de esos derechos, tanto en tiempo de paz como de guerra, asuntos todos ellos fundamentales en materia de asistencia y previsión social. Por su relevante interés reproducimos el texto de esta norma.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

MINISTERIO DE MARINA

LEY

Don ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, REY de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo 1º. Los individuos de todos los Cuerpos y clases del Ejército y Armada, así como la marinería de la dotación de submarinos o sumergibles, y soldados y marinos que tripulen toda clase de aparatos de aviación, que se invaliden ó inutilicen por hechos, accidentes o riesgos propios y peculiares de la naturaleza especial de estos buques o del servicio que desempeñan, ingresarán en el Cuerpo de Inválidos con el empleo inmediato superior al que posean en la fecha de su invalidez o inutilización, que será la de su ascenso.

Artículo 2º. Los que en tiempo de paz perezcan o desaparezcan, víctimas de los accidentes a que se hace referencia en el artículo anterior, causarán derechos pasivos para sus familias, cuya cuantía será el sueldo entero de sus empleos, desde el día de su muerte o desaparición.

De este mismo beneficio disfrutarán las familias de los que fallecieren a consecuencia de heridas recibidas o enfermedades contraídas en los accidentes mencionados, siempre que el fallecimiento no ocurra después de haber sido dado de alta, curados de sus lesiones, ni transcurridos más de dos años.

Artículo 3º. Los que en función de guerra, perezcan o desaparezcan en las circunstancias del párrafo primero del artículo anterior, causarán derechos pasivos, cuya cuantía será para sus familias el sueldo entero inmediato superior, al que serán ascendidos con la antigüedad del día de su fallecimiento o desaparición.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a veintiocho de Diciembre de mil novecientos diez y seis.

YO EL REY.

[304] Sancionada por S.M. el rey Alfonso XIII y refrendada por el ministro de Marina Augusto Miranda. Siendo Presidente del Consejo de Ministros, Alvaro Figueroa y Torres, conde de Romanones. Nótese que esta ley afecta a todo el personal del Ejército y de la Armada, concediendo ventajas a quienes tripulasen aparatos de aviación o submarinos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El Ministro de Marina,

Augusto Miranda.

Posteriormente, por Real Orden de 12 de marzo de 1918, siendo ministro de Marina D. Amalio Gimeno, se dispuso a los efectos de la Ley de 28 de diciembre de 1916, que se considerase como formando parte de la dotación de los sumergibles (submarinos) a todos los individuos del Ejército y de la Armada que por su cargo, comisión o destino se encontrasen a bordo de dichos buques cuando ocurriesen los casos previstos por la ley. Es decir, se amplió también a este personal como beneficiario de los derechos reconocidos por ley a las dotaciones de submarinos.

Por otra parte, por Real Orden de 9 de julio de 1918, del Ministerio de la Guerra, se aprobaron las condiciones físicas que debían reunir los aspirantes a observadores de globo o aeroplano y a pilotos de las aeronaves, tanto personal del Ejército como de la Armada. Según dicha RO, además de las condiciones consignadas en la ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército de 27 de febrero de 1912 y en las convocatorias para ingreso en las academias militares, los aspirantes debían reunir las siguientes condiciones:

1ª. Edad máxima en 31 de diciembre del año de la convocatoria, 30 años para los aspirantes a piloto de aeroplano, y 35 para los demás pilotos de globo y observadores de ambos aparatos.

2ª. Peso máximo para todos los aspirantes a este servicio, 95 kilos.

3ª. Perfecta integridad anatómica y funcional del aparato circulatorio.

4ª. Perfecta integridad anatómica y funcional del aparato respiratorio.

5ª. Capacidad normal respiratoria nasal.

6ª. Perfecta integridad anatómica y funcional del órgano de la audición.

7ª. Agudeza visual normal (V- I), medida por la escala de Wecker.

8ª. Condiciones normales del sistema nervioso y de sus reacciones.

Por Real Orden de 30 de noviembre de 1919 se creó el 7º Negociado de la 2ª Sección del Estado Mayor Central de la Armada titulado "Aviación Naval", que pasaba a ocuparse de todo lo relacionado con el personal, material y escuelas así como de la Inspección de Aviación Naval.

5.2.4. LEY SOBRE CONDICIONES DE ASCENSO DEL PERSONAL DE LA ARMADA EN DESTINOS DE AVIACIÓN[305]

Una de las medidas que fomentó sin duda la formación como pilotos de aviación de los oficiales de Marina fue la ley que regulaba las condiciones profesionales necesarias para el reconocimiento del tiempo de servicio en destinos de aviación, equiparándolo al tiempo de embarco.

[305] Esta ley es de la misma fecha que la anterior ya comentada (sobre accidentes en submarinos y aparatos de aviación), pues ambas se promulgaron el 28 de diciembre de 1916, y se publicaron en la *Gaceta de Madrid* al día siguiente.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

En su proyecto de ley a las Cortes, aprobado por Real Decreto de 24 de mayo de 1916 (*Gaceta de Madrid* n.º 147, de 26 de mayo de 1916), el ministro Augusto Miranda lo justificaba con las siguientes palabras:

> La necesidad de que el personal de la Armada adquiera los conocimientos y la práctica necesaria para el manejo de los aparatos que han de formar parte de nuestro material naval, impone una modificación de las condiciones hoy vigentes para el ascenso de esos Jefes y Oficiales.

Hay destacar aquí que el almirante Miranda, cuando habla de los "*aparatos*" (aparatos aéreos) ya se refería a ellos en este proyecto como aquéllos "*que han de formar parte de nuestro material naval*", una clara alusión a la próxima creación de la Aviación Naval y a los medios aéreos previstos en la Ley Miranda.

Una vez tramitado y aprobado este proyecto de ley en las Cortes, se publicó la Ley de 28 de diciembre de 1916 (*Gaceta de Madrid* n.º 364, de 29 de diciembre de 1916), que por su interés, reproducimos íntegramente:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

MINISTERIO DE MARINA

LEY

Don ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, REY de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo único. A los Capitanes de Corbeta, Tenientes y Alféreces de Navío, se les contará como tiempo de condiciones para ascenso, en sustitución del de embarco, el que empleen en prácticas y destinos de aviación militar, siempre que cuenten con un año de embarco efectivo en buque armado los Capitanes de Corbeta, y dos años los Tenientes y Alféreces de Navío.

Los Alféreces de Navío deberán tener cumplida la expresada condición de embarco para poder pasar al servicio de aviación.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a veintiocho de Diciembre de mil novecientos diez y seis.

YO EL REY.

El Ministro de Marina,

Augusto Miranda.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

5.2.5. REGLAMENTO PARA EL PERSONAL DE LA ARMADA QUE SE DEDIQUE A LA AVIACIÓN MILITAR

Ya en 1917, el almirante Miranda puso a la firma del Rey para su aprobación el Real Decreto por el que se aprobó el primer "Reglamento provisional para el personal de la Armada que se dedique a la aviación militar" (Real Decreto de 3 de febrero de 1917, publicado en la *Gaceta de Madrid* de 8 de febrero de 1917).

Como su propio texto señalaba, este Reglamento, de carácter provisional, se dictaba "*para la aplicación de la Ley de 28 de diciembre de 1916, referente al personal de la Armada que se dedique a la aviación militar"*, indicando además que el Ministro de Marina debía dar cuenta a las Cortes de la aprobación del mismo.

Así, entre otras medidas, establecía que a los jefes y oficiales de la Armada con dedicación a la aviación, se les contaría también "*como tiempo de condiciones para el ascenso, en sustitución del de embarco, el que empleen en adquirir los conocimientos necesarios para obtener el título de observador o de piloto, a condición de que a los seis meses como máximo de empezar los estudios y prácticas, alcancen uno u otro"* (art. 1º); es decir, se condicionaba el abono del tiempo (empleado en formación) de condiciones para el ascenso al resultado de obtener el título correspondiente dentro de un plazo máximo de seis meses. Lo previsto anteriormente tenía una excepción, pues *"si durante el tiempo de la instrucción sufriesen heridas o lesiones por accidentes de aviación, se les contará como de condición para el ascenso el invertido en su curación, aun cuando después no lleguen a obtener el título de Observador o Piloto por inutilidad para este servicio por consecuencia de las mismas heridas o lesiones, sin que pueda exceder en ningún caso de seis meses el tiempo total abonado en el período de instrucción"* (art. 3º).

En otros preceptos se regulaban diversas situaciones administrativas; se establecía que los períodos de disfrute de vacaciones o licencias para asuntos propios o por enfermedad -lógicamente- no computaban como de condiciones para el ascenso; la acreditación en las hojas de servicios; y una "novedad" en relación al "*personal de los demás Cuerpos de la Armada*" que no necesiten condiciones de embarco para el ascenso, en el sentido de que el tiempo de servicio invertido en destinos de aviación, se les computaba sin embargo como *"tiempo de servicio en destino de plantilla"* en las mismas condiciones que al personal del Cuerpo General de la Armada.

Es significativo que este Reglamento se aprobó apenas tres meses y unos días antes del cese del almirante Miranda como Ministro de Marina (en su primera etapa en el cargo, que se produciría el día 11 de junio de 1917), no precisamente por voluntad propia sino por dimisión en bloque del Gobierno de la Nación a instancias de su presidente, D. Manuel García Prieto, marqués de Alhucemas, como consecuencia de la grave crisis política del momento. Podemos imaginar que posiblemente por este motivo (su cese), habida cuenta de los muchos asuntos que dirigía (entre ellos el desarrollo de todo su magno Programa Naval, en plena ejecución), al almirante Miranda no le dió tiempo a elaborar y firmar/refrendar personalmente el RD de creación de la Aviación Naval, que finalmente refrendó su sucesor, el contralmirante Manuel de Flórez, el 15 de septiembre de ese mismo año 1917, justo tres meses después de asumir el cargo de Ministro -y con el verano de por medio-, lo cual es también un indicio para pensar que éste era ya un asunto en marcha, teniendo en cuenta todos los antecedentes descritos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

5.3. REFLEXIONES SOBRE LAS NUEVAS ARMAS

Siguiendo en el análisis de esta cuestión al profesor Dr. Agustín Ramón Rodríguez González[306], podemos afirmar que *"roza ya la genialidad el que Miranda prevea medios aéreos"* no solo en la Ley Miranda sino incluso en su primer proyecto de Programa Naval[307] en 1914, cuando todavía no había estallado la Primera Guerra Mundial y la aviación apenas tenía trascendencia naval. A lo que añade:

> Pero pronto iba a dar D. Augusto Miranda nuevas pruebas de su excepcional capacidad. El caso es que al mes y muy pocos días de presentar su proyecto, un Real Decreto de 2 de julio de 1914 autorizaba al Ministro de Marina a presentar a las Cortes un nuevo proyecto de ley para llevar a cabo la construcción de un crucero de cinco a seis mil toneladas […]. Según nuestra visión de los hechos, Miranda comprendió rápidamente que la tan esperada como temida gran conflagración europea no iba a tardar en producirse […]. Así que, poniéndose literalmente "la venda antes de la herida", Miranda consiguió asegurar al menos la continuidad de las obras en Ferrol con un gran buque (que sería el crucero Reina Victoria Eugenia, anterior a los cuatro de la Ley Miranda), a la espera de los dramáticos y decisivos acontecimientos que, sin duda, iban a producirse. Ello llevaría a replantear profundamente el proyecto de escuadra que había remitido a las Cortes […]. Así que, mostrando de nuevo una rapidez y flexibilidad que hubiera sido de desear en tantas ocasiones a lo largo de la Historia, ideó un nuevo programa enteramente distinto, retirando el anterior y ya rebasado por los hechos [...].

Debemos recordar, además, que lo logró en un período histórico durísimo, *"de enormes dificultades"* pues el almirante Miranda ostentó la cartera de Marina desde octubre de 1913 y durante prácticamente las tres cuartas partes de la contienda mundial (entre los años 1914-1918) y del primer año "de la todavía difícil paz" (1919):

> Prueba de la gran capacidad de Miranda es que, en tales circunstancias se hubieran ya invertido 106.398.676 ptas de las consignadas para la construcción de la flota, quedando remanentes de los 230 millones presupuestados unas 126.601.324 ptas, y que de lo referente a infraestructuras se hubiesen ya invertido 19.738.374 ptas, restando algo más de la mitad, con unas 20.606.636 ptas" (del total de 40.345.000 ptas para obras).

El Plan Miranda, aprobado cuando aún no había terminado el plazo de vigencia ni las obras del de Ferrándiz *"tuvo el mérito de mantener el impulso iniciado por la Ley Maura-Ferrándiz, pese a las gravísimas condiciones internacionales en que se aprobó"* y *"marcó de forma clara y contundente"* el resurgir de nuestra Armada.

Si bien el desarrollo de la Aviación Naval fue notoriamente más lento que el que tuvo el Arma Submarina (creada directamente por la Ley Miranda en 1915 y con cuatro submarinos operativos ya en 1917, lo que se consiguió en un tiempo récord), el hecho de que hubiera previsto también la adquisición de medios aéreos, aunque de forma modesta (en cantidad indeterminada), fue *"un paso decisivo"*, *"un logro de Miranda frecuentemente olvidado"*. Ambos medios de combate (submarinos y aeronaves), *"supusieron combinados una verdadera revolución en los medios materiales y en las doctrinas y entrenamientos de la Armada"*.

---

[306] En *La reconstrucción de la Escuadra*...p. 247.

[307] Conocido como I Plan Miranda, sancionado por RD de 29 de abril, fue publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 130, de 10 de mayo de 1914. El ministro Augusto Miranda decidió retirarlo antes de su discusión en Cortes para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Es de justicia reconocer que en la concepción, impulso y desarrollo de la Aviación Naval, tres marinos fueron figuras clave: los almirantes Miranda y Flórez, y el capitán de corbeta Cardona[308], su primer jefe y organizador. Y no resulta extraño tampoco que dos "discípulos" destacados de Augusto Miranda (García de los Reyes y Cardona[309]), fuesen precisamente los elegidos para "pilotar" la organización de dos de sus grandes obras, el Arma Submarina y la Aviación Naval, cuyo desarrollo también supervisó Miranda en las etapas en que no fue ministro.

En abril de 1918 se nombró jefe de la Aviación Naval al capitán de corbeta Pedro Cardona[310], y en julio y septiembre de ese año *"se comisionó al comandante de Ingenieros Nicolás Franco Bahamonde, y los tenientes de navío Sartorius y Navarro Capdevila para estudiar la fabricación de aparatos de aviación primero, y para examinar los dos hidros italianos "Macchi" tipo 9, de reconocimiento y bombardeo ligero, llegados a Barcelona"* (Rodríguez González, 2010, p. 286), siendo de nuevo ministro Augusto Miranda (en su cuarto mandato). A finales de 1919, por RO de 31 de diciembre, durante el segundo mandato del almirante Flórez, se creaba el negociado de Aviación Naval, integrado en la 2ª Sección del Estado Mayor Central, que sería de facto el primer órgano del arma aérea de la Armada.

La realidad es que España, junto a otras naciones como Estados Unidos y Reino Unido, se adelantó a la mayoría de los países incorporando unidades de Aviación Naval a sus flotas militares, a diferencia de lo que sucedió con los submarinos, y lo hizo siendo receptiva a las enseñanzas de la guerra mundial. Y es que conforme a lo previsto en el decreto de creación de la Aviación Naval firmado por Alfonso XIII y refrendado por Flórez (RD de 15 de septiembre de 1917), se trataba de un arma:

> completamente indispensable a la defensa nacional, pues según la concepción moderna los aeromóviles deben constituir la primera línea defensiva de la costa y, como tal, les corresponde entre otros servicios el de exploración sobre el mar que no puede hacerse con fruto más que por personal que pertenezca a la Marina de guerra o haya tenido por lo menos una instrucción especial; motivos complementarios son la conveniencia de que pertenezcan a la Marina los aeromóviles llamados a operar en unión de las escuadras o desde las bases navales.

Parece ser que los primeros pilotos y observadores de la Armada, formados en la Escuela de Cuatro Vientos del Ejército, pusieron en funcionamiento una escuadrilla compuesta por aviones *Curtiss*, en el aeródromo de los Alcázares, como un primer intento de prácticas ya que la Armada todavía carecía de aviones propios.

---

[308] Ver CARDONA Y PRIETO, Pedro María (1920): "Don Augusto Miranda y Godoy, Almirante de la Armada". *Revista de Menorca*, Tomo XV, Época V, 1920. D. Pedro María Cardona y Prieto (1872-1936), conocía muy bien al "*Almirante patriota*" pues durante buena parte de su vida estuvo a su lado y a sus órdenes. Como él mismo escribe: "*El niño preparado por el Almirante Miranda para su ingreso en la Escuela, el adolescente iniciado en el saber por los libros del General, galardonados por la Academia de Ciencias, el oficial suyo del* Cisneros*, el Ayudante de derrota en el* Regente*, el que de oficial y jefe ha procurado secundarlo en el Ministerio* […]". Por encargo del ministro Augusto Miranda, en 1916 Cardona definió los criterios de construcción de la Base Naval de Mahón. Alcanzó el empleo de capitán de navío y, ya retirado, tras ser detenido y rechazar tajantemente el mando de la escuadra republicana que se le ofreció, murió fusilado en El Escorial, donde veraneaba, el 15 de agosto de 1936.

[309] Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2017): "De tal palo, tales astillas", miscelánea en RGM, noviembre de 2017; pp. 775-776. García de los Reyes y Cardona tienen en común, además de haber sido discípulos de Augusto Miranda y como él brillantes oficiales de Marina, el haber sido ambos asesinados en 1936 a manos del bando republicano/rojo en los inicios de la Guerra Civil.

[310] Muy probablemente por indicación del almirante Miranda, a la sazón Comandante General de la Escuadra (e Inspector de las obras derivadas de su Plan Naval). En ese momento, Cardona era jefe de la Base Naval de Mahón (1917-1919). Ver RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. Op. cit. p. 286.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

En 1920, año en que fallece el almirante Miranda, la Aviación Naval disponía ya de 11 pilotos y de tres observadores, para *"en un sorprendente "tour de force", crecer espectacularmente en solo dos años, dotarse de uno de los primeros buques portaaeronaves del mundo, multiplicar sus efectivos aéreos y entrar en combate"* (Rodríguez González, 2010, p. 288). Si en la creación del Arma Submarina se obró con toda energía desde un principio -gracias al decisivo impulso del almirante Miranda-, en lo aeronaval fueron sin duda las circunstancias de la guerra del Rif las que determinaron su posterior rápido desarrollo.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

VI. LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA PARA LA ORGANIZACIÓN Y DEFENSA DE LOS INTERESES MARÍTIMOS, LAS MARINAS CIVILES Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS

Preámbulo

> *Para que la reconstitución de nuestra Marina Mercante pueda llevarse a cabo sin grave quebranto de los intereses públicos, es indispensable nacionalizar en España la industria de construcción naval, para lo cual existen en nuestro país todos los elementos necesarios. A ella tiene el deber de contribuir el Gobierno adoptando medidas eficaces, tanto en lo que se relaciona con el material como en lo que se refiere a la creación de personal técnico que ha de dirigir los Astilleros y las fábricas destinadas a la producción del material naval.*
>
> (Almirante Augusto Miranda y Godoy)

6.1. ORGANISMOS Y DEPENDENCIAS OFICIALES RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN, EL COMERCIO Y LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS DURANTE LOS MANDATOS DE AUGUSTO MIRANDA

En la época de Augusto Miranda como titular del Ministerio de Marina había diversos organismos dependientes de varios Departamentos Ministeriales para gestionar todo lo relativo a los asuntos de navegación, comercio e industrias marítimas, y por lo tanto con carácter multidisciplinar en todo lo que afectaba a las marinas civiles (mercante, de pesca, y deportiva), a sus componentes, y a las industrias relacionadas con el mar. Por ello, es necesario conocer qué organismos oficiales y asociaciones tenían por función proteger los intereses marítimos y al mismo tiempo divulgar su importancia en aquel tiempo, y a través de ellos, conocer los grandes beneficios que el mar siempre ha proporcionado a España en todos los órdenes y, especialmente, en el comercio, la construcción naval y otras industrias marítimas.

Todo ello nos servirá para apreciar y ponderar en su justa medida cuánto debe España al mar y la importancia del "factor marítimo" en relación con otros elementos o factores como activos de la economía y porvenir de la Nación. Muchos de esos organismos y asociaciones, creados en aquellos años de principios del siglo XX, continúan hoy en día prestando eficaz servicio a la sociedad española, algunos de ellos cambiando de nombre y dependencia orgánica. Otros han desaparecido por extinguirse competencias y asuntos, y algunos en sus funciones, en el devenir del tiempo, han sido asumidas por otros entes administrativos y privados a lo largo de nuestra historia política y económica contemporánea.

En lo que podemos denominar como *Administración Marítima*[311], integrados en el Ministerio de Marina, podemos distinguir entre órganos centrales y órganos periféricos en las materias relativas a

[311] La Administración Marítima hunde sus raíces en los antiguos Tercios Navales de la Matrícula del Mar, para llevar la recluta (o reclutamiento) de marineros para servir en los buques y unidades en tierra de la Armada. En el antiguo Departamento de Ferrol, sucesor del Tercio Naval del Norte, ya en el siglo XIX, las Comandancias de las provincias marítimas y Ayudantías de distrito estaban bajo las órdenes del Comandante Principal de las Matrículas de Mar, que tenía su base en Ferrol por ser la capital departamental. En 1867 se reorganizó este servicio (RD de 27 de noviembre) y se estableció que las Capitanías de Puerto continuaran unidas a las Comandancias y Ayudantías de Marina, por lo que sus titulares gestionaban todos los asuntos marítimos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

la navegación y pesca. Como órganos centrales existían: la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, y la Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima. Como órganos periféricos existían: las Comandancias de Marina y las Ayudantías de Marina. El almirante Miranda no solo mantuvo la estructura de estos órganos o dependencias oficiales en el Ministerio de Marina durante sus mandatos, sino que además potenció sus funciones de coordinación con otros órganos de la Administración Central competentes en materias relacionadas y con los diversos agentes del ámbito marítimo a los que les afectaban, consciente de su importancia para la economía nacional.

- INSCRIPCIÓN MARÍTIMA

Se componía de todo el personal[312] que ejercía industrias marítimas a flote, de pesca y de navegación, en la Península; tomaba el título de Inscripción de Levante la que correspondía al Apostadero de Cartagena; del Sur, la del Apostadero de Cádiz; y del Norte, la del Apostadero de El Ferrol. Los Apostaderos (o departamentos marítimos) estaban divididos en Provincias marítimas de primera, segunda y tercera clase, según la importancia de cada una de ellas, y éstas a su vez en Distritos de primera y segunda clase. Las Comandancias de Marina tenían jurisdicción en el ámbito de las provincias marítimas, y las Ayudantías de Marina en el ámbito de los distritos marítimos.

Apuntar igualmente, que por Ley de 2 de julio de 1914, promovida por el almirante Miranda, quedó suprimida la "redención a metálico" del servicio de la Armada[313] a partir del reemplazo de 1915, por lo que el servicio militar pasó a ser obligatorio para todos los individuos pertenecientes a la Inscripción Marítima.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL

MINISTERIO DE MARINA

LEY

Don ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, Rey de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han aprobado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo 1º. Queda derogado el artículo 77 de la ley de 17 de Agosto de 1885, y suprimida, por consiguiente, la redención a metálico del servicio de la Armada, a partir del reemplazo de 1915.

Continuará, sin embargo, en vigor dicho artículo para los individuos de la inscripción marítima que, figurando en ella desde antes de cumplir los dieciocho años y debiendo ser comprendidos en el próximo

[312] La Inscripción Marítima tenía su origen en la "Matrícula de Mar" que era, como ya señalamos, el sistema de reclutamiento de marineros para la Armada desde el siglo XVII, pues éste se había establecido en el año 1607 para reclutar a las "gentes de mar" que vivían en zonas costeras y se dedicaban a actividades marítimas o relacionadas con el mar (pescadores, carpinteros de ribera, etc). Al figurar en la Matrícula de Mar, después Inscripción Marítima, eran llamados a servir en la Armada las personas de más de 14 años y hasta los 60 años, siempre y cuando fuesen declarados "aptos para el servicio", lo que implicaba tener "robustez y figura competente", si bien solo eran llamados a partir de los 20 años. El hecho de figurar en la Inscripción Marítima suponía para estos hombres liberarse de servir en el Ejército.

[313] La "redención a metálico" suponía librarse del servicio militar a cambio de la entrega de una suma de dinero. Este sistema se había implantado en 1835 para sufragar los gastos de la campaña durante la Primera Guerra Carlista, y se mantuvo en los años siguientes. En la época de Miranda como ministro, dicha norma aún estaba vigente por la Ley de 17 de agosto de 1885 de "Reclutamiento y Reemplazo del personal de tripulación de los buques de la Armada", que en su artículo 77 permitía la redención en metálico si el llamado a filas ingresaba 1.500 pesetas a las arcas del Estado. Tras su aprobación por las Cortes, la Ley de 2 de julio de 1914, puso fin para siempre a aquella injusticia.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

alistamiento, con arreglo al número 2º del artículo 17 de la ley, acrediten que no fueron incluidos en otros alistamientos anteriores por causas independientes de su voluntad.

Artículo 2º. Los individuos que deban figurar en el alistamiento para el reemplazo de 1915 con sujeción al citado artículo 17 y a la regla 1ª de la Real orden de 23 de Noviembre de 1913, serán dados de baja en la inscripción marítima si lo solicitan antes del 15 de Agosto próximo, quedando sujetos al servicio del Ejército, sin que en ningún caso les sean aplicables las sanciones que establece el artículo 41 y 68 de la ley de 19 de Enero de 1912.

Artículo 3º. Por razón de la urgencia que suponen las prescripciones de esta ley, entrará en vigor desde el día mismo en que se promulgue en la *GACETA*,

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a dos de Julio de mil novecientos catorce,

YO EL REY

El Ministro de Marina,
Augusto Miranda

6.2. LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA. ÓRGANOS INTEGRADOS EN EL MINISTERIO DE MARINA. ÓRGANOS CENTRALES

6.2.1. DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA MARÍTIMA

Esta dependencia u órgano superior del Ministerio de Marina había sido creado por la Ley de 7 de enero de 1908 (conocida como Ley Maura-Ferrándiz), como competente para el conocimiento y la administración de la "navegación mercantil" y de la "pesca marítima", coordinando sus servicios, distribuidos en varios Ministerios. Establecía la ley citada (art. 2 base D), que al Director General de Navegación y Pesca Marítima, como delegado del Ministro, le correspondía ejercer cuantas facultades unipersonales, directas, ejecutivas y administrativas tuvieran que ver sobre la navegación y la pesca marítima, sin detrimento de la unidad y responsabilidad del Gobierno, que retendría las intervenciones y prerrogativas necesarias; y las funciones consultivas estaban encomendadas a una Junta formada, en su mayoría, por representantes elegidos por las clases e industrias marítimas civiles, comprendiendo en aquellas, además de los patronos, a los profesionales y los obreros dedicados a la navegación y a la pesca.

En cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de 7 de enero de 1908, se publicó en su desarrollo el Real Decreto de 16 de enero siguiente, que en su art. 1º, establecía como organismo dependiente del Ministerio de Marina, la *Dirección General de Navegación y Pesca Marítima*, y en su art. 7º se determinaba que este "Centro" asumía los asuntos confiados a la Dirección de la Marina Mercante y los que de la Dirección de Hidrografía se le asignaban, así como el personal de prácticos, semáforos y vigías, en el orden civil; debiendo, más adelante, agregársele el personal que prestaba sus servicios en las Direcciones locales de Navegación y Pesca Marítima, que perteneciera a la escala de tierra. Se previno en el referido art. 7º del RD de 16 de enero de 1908 que, para proponer debidamente la organización que hubiese de corresponder en lo sucesivo a la Dirección General, se

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

reuniese su Junta Consultiva y que ésta se formara con todos los representantes de asociaciones o entidades y de industrias marítimas civiles que, hasta entonces, tenían derecho a concurrir a la extinguida Junta de la Marina Mercante, en unión a los que constituían la Junta Central de Pesca.

Al frente de la Dirección General se hallaba un Contralmirante del Cuerpo General de la Armada (empleo equivalente a general de brigada; con categoría de Jefe superior de Administración Civil), y su estructura se distribuía en tres secciones: 1ª Sección (Hidrografía); 2ª Sección (Navegación) y 3ª Sección (Pesca). Disponía además de: Secretaría, Archivo, Biblioteca y Habilitación.

Al frente de la 1ª Sección, estaba un Capitán de Navío, y al de las Secciones 2ª y 3ª, un Capitán de Fragata.

-Primera Sección (Hidrografía)

Era competente en los siguientes asuntos:
-En la propuesta o informes de los trabajos que deban encomendarse a la Comisión Hidrográfica.
-Revisión de planos y cartas, así como su recibo y envío al extranjero.
-Grabado y publicación de los planos y cartas que ordenase el Jefe del Estado Mayor Central.
-Confección, traducción, corrección y publicación de los "Avisos a los navegantes".
-Corrección y tirada de los Cuadernos de Faros.
-Correspondencia con las oficinas hidrográficas extranjeras.
-Correspondencia con las Sucursales en la Corte y puntos marítimos.
-Relaciones con otros Centros dentro y fuera de la Marina relativas a este servicio.
Los servicios de la Comisión Hidrográfica en su parte científica, dependían de la Dirección General y del Observatorio de Marina, que le dictaba fórmulas y métodos para las observaciones y cálculos astronómicos, geodésicos y magnéticos y aquellos otros que determinaba el art. 8 del RD de 16 de enero de 1908.

-Segunda Sección (Navegación)

Correspondía a esta Sección el conocimiento de:
-Los asuntos de las Direcciones locales de Navegación que no pertenecían al Estado Mayor Central en su calidad de Comandancias de Marina.
-Policía de puertos y su reglamentación.
-Reglamentos de practicajes, anclaje y embargo de embarcaciones, así como sus respectivas tarifas.
-Movimiento de embarcaciones en los puertos como despachos, entradas, salidas y en general cuanto se refiera a la navegación interior, de cabotaje, gran cabotaje y de altura, así como a la de recreo.
-Informes sobre depósitos flotantes de carbón, casas flotantes para baños, regatas y otros usos que se establezcan por particulares.
-Personal de prácticos de puerto y costa, con sus variadas incidencias.
-Abanderamiento de buques mercantes y su inscripción.
-Señales distintivas de buques.
-Redacción y publicación de la Lista oficial de buques.
-Reglas o reglamentos para evitar abordajes en la mar.
-Personal de Vigías, Auxiliares y Ordenanzas de Semáforos en sus diversas vicisitudes, convocatorias, ingresos, ascensos, destinos, bajas, relaciones de novedades, etc, etc.
-Material de Semáforos y Vigías; aparatos en ellos instalados a cargo de la Marina, propuestas de nuevas instalaciones y reformas de las actuales.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

-Personal técnico de la Marina Mercante, como Capitanes, Pilotos, Maquinistas y agregados con todas sus incidencias, tales como exámenes, designación de Tribunales, examen de actas y documentación, su aprobación y expedición de nombramientos.
-Dotaciones y personal mercante no especificado en el punto anterior, tales como Patrones de pesca, Patrones de cabotaje, Fogoneros habilitados para manejar en buques máquinas de menos de 40 caballos nominales de fuerza y marinería.
-Comunicaciones marítimas en lo que a Marina se refiere. Partes de viaje de la Compañía Trasatlántica.
-Incidentes sobre emigración e inmigración que afecten a Marina.
-Pasajeros y polizones.
-Reglamentación, reformas en lo legislado y disposiciones de generalidad que afecten a los temas ya citados.
-Estadística de navegación.
-Documentación varia.
-Informes sobre expedientes de obras públicas, como varaderos, diques, fábricas de salazón y conserva, etc, etc., con arreglo a los preceptos de la Ley de Puertos y Reglamento para su ejecución.
-Asuntos indeterminados relativos a la navegación mercantil.
Correspondían también a esta 2ª Sección, aunque con un Negociado titulado de *Registro y Construcción* (creado por RO de 30 de abril de 1913), a cargo de un Jefe del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, los siguientes asuntos:
-Inspección de arqueos y su reglamentación.
-Peritos arqueadores, Peritos mecánicos, Maestros de Bahía, en tanto existan y el de Peritos Inspectores de buques llamados a sustituir, en sus funciones, a aquéllos.
-Convocatoria de este personal, exámenes, admisión y bajas.
-Reconocimiento de buques.
-Trazado del disco de máxima carga.
-Reglamentos para estos servicios.

-Tercera Sección (Pesca)

A esta Sección correspondía:
-La reglamentación e incidencias sobre la pesca con almadrabas: subastas, su trámite, adjudicación y sus consecuencias.
-Reglamentación sobre los demás artes fijos, los de arrastre y tiro, los de cebo, rodeo, deriva y artes varios.
-Crustáceos y mariscos; concesiones de cetáreas y viveros; establecimientos de piscicultura; pesca en el Mar Menor y en los deltas del Ebro.
-Asuntos relacionados con la pesca internacional en los ríos limítrofes Miño, Bidasoa y Guadiana.
-Infracciones de la pesca por españoles y por buques extranjeros en nuestras aguas.
-Estadística de pesca.

Disponía también, como ya quedó apuntado, la Dirección General de una Secretaría para: el Registro general de entrada y salida de la correspondencia y la distribución de los asuntos en las tres Secciones mencionadas; la salida y cierre de la correspondencia; la Asesoría de la Dirección General; la reglamentación y asuntos del personal de delineadores, fotógrafo, grabadores y el obrero de máquinas grabador y estampador; los demás asuntos que no estuviesen especificados de un modo concreto ni tuviesen aplicación en las secciones correspondientes.

El Reglamento Orgánico del Ministerio de Marina, aprobado por RD de 22 de septiembre de 1917, en relación a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima estableció que a esta le

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

correspondía: A) los trabajos hidrográficos en sus variadas manifestaciones. B) La policía de los puertos. C) Los asuntos relativos a los buques del comercio, en su parte material. D) Idem sobre su personal. E) Todo lo relativo a la pesca marítima. Y por Real Orden de 26 de febrero de 1918 se creó la Inspección de estudios científicos y estadísticos de pesca, siendo ministro de Marina D. Amalio Gimeno.

6.2.2. JUNTA CONSULTIVA DE NAVEGACIÓN Y PESCA MARÍTIMA

Su organización, funcionamiento y atribuciones quedaron establecidos en el Reglamento aprobado por RD de 15 de abril de 1911, conforme a lo dispuesto en la Ley de 7 de enero 1908. En el ámbito de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, la Junta Consultiva estaba compuesta por representantes de los departamentos ministeriales y centros directivos y de las entidades, clases e industrias marítimas que se relacionan más adelante.

Se dividía en dos Secciones, una de Navegación y otra de Pesca, pudiendo las Secciones subdividirse en Comisiones. El Director General de Navegación y Pesca Marítima era el Presidente de la Junta y de sus dos Secciones.

- Sección de Navegación

Formaban parte de la *Sección de Navegación* de esta Junta cuatro clases de vocales:

-Representantes nombrados por los departamentos ministeriales y centros directivos.
-Representantes designados por entidades.
-Representantes elegidos por clases e industrias.
-Representantes de navieros o Compañías de navegación de más de 20.000 toneladas.

Por el primer grupo estos vocales eran nombrados: uno por el Ministerio de Fomento, otro por el de Instrucción pública, otro por el de Estado, otro por el de Hacienda, otro por el de Gobernación; el Jefe de la Sección de Navegación de la Dirección General; el Jefe del Negociado de Registro y construcción de la citada Dirección General; el Secretario de la misma, que lo era también de la Junta y de la Sección de Navegación.

Por el segundo grupo, tenían derecho a designar un representante como vocal de la Sección de Navegación cada una de las siguientes entidades: 1º el Consejo Superior de Fomento, 2º el Consejo de Emigración, 3º el Consejo de Sanidad, 4º las Juntas de Obras de puertos, 5º las Cámaras de Comercio que tuviesen sección de Navegación, 6º la Liga Marítima Española, y 7º las Asociaciones de Capitanes y Pilotos que tuviesen más de cien socios cada una.

Por el tercer grupo (clases e industrias), tenían derecho a elegir un vocal de la Sección de Navegación, las clases e industrias siguientes: 1º los navieros y Compañías nacionales de buques dedicados a la navegación de gran cabotaje y altura; 2º los navieros y Compañías nacionales de vapores dedicados al cabotaje; 3º los navieros y Compañías nacionales de veleros dedicados al cabotaje; 4º los navieros y Compañías nacionales de líneas subvencionadas por el Estado, que no hubiesen votado en las elecciones de los números primero y segundo; 5º los constructores navales; 6º los prácticos de puerto y de costa; 7º los patrones de cabotaje; 8º los fogoneros habilitados y los fogoneros embarcados como tales en buques nacionales; y 9º los marineros embarcados como tales también en buques nacionales.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Y tenían derecho a elegir dos vocales de la Sección de Navegación: los capitanes y pilotos; y los maquinistas navales.

Por el cuarto grupo, cada naviero o Compañía nacional que poseyera más de 20.000 toneladas de registro bruto en buques españoles, tenía derecho a designar un representante como vocal de la Sección de Navegación.

- Sección de Pesca

Respecto a la *Sección de Pesca* de esta Junta, formaban parte de la misma, además del Director General que la presidía: 1º un especialista en Zoología marítima; 2º el Jefe de la Sección de Pesca de la Dirección; 3º un auxiliar de la misma Sección; 4º el Secretario de la Dirección, que lo era también de la Sección; 5º un vocal elegido por los armadores de los vapores de pesca; 6º otro por los armadores de veleros de pesca con más de tres toneladas de arqueo bruto en las costas del Mediterráneo y más de siete en las del Océano, que es el límite puesto a las parejas del *Bou*; 7º otro por los arrendatarios de almadrabas; y 8º otro por cada grupo de las provincias que se determinan a continuación, elegido por las Juntas provinciales del grupo. Grupos de provincias: a) San Sebastián, Bilbao, Santander y Gijón; b) Ferrol, La Coruña, Villagarcía, Pontevedra y Vigo; c) Huelva, Sevilla, Cádiz y Algeciras; d) Málaga, Almería, Cartagena y Alicante; d) Valencia, Tarragona y Barcelona; e) Baleares; f) Canarias.

La representación de las industrias de pesca debía recaer precisamente en uno de la clase. Los propietarios de buques de pesca que sumasen más de 1.000 toneladas de arqueo de registro bruto, tenían derecho a designar un representante como vocal de la Sección de Pesca, no pudiendo exceder de dos los vocales de esta clase. Para la elección de los vocales de la Sección de Pesca se observaban diferentes reglas según la representación lo fuese de armadores de buques de diversa clase (vapores, veleros de pesca), arrendatarios de pesqueros para almadrabas, etc, y las elecciones se verificaban en las Direcciones Locales de Navegación y Pesca. En cada una de estas elecciones, el Director Local, acompañado de dos electores de la clase respectiva, verificaba el escrutinio firmando los tres el acta por duplicado, haciendo constar a qué clase correspondía la elección.

El escrutinio general en ambas Secciones (art. 13), se hacía en la Dirección General con las actas electorales recibidas de las Direcciones Locales de Navegación, una Junta compuesta por el Director General, dos Jefes de Sección y el Secretario General. Del resultado se daba cuenta a la Sección correspondiente de la Junta Consultiva de la Dirección, así como de los escrutinios parciales recibidos de los puertos, para que que la Junta determinase, en definitiva, sobre cada vocal; y notificara su nombramiento a los vocales elegidos por mayoría. En el caso de que hubiese empate, se realizaba un sorteo con los nombres de los candidatos empatados, y el que la suerte designase, sería el elegido. Las elecciones generales se verificaban cada cuatro años (art. 15), que era el plazo de duración que se fijaba a una Junta. Cuando hubiese una vacante de un vocal electivo se convocaba a elección parcial del mismo.

Respecto a las reuniones de la Junta Consultiva en pleno, o cada una de sus Secciones, se reunía ordinariamente dos veces al año, celebrando cada vez las sesiones necesarias, y extraordinarias cuando las convocase el propio Director General de Navegación y Pesca para tratar de algún asunto importante que tuviese que someter a su consulta, o la pidiesen por escrito, para asuntos determinados, vocales de diferente clase.

Por otra parte, cabe destacar que las Secciones de Navegación y de Pesca de la Junta Consultiva (art. 17) debían informar sobre los asuntos relativos a la Marina Mercante y a la pesca marítima,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

cuya consulta recibiesen a requerimiento del Gobierno, y sobre los de su propia iniciativa, aun cuando no correspondiese su resolución al Ministerio de Marina. La Junta se reunía en pleno cuando tenía que deliberar sobre asuntos considerados comunes a la navegación y pesca marítima.

La Junta podía proponer también al Gobierno (art. 18) la organización de los servicios a cargo de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, para que previo acuerdo entre los diversos Ministerios competentes, se realizasen de manera metódica y progresiva, las reformas que requiriese el régimen vigente en esos asuntos, a fin de que la administración de cuanto se refiere a los "intereses marítimos" nacionales dependiesen de un solo Centro directivo.

Las Secciones de Navegación y Pesca podían dividirse en el número de Comisiones que acordase la Junta (art. 19), en relación con la división de negociados que para el despacho de los asuntos se hiciese en cada una de las Secciones de la Dirección General. Una Comisión Permanente, formada por los Presidentes de todas las Comisiones, estaba en constante relación con el Director General, para cooperar al mejor éxito de la gestión colectiva confiada a la Junta. Para la consecución de ello, las Comisiones y sus Presidentes, podían conocer los servicios y el funcionamiento de todos los organismos o dependencias encargadas de ellos y ejercer las funciones de propuesta y consulta a la Junta, que considerasen necesarias.

6.3. ÓRGANOS PERIFÉRICOS DEL MINISTERIO DE MARINA

6.3.1. COMANDANCIAS DE MARINA

Dependencias oficiales fundamentales del Ministerio de Marina en asuntos de las marinas civiles y la navegación fueron las Comandancias de Marina, que eran oficinas públicas periféricas con jurisdicción en sus respectivas provincias marítimas. En ellas tenía su residencia el Comandante de Marina y Capitán del puerto (después denominado Director local de Navegación y Pesca Marítima[314]). Su titular como Comandante de Marina ejercía jurisdicción militar y como Capitán de Puerto (o Director local de Navegación y Pesca Marítima) dirigía los asuntos puramente marítimos de carácter civil.

Actualmente existen Comandancias Navales en algunos puertos -como sucesoras de las antiguas Comandancias Militares de Marina-, y Capitanías Marítimas en todos los puertos con las funciones que les corresponden según la legislación vigente, asumiendo las propias de los antiguos capitanes de puerto.

[314] Según lo dispuso la base D del artículo 2º de la Ley de 7 de enero de 1908. Fueron las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793 las que regularon las funciones y competencias de la figura del "capitán de puerto", ya existente aunque no de forma homogénea durante los siglos XVII y XVIII. A partir de dichas RR.OO., se regulan entre otros aspectos la de ejercer como jefe de los prácticos de puerto, en calidad de "práctico primero del puerto" en donde desempeñara su cargo el capitán de puerto. En esa función se le asignaba la gratificación conocida como "sexto de practicaje", correspondiente a la sexta parte de la recaudación bruta del servicio de practicaje local de un determinado puerto. Esta gratificación estuvo vigente durante casi doscientos años (1793-1992), si bien posteriormente se utilizó también para financiar otras actividades relacionadas, a través de su ingreso en el Tesoro Público. Así, por ejemplo, para el mantenimiento de los semáforos de la Marina, enseñanzas náuticas, donaciones a la "Mutualidad Benéfica de los Prácticos" y otros fondos del "Montepío Marítimo" e incluso para adquirir balleneras para los hombres voluntarios de la "Matrícula de Mar". Ya en el siglo XX, se creó el Fondo Económico de Practicajes, agrupando todas las cantidades obtenidas en cada puerto, asignando partidas regladas a cada capitán de puerto. Como máxima autoridad del puerto, el Comandante de Marina era también el jefe de los prácticos. La Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante anuló el antiguo "sexto de practicaje", y cambió la denominación de capitán de puerto por la vigente de Capitán Marítimo. Ver IÁÑEZ LLAMAS, Francisco (2018): *Practicaje de puerto: el capitán de puerto y el sexto de practicaje*. Colegio Oficial de Prácticos de Puerto/Federación de Prácticos de Puerto de España.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

A) ANTECEDENTES

Las Ordenanzas Generales de la Armada (aprobadas por Real Orden de 8 de marzo de 1793; tratado 5º, título 7º), fueron inicialmente las que determinaban los deberes y atribuciones de los Capitanes de puerto; y las Ordenanzas de Matrícula (de 12 de agosto de 1802) las que establecían las facultades de los Comandantes de Marina de provincia en todo lo que afectaba al ejercicio de la jurisdicción y mando inmediato de las "matrículas de mar" constituidas por los pilotos, patrones y demás personas dedicadas a la navegación y las industrias marítimas. Posteriormente, por Real Decreto de 27 de noviembre de 1867 (reinado de Isabel II), fueron refundidos ambos cargos y desde entonces los Comandantes de Marina eran al mismo tiempo Capitanes del puerto de su residencia (Director local de Navegación y Pesca Marítima desde 1908).

B) TITULAR, COMPETENCIAS, SERVICIOS Y PERSONAL

El Comandante de Marina, al frente de su respectiva Comandancia de Marina, era un jefe de la Armada, que tenía encomendadas las funciones preventivas, ejecutivas y jurisdiccionales inalienables del Estado en todo lo que se relacionaba con la navegación y la pesca marítima. En el orden gubernativo, era de su competencia cuanto se refería al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque en los muelles, remolque y auxilios marítimos, despacho de buques, inscripción marítima del personal y material, y otros cometidos similares; en el orden judicial ejercían la jurisdicción delegada del Comandante General del Apostadero a que la provincia marítima pertenecía, interviniendo en los procedimientos sobre naufragios, averías, salvamentos y abordajes, y previniendo la formación de causas de la competencia de la jurisdicción de Marina por los delitos de los que tuviese conocimiento, cometidos en los límites de su jurisdicción.

Los Comandantes de Marina lo eran a la vez de las "Brigadas de Inscripción Marítima" de sus provincias marítimas, y como tales, tenían las atribuciones que les señalaba la Ley de Reclutamiento de la Armada. También, eran Vocales natos de las Juntas de Obras de sus Puertos, así como de las de Sanidad.

Los servicios que prestaban las Comandancias de Marina eran los siguientes: 1. servicios de navegación, practicaje, pesca, meteorológico y médico; 2. servicio militar de reclutamiento del personal de marinería para los buques de la Armada; y 3. servicios judiciales.

Como personal destinado en las Comandancias de Marina y para auxiliar al Comandante de Marina en todos los servicios que tenía encomendados, había un número determinado de jefes[315], oficiales, contramaestres de puerto y escribientes, cuyo número variaba en función de la importancia del puerto. Existían además en todas ellas un asesor jurídico, a quien el Comandante de Marina consultaba en los asuntos preceptivos según las disposiciones vigentes y en cuantos lo requiriese para tener la opinión razonada de dicho letrado.

-Servicio de Navegación

[315] Antiguamente los oficiales de la Armada se dividían en dos categorías: Oficiales, que comprendía los empleos de alférez de fragata, alférez de navío y teniente de navío; y Jefes, que comprendía los empleos de capitán de corbeta, capitán de fragata y capitán de navío. Actualmente los oficiales se clasifican en dos categorías: Oficiales (de alférez de navío a capitán de navío) y Oficiales Generales (para los empleos de contralmirante, vicealmirante, almirante y almirante general). El empleo de alférez de fragata-alumno corresponde a los alumnos de 5º curso del Cuerpo General de la Armada.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Comprendía este servicio cuanto afectaba a los puertos, buques y personal que los tripulaba. Respecto a los puertos correspondía a las Comandancias de Marina la vigilancia de éstos, así como de los fondeaderos, para guardar el orden y policía debidos y que se cumpliesen los reglamentos y órdenes emanadas del Comandante de Marina de la provincia.

En lo referente a los buques se llevaban listas con todas las vicisitudes pertenecientes a la matrícula de la provincia; en ellas se instruían los expedientes de matriculación y abanderamiento de los buques, según fuesen de procedencia o construcción nacional o extranjera, siendo atribución de los Comandantes de Marina el aprobar provisionalmente los expedientes de abanderamiento, o sea la concesión del pabellón nacional para que bajo él pudiesen los buques de procedencia extranjera y propiedad de nacionales o nacionalizados dedicarse a la navegación. Para ello era condición indispensable que los armadores de los buques hubiesen satisfecho a la Hacienda Pública los derechos de introducción (también conocidos como de abanderamiento), que se abonaban con arreglo a una tarifa, llamados "Aranceles de Importación y Exportación", que eran aprobados por real decreto y publicados en la *Gaceta de Madrid* (hoy *Boletín Oficial del Estado*), cuyas cuantías dependían del tipo de embarcación (por ejemplo: buques de hierro o acero y de construcción mixta para carga de mercancías, movidos por propulsores actuados por máquinas instaladas a bordo; buques de hierro o acero y de construcción mixta para carga de mercancías y pasaje; buques de hierro o acero y de construcción mixta, sólo para pasaje.; buques sin motor interior o movidos por velas; buques de madera, movidos por propulsores actuados por máquinas instaladas a bordo; buques de madera sin motor interior o movidos por velas; barcos inutilizados para la navegación que se destinasen a depósitos flotantes en los puertos o a su desguace; diques flotantes, dragas, gánguiles, depósitos de agua flotantes y otros aparatos análogos no destinados a la navegación, con o sin motor; despojos de buques extranjeros que hubiesen naufragado en las costas españolas).

En las Comandancias de Marina había una Oficina para el "Despacho de Buques", que funcionaba desde la salida a la puesta del sol, y aún de noche si las circunstancias lo exigiesen, en cuyos registros se anotaban la entrada y salida de cuantos buques tocasen en el puerto; despachándolos después de comprobar que llevaban en regla su documentación, que el personal que los tripulase era el reglamentario según el tonelaje, fuerza de la máquina y navegación que efectuasen; y de que el buque se hallaba en buenas condiciones para hacerse a la mar llevando los pertrechos que los reglamentos señalaban. También existía en las Comandancias de Marina una sección encargada de la comprobación y liquidación de primas a la navegación de los buques de matrícula.

Para llevar a efecto los reconocimientos de las embarcaciones mercantes, arquearlas y señalarles la línea de máxima carga, existían en cada uno de los puertos capitales de provincias marítimas los "Peritos inspectores de buques", que eran funcionarios dependientes del Comandante de Marina, que pasaron a asumir las funciones que anteriormente desempeñaban peritos de tres clases: arqueadores, mecánicos y maestros de bahía, que ejercían sus funciones sobre arqueo de los buques los primeros; lo referente a reconocimiento de máquinas, cascos metálicos y determinación de las líneas de máxima carga los segundos; y reconocimiento de cascos de madera, aparejo, botes, luces, etc, los terceros. Los honorarios por todas las operaciones eran los mismos en todos los puertos de España, y se regían igualmente por las tarifas aprobadas por real orden y publicadas en la *Gaceta de Madrid*. Tarifas todas ellas que variaban según el tipo de embarcación y según su peso o tonelaje, habiendo de tres tipos: tarifa de honorarios por las operaciones de arqueo; tarifas que fijan los honorarios por las operaciones de máxima carga; y tarifas de reconocimientos.

En todo caso, eran de cuenta de los Navieros o Armadores el facilitar los medios de transporte de la Comisión de reconocimiento, de a bordo a tierra y viceversa y también si se requiriesen medios de transporte por tierra. De cuenta de aquellos era también el abono al Perito Inspector de los gastos de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

viaje y dietas diarias que permaneciese ese funcionario fuera del puerto de su residencia, que era el de la capital de la provincia marítima, si de ésta hubiera de ausentarse para llevar a cabo la operación. Por su parte, los jefes y oficiales del Cuerpo de Ingenieros y del Cuerpo General de la Armada cuando asistiesen a los reconocimientos, como técnicos, tenían derecho al abono de honorarios cuya cuantía era para los jefes del doble de las que correspondían al perito inspector y de vez y media para los oficiales.

Por lo que se refiere al personal que tripula los buques mercantes, en las Comandancias de Marina se celebraban los exámenes para patrones de cabotaje, del tráfico interior del puerto y de fogoneros habilitados; y en las Comandancias de Marina de Bilbao, La Coruña, Cádiz, Cartagena y Barcelona se celebraban los exámenes de pilotos y capitanes de la Marina Mercante, y en las mismas a excepción de La Coruña y en la de Ferrol los de Maquinistas navales.

-Servicio de Practicaje

Los Comandantes de Marina eran presidentes de las Juntas locales de practicaje encargadas de establecer las reglas que regulasen estos servicios y fijar las tarifas que por ellos habían de abonarse, sirviendo de norma para la reglamentación las disposiciones vigentes en cada momento. En cada Puerto existía un número fijo de Prácticos, a las órdenes del Comandante de Marina correspondiente, de quien directamente dependían siendo él el responsable de velar por el buen cumplimiento de este servicio con arreglo al Reglamento del Puerto. Las vacantes de prácticos de los puertos se cubrían mediante oposiciones celebradas en las Comandancias de Marina del puerto en que surgiese vacante.

-Servicio de Pesca

Correspondía a la jurisdicción de Marina[316] el conocimiento de las infracciones de los reglamentos en las aguas del mar, y sus autoridades tenían competencia para la reglamentación y vigilancia de la pesca en el mar velando por su cumplimiento. Regulación que en la parte local podía ser dictada por las Juntas provinciales de pesca presididas por el Comandante de Marina y que integraban a cuantos elementos estaban interesados en la industria pesquera: en ellas estaban representadas las diversas artes usadas en la provincia marítima, los establecimientos ostrícolas y piscícolas, las almadrabas, los fabricantes de salazón, conservas y otras.

Correspondía también a la Marina[317], la concesión de toda clase de pesquerías, almadrabas, corrales, parques ostrícolas y otras industrias de pesca, siendo las Comandancias de Marina las encargadas de tramitar los expedientes para estas concesiones. Y en lo relativo al personal dedicado a la pesca, los exámenes para patrones de pesca se celebraban en la sede de las Comandancias de Marina, siendo su titular quien otorgaba los nombramientos.

-Servicio Meteorológico

Por Real Orden de 1 de mayo de 1878 se organizó el servicio meteorológico para poner a disposición del público los partes que se recibían del Observatorio Astronómico de Madrid, y para que los pescadores -principalmente-, tuviesen conocimiento con la debida anticipación del tiempo y posibles temporales que se avecinasen; suministrándose al propio tiempo por parte de las Comandancias de Marina a dicho observatorio central las observaciones locales del tiempo, que

[316] Art. 7º, punto 16, de la Ley de organización y atribución de los Tribunales de Marina.

[317] Art. 46 de la Ley de Puertos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

sirviesen para prever la distribución general de las presiones y por lo tanto el tiempo reinante en las diversas costas del territorio nacional.

-Servicio Médico

A los efectos de prestar asistencia médica a las tripulaciones de los buques mercantes que arribaban a los puertos españoles, se estableció por Real Orden de 22 de mayo de 1885 un servicio médico -consulta diaria y gratuita-, en algunas de las más importantes Comandancias de Marina, y prestándose este servicio por médicos de la Armada. Posteriormente dicha disposición fue ampliada estableciéndose este servicio en todas las Comandancias de Marina, si bien por falta de tripulantes interesados, sólo se mantuvo este en aquellas Comandancias en las que estuviesen destinados médicos de la Armada.

-Servicio militar de reclutamiento del personal de marinería para los buques de la Armada

Si bien en el año 1873 fueron abolidas las matrículas de mar, se estableció la obligación de inscribirse en los libros de Inscripción Marítima a todas las gentes de mar si querían dedicarse a la navegación, pesca y tráfico del puerto. Desde entonces la Inscripción Marítima fue la base del reclutamiento de la Armada. En las Comandancias de Marina se formaba todos los años el alistamiento de los inscritos marítimos a quienes por cumplir en el siguiente la edad de veinte años les correspondía ser incluidos en el reemplazo para el año siguiente. En las operaciones de alistamiento y reemplazo, intervenía un Tribunal del Trozo, compuesto del Comandante de Marina como presidente y como vocales el Juez municipal y el Concejal Síndico del Ayuntamiento. El tribunal daba fin a sus funciones con la declaración de inscritos para el servicio activo, que tenía lugar el primer domingo del mes de diciembre. Desde ese momento eran las Comandancias de Marina las encargadas de tramitar los expedientes, en los que podían figurar excepciones, exenciones e incluso prófugos.

-Servicio Judicial

En aquella época la Jurisdicción de Marina era competente para conocer por razón del delito, de las causas que contra cualquier persona se instruyesen, entre otras por las siguientes: a) los de contrabando marítimo de todas clases; b) los de naufragios, abordajes, arribadas y los que se hallasen consignados en las leyes de Marina y que se cometiesen con ocasión de las represalias; c) las infracciones de la legislación de Marina referentes a la policía en las naves, puertos y zonas marítimas, así como también la contravención a los reglamentos de pesca en las aguas saladas del mar. Y por razón del lugar, lo era también para conocer de las causas que se instruyesen por los delitos o faltas siguientes: a) los cometidos en las aguas del mar; b) los cometidos a bordo de las embarcaciones mercantes que se hallasen en los puertos, bahías, radas, ríos navegables o cualquier otro punto de la zona marítima del Reino.

Dado que la jurisdicción delegada del Comandante General del Apostadero residía en el Comandante de Marina de la provincia marítima, era esta autoridad a quien correspondía prevenir la formación de causas por los delitos cometidos dentro de su jurisdicción, ordenando la incoación del correspondiente procedimiento a uno de los oficiales a sus órdenes, que a estos efectos actuaba con el carácter de Juez.

En los expedientes de naufragio, abordaje y otros, que se tramitaban con arreglo a la Instrucción de 4 de junio de 1873, una vez que eran elevados por el Juez al Comandante de Marina, debían ser vistos facultativamente por una Junta de capitanes presididos por él, para determinar si del

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

accidente era criminalmente responsable algún miembro de la tripulación. En los expedientes de hallazgos en la mar, después de oír a su asesor, el Comandante de Marina decidía lo que procediese de conformidad con la citada Instrucción; pero si el hallazgo tuviese lugar en la costa, era de la competencia de la autoridad jurisdiccional el resolver su entrega a quien justificase ser su legítimo dueño o, en su caso, a la Hacienda.

6.3.2. AYUDANTÍAS DE MARINA

Eran las oficinas públicas del Ministerio de Marina correspondientes a los distritos marítimos, en donde tenían su residencia los Ayudantes de Marina y Directores locales de Navegación. Las Ayudantías de Marina eran en los distritos lo que las Comandancias de Marina en las provincias marítimas, ostentando prácticamente las mismas competencias.

Los Ayudantes de Marina eran los Jueces permanentes de sus distritos y como tales en cuanto tenían conocimiento de un hecho delictivo de la competencia de la Jurisdicción de Marina, debían incoar el correspondiente procedimiento dando cuenta de ello a la autoridad jurisdiccional de la que directamente dependían en todo lo que afectaba a los procedimientos judiciales. En el orden gubernativo dependían del Comandante de Marina de su provincia y eran autónomos en cuanto afectaba al régimen del puerto pues en los mismos estaban investidos de la misma autoridad que los Comandantes de Marina en los suyos, siendo todos ellos -tanto Comandantes de Marina como Ayudantes de Marina-, Directores locales de Navegación y Pesca marítima de sus respectivos puertos.

En los servicios de pesca los Ayudantes de Marina presidían las Juntas locales de pesca constituídas en forma análoga a las de las provincias. En las Ayudantías de Marina había destinados contramaestres de puerto, según las necesidades del servicio, y podían contar con asesor jurídico, llamado Asesor de Marina del distrito.

6.3.3 INSPECCIONES RADIOTELEGRÁFICAS

Por Real Decreto de 24 de enero de 1908 se asignó al Ministerio de Marina la inspección de las estaciones radiotelegráficas que tenían que llevar los buques mercantes y, por delegación, a la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. En cumplimiento a lo anterior, por Real Orden de 21 de mayo de 1914, dictada siendo ya ministro Augusto Miranda, se crearon las Inspecciones Radiotelegráficas en el litoral, asignándose al frente de ellas a jefes y oficiales de la Armada. La principal misión de estas inspecciones era: -inspeccionar la eficacia de las estaciones a bordo de los buques mercantes españoles y de los extranjeros que tomasen pasaje en puertos españoles; -cuidar de que el personal radiotelegrafista estuviese provisto de los certificados oficiales; -velar por el cumplimiento de los reglamentos de la “Convención radiotelegráfica de Londres” y de “Seguridad en la navegación”; -policía general de la radiotelegrafía a bordo. El Reglamento para el servicio de las instalaciones de inspección de la radiotelegrafía a bordo de los buques mercantes, que había sido aprobado por Real Orden de 4 de septiembre de 1914, señalaba las atribuciones y obligaciones de los Inspectores radiotelegráficos, la forma de tramitar los expedientes para instalar a bordo las estaciones de telegrafía sin hilos, las condiciones que debían cumplir, buques obligados a llevarlas, y otras disposiciones.

En la época de Augusto Miranda como ministro de Marina existían cinco Inspecciones radiotelegráficas (sus titulares Inspectores), que dependían de los Comandantes de Marina de los puertos a que estaban afectas, distribuidas en el litoral español según las provincias marítimas que

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

existían en el Cantábrico, el Estrecho y el Mediterráneo (dependientes de los Apostaderos Marítimos de Ferrol, Cádiz y Cartagena), en la siguiente forma:

A) Inspección de Bilbao, que comprendía las provincias marítimas de San Sebastían, Bilbao, Santander y Gijón. El Inspector tenía residencia en Bilbao.

B) Inspección de Vigo, que comprendía las provincias marítimas de La Coruña, Villagarcía, Pontevedra y Vigo. El Inspector tenía residencia en Vigo.

C) Inspección de Cádiz, que comprendía las provincias marítimas de Huelva, Sevilla, Canarias y Cádiz. El Inspector tenía residencia en Cádiz.

D) Inspección de Cartagena, que comprendía las provincias marítimas de Algeciras, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Melilla y Ceuta. El Inspector tenía residencia en Cartagena.

E) Inspección de Barcelona, que comprendía las provincias marítimas de Valencia, Tarragona, Barcelona, Mallorca y Menorca. El Inspector tenía residencia en Barcelona.

Los Inspectores radiotelegráficos tenían derecho a devengar honorarios[318] por todos aquellos reconocimientos de recepción de instalaciones que hicieran. Los reconocimientos anuales para expedir los certificados que prevenía la Convención de Londres sobre la seguridad de la vida en el mar, eran gratuitos. Sin embargo, cuando por conveniencia de los armadores de los buques se efectuasen en otro puerto diferente, debían abonar al Inspector los gastos de traslado al puerto que designasen.

6.4. OTROS ORGANISMOS OFICIALES RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN, EL COMERCIO Y LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS NO DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE MARINA

6.4.1. ÓRGANOS CENTRALES DE LA ADMINISTRACIÓN

Como principales organismos oficiales, dependientes de varios Ministerios, podemos señalar los siguientes:

- DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TRABAJO

Creada por RD de 2 de diciembre de 1910 en el seno del entonces Ministerio de Fomento, se reorganizó por otro RD de fecha 13 de septiembre de 1911. Se componía de las siguientes dependencias: 1º. Junta Consultiva de Industria, Trabajo y Comercio y Comunicaciones marítimas. 2º. Negociados de Comercio Interior, de Industria, de Trabajo, de Personal y asuntos indeterminados, de Comunicaciones marítimas, el de Registro de la Propiedad Industrial y Comercial y Sección de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación. 3º. De los servicios especiales del Centro de Inspección de Seguros, Negociado de Emigración, Delegación especial de Ingenieros y obreros en el extranjero, y Centro de Comercio exterior y Expansión comercial.

- CONSEJO SUPERIOR DE FOMENTO

[318] Por ejemplo, para el año 1915 la cuantía de estos honorarios era de 100 pesetas, y 25 más por cada transmisor auxiliar que, independientemente de la instalación de socorro llevase el buque.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Regulaban su competencia y funcionamiento el RD de 7 de octubre de 1910 (modificado en 1911 y 1912) y el Reglamento de 3 de junio de 1911. Se componía de 30 vocales electivos, representando a diversas Cámaras y Asociaciones, entre ellos 2 vocales por las asociaciones de navieros y constructores de buques. Disponía de una Comisión Permanente. Le correspondía dictaminar sobre los asuntos que el Gobierno o el Ministro de Fomento sometiese a su estudio, así como promover cuantas medidas estimase convenientes para el desarrollo de los intereses que representaba. La Comisión permanente estaba facultada para elevar, por propia iniciativa, al Ministro las medidas encaminadas a fomentar el desarrollo de la riqueza agrícola, industrial y mercantil y de las industrias y comunicaciones marítimas en todas sus manifestaciones.

- CENTRO DE COMERCIO EXTERIOR Y EXPANSIÓN COMERCIAL (DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TRABAJO)

Creado por RD de 2 de noviembre de 1910, dependiente de la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, con carácter de servicio especial del Ministerio de Fomento, siendo su competencia entender de cuanto se relacionase con el fomento del comercio exterior. Disponía de agentes corresponsales en España, distribuidos en las siguientes regiones: Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valencia, Málaga, Sevilla, Santander, Valladolid, Badajoz, La Coruña, Bilbao, Baleares y Canarias. Existían además Agentes honorarios, sin retribución, en Vigo y Puerto de Santa María.

- SECCIÓN DE PROTECCIÓN A LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS (DIRECCIÓN GENERAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TRABAJO)

Dependiente del Ministerio de Fomento, se creó como consecuencia de la Ley de 14 de junio de 1909 para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas. Como sección cuarta de la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, disponía de dos negociados; el Primero se encargaba de los concursos para la contratación de los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares; las incidencias y reclamaciones sobre el cumplimiento de los contratos; el abono de las subvenciones a las Compañías concesionarias; la inspección administrativa de las mismas; las tarifas e itinerarios y cuantos asuntos se derivaban de la ley citada. Al Seguundo negociado correspondía la liquidación de primas a la navegación; construcción naval, exportación del carbón y a las pesquerías canarias; las incidencias y reclamaciones sobre las mismas; la estadística marítima comercial y las listas de las líneas de navegación nacionales y extranjeras y de los fletes sobre las mismas.

- SERVICIO CENTRAL DE PUERTOS Y FAROS (DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS)

Creado en el seno del Ministerio de Fomento el 2 de enero de 1914, dependiente de la Dirección General de Obras Públicas, le correspondía el examen y aprobación técnica de los proyectos de obras nuevas; las conservaciones y reparaciones no sometidas a informe del Consejo de Obras Públicas; la aprobación de los presupuestos de gastos de estudios y de conservación y abastecimiento y la de las cuentas a que daban lugar estos diferentes servicios; el estudio e informe de los proyectos de obras nuevas; de los presupuestos anuales de ingresos y gastos que presentaban las Juntas de Obras de Puertos; de las liquidaciones de obras nuevas, conservación y reparación; de los expedientes de concesiones en la zona marítima y de todos los asuntos que la Dirección General creyese conveniente; la tramitación de los incidentes a que diesen lugar los expedientes de concesiones en la zona marítima y la resolución de cuantos incidentes y consultas promoviesen los Ingenieros Directores de las Juntas de Obras de Puertos, los Ingenieros Jefes de las provincias o los Ingenieros Jefes de Señales Marítimas; etc. Este organismo estaba confiado al Cuerpo de Ingenieros

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

de Caminos, Canales y Puertos. Disponía de una Sección de Puertos y de una Sección de Señales Marítimas (Faros). Los faros existentes en España eran inspeccionados por las Jefaturas de Obras Públicas de las provincias y su gobierno estaba a cargo del Cuerpo de Torreros de Faros.

- INSPECCIÓN GENERAL ADMINISTRATIVA DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS[319]

Creada en el Ministerio de Fomento, en marzo de 1911, y a cargo de un Inspector General, a las órdenes del Director General de Obras Públicas, tenía como funciones las siguientes: -la inspección de las oficinas y servicios administrativos que dependan de las Juntas; - el examen e informe, desde el punto de vista administrativo, de los planes de trabajos, presupuestos anuales de ingresos y gastos, plantillas de personal, cuentas y liquidaciones de las obras terminadas y demás asuntos de carácter económico-administrativo; -proponer la distribución del crédito asignado en los presupuestos generales del Estado para subvencionar las obras de puertos a cargo de Juntas; -proponer plantilla de personal de la inspección administrativa y sus funcionarios; -informar a la Superioridad sobre cuantos asuntos juzgue conveniente oir su dictamen, y desempeñar las comisiones que le confiase relacionadas con el servicio puesto a su cargo; -instruir los expedientes de responsabilidad que mandase formar la Superioridad. Para ser nombrado Inspector General era necesario tener la categoría de Jefe Superior de Administración civil.

- CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACIÓN

Dependientes del Ministerio de Fomento todos los servicios y organismos relacionados con la emigración[320], el Consejo Superior se componía de vocales de tres categorías: natos, de libre nombramiento del Ministro y electivos.

1º) Eran vocales natos: los subsecretarios de Estado y Fomento; los directores generales de Agricultura, de Obras Públicas, de Comercio, Industria y Trabajo, y del Instituto Geográfico y Estadístico; un representante del Ministerio de la Guerra (Ejército), otro del de Marina; un vocal designado por el Instituto de Reformas Sociales de entre los elegidos libremente por el Gobierno; el presidente de la Liga Marítima; el Inspector General de Sanidad exterior; un individuo de la Sociedad Geográfica designado por la misma; y un vocal de la Junta Central de Colonización Interior.

2º) Como vocales nombrados por el Ministro en número de nueve, podían ser designadas personas que se hubiesen distinguido por sus estudios geográficos, sociales o económicos, o que hubiesen residido en países a los que principalmente se dirigía la emigración española, siendo las vacantes cubiertas a propuesta en terna por el Consejo.

3º) Los vocales electivos eran cuatro en representación del elemento obrero, cuatro en representación de los navieros y armadores autorizados para transportar emigrantes, y otros tantos en representación de los consignatarios de buques también autorizados para dicho transporte. Los obreros, navieros y consignatarios elegían también tantos suplentes como vocales les correspondía designar.

[319] El Reglamento de las Juntas de Obras de Puertos entonces vigente era el aprobado por Real Decreto de 17 de julio de 1903.

[320] La legislación española referente a la emigración se inició con la Ley de 21 de diciembre de 1907 y su Reglamento de 30 de abril de 1908. En la misma se estableció un Consejo Superior de Emigración, regulándose sus funciones, y dependía del Ministerio de Gobernación. Recordemos que las primeras décadas del siglo XX fueron de gran flujo migratorio de ciudadanos españoles principalmente a países hispanoamericanos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El Presidente del Consejo era elegido por mayoría de votos de sus miembros. La Secretaría del Consejo era desempeñada por los secretarios de las secciones en que se dividía el Consejo, interviniendo cada uno de ellos en los asuntos propios de su sección. Las cuatro secciones del Consejo, según los asuntos que trababan, eran: 1ª de inspección; 2ª de justicia; 3ª de información, y 4ª de hacienda. Existía también un Negociado de Emigración[321], que dependía de la Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo, y que se ocupaba de todos los asuntos relacionados con la emigración no atribuidos al Consejo Superior.

- OBSERVATORIO ASTRONÓMICO Y METEOROLÓGICO

El Observatorio Astronómico de Madrid[322], que dependía del Instituto Geográfico y Estadístico. Elaboraba el Anuario Astronómico. Y un Observatorio Central Meteorológico, cuyo jefe era al mismo tiempo Jefe del Servicio Meteorológico Español, encargado de la organización de las nuevas estaciones meteorológicas[323] que se creaban en todo el territorio nacional. Disponía de tres secciones: Sección de Predicción del tiempo; Sección de Climatología; Sección de Aerología. Le correspondía elaborar diversas publicaciones, entre ellas, el Boletín Meteorológico (diario), Instrucciones para el servicio pluviométrico, Instrucciones para el servicio termométrico, Tablas barométricas y psicrométricas, Informaciones meteorológicas como el Folleto para la interpretación del radiograma destinado a los navegantes, y otros.

- NEGOCIADO DE ESCUELAS DE NÁUTICA

Integrado en el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes (Subsecretaría, Negociado de Escuelas de Comercio y de Náutica), coordinaba la gestión de las Escuelas de Náutica que existían en todo el territorio nacional.

- INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA[324]

Creado por Real Decreto de 17 de abril de 1914 (Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes), su objeto fundacional es el *"estudio de las condiciones físicas, químicas y biológicas de los mares que bañan nuestro territorio, con sus aplicaciones a los problemas de la pesca".* Se organizó partiendo de la organización del Laboratorio biológico-marino de Baleares y las Estaciones

[321] Real Decreto de 30 de diciembre de 1912.

[322] Actualmente Observatorio Astronómico Nacional (OAN) es una institución científica, con más de dos siglos de historia, cuya actividad se desarrolla en el campo de la astronomía. Depende del Ministerio de Transportes. Ver https://astronomia.ign.es/web/guest/oan/acercade. Su origen es el Observatorio de Cádiz, fundado en 1753 por el gran sabio y marino ilustrado D. Jorge Juan y Santacilia, similar a los que ya existían en otras ciudades europeas. El Observatorio de Cádiz siguió el modelo del británico de Greenwich en Londres, empleando la astronomía como herramienta fundamental para la navegación, mientras el Observatorio de Madrid se inspiró en el francés de París, como centro dedicado al estudio del universo.

[323] El Observatorio de La Coruña se encargaba del lanzamiento de globos pilotos los días internacionales y hacía las observaciones climatológicas necesarias cada ciertas horas y la necesaria (a las 14.00h) para el radiograma de la Torre Eifel.

[324] Actualmente el Instituto Español de Oceanografía (IEO) es un organismo público de investigación (OPI), dependiente del Ministerio de Ciencia e Innovación, dedicado a la investigación en ciencias del mar, especialmente en lo relacionado con el conocimiento científico de los océanos, la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el medio ambiente marino. El IEO representa a España en la mayoría de los foros científicos y tecnológicos internacionales relacionados con el mar y sus recursos". Ver http://www.ieo.es/es/

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

biológico-marinas de Santander y Málaga, ampliando la red de laboratorios costeros. Competencia del Instituto son la difusión de los conocimientos oceanográficos a través de cursos, conferencias y publicaciones, contando con el concurso de los Oficiales de la Marina Mercante y de las Sociedades oceanográficas. Desde su fundación ha tenido una estrecha relación con el Ministerio de Marina, realizando cruceros periódicos para estudios en alta mar. Inicialmente el personal técnico del Instituto se componía de un Director Jefe de todos los servicios, catedrático de la Universidad Central; jefes de Sección, también catedráticos; los ayudantes necesarios, que habrían de ser licenciados y doctores en Ciencias que ingresaban por oposición; y los entonces conservadores de Laboratorios y Estaciones biológico-marinas existentes en España. Disponía de Laboratorio, oficinas, Acuario, Museo Central y diversos establecimientos en la costa, a los que se podían agregar profesores, ingenieros y oficiales de la Armada para realizar trabajos especiales.

- DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS

Órgano superior competente en todos los asuntos concernientes a la Administración de la renta de Aduanas[325], y a la de los impuestos sobre el azúcar y fabricación de alcoholes, sobre la achicoria y los transportes por mar; y para la formación de la estadística de dichos ramos. La Dirección General era la oficina central del ramo de Aduanas, del Ministerio de Hacienda. Se componía del Director General, Jefe superior de Administración, de los Jefes de Administración del cuerpo que ejerciesen el cargo de Subdirectores y el de Inspector especial del ramo, de un Jefe de Administración, Jefe de la Sección Central de la Renta de alcohol, y de los Jefes de Negociado, auxiliares y subalternos que se le asignasen anualmente en la ley de presupuestos. El personal de la Secretaría de la Junta de Aranceles y Valoraciones también formaba parte de la Dirección General. Disponía de un Laboratorio Central de análisis químico. Entre otras funciones, correspondía a esta Dirección General: -informar o someter a resolución del Ministro todos los expedientes que, de oficio o a instancia de parte, se promoviesen para la creación o supresión de Aduanas, puntos habilitados y depósitos; -vigilar por sí mismo la Administración de la Renta, girando visitas a las Aduanas o inspeccionando el servicio por medio del Inspector del ramo, o de Delegados especiales, elegidos entre los empleados de las oficinas centrales o provinciales; -presentar al Ministro todos los años, una Memoria detallada sobre la situación de la Renta, el estado de la recaudación y la marcha del servicio durante aquel período; -publicar la Estadística comercial; -emitir dictamen en los expedientes que pasasen a la Junta de Aranceles y Valoraciones; y otras.

La Dirección General disponía de los siguientes Negociados: Personal; Administración en general; Importación; Servicios en las estaciones de ferrocarriles; Biblioteca y Archivo; Disposiciones para la aplicación del Arancel; Aplicación del Arancel; Ferrocarriles y aplicación de las Ordenanzas; Contabilidad; Documentos timbrados; Circulación; Estadística; Revisión de declaraciones; Inspección y vigilancia; Resguardos, transportes y puertos francos de Canarias; Recaudación; Azúcares; Alcoholes.

6.4.2. ÓRGANOS PERIFÉRICOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO Y OTROS ORGANISMOS OFICIALES DE DIVERSOS ÁMBITOS RELACIONADOS CON LA NAVEGACIÓN, EL COMERCIO Y LAS INDUSTRIAS MARÍTIMAS

- ESTACIONES COSTERAS RADIOTELEGRÁFICAS

La implantación del servicio radiotelegráfico[326] se reguló con el Reglamento de 24 de enero de 1908, dictado por la Presidencia del Consejo de Ministros -en tiempos de D. Antonio Maura-, que

[325] Art. 6 del Reglamento orgánico de la Administración Central de la Hacienda Pública.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

contenía las bases para el establecimiento de este importante servicio para las comunicaciones tanto en las costas como en los buques mercantes nacionales. Dependientes de la Dirección General de Correos y Telégrafos, se establecieron Estaciones Radiotelegráficas abiertas al servicio público, obligadas a cambiar entre sí su correspondencia sin distinción de sistemas radiotelegráficos, siendo su servicio en lo posible permanente. Y otras Estaciones costeras de servicio limitado, que tenían por misión transmitir los radiogramas a los buques que se encontrasen bajo su radio de acción. Previa autorización de la Dirección General de Correos y Telégrafos, las estaciones costeras facilitaban a las agencias de informaciones marítimas que lo solicitasen, todos los detalles relativos a averías y siniestros marítimos o que ofreciesen un interés general para la navegación.

- ADUANAS MARÍTIMAS

Oficinas públicas establecidas en las costas españolas para recaudar los derechos arancelarios y los demás que se hallaban a su cargo; fiscalizar la entrada y salida de las mercancías en los territorios y dominios españoles y hacer cumplir las leyes que a este ramo se refieren. Estaban divididas en cuatro clases, según el grado de habilitación, existiendo también puntos en la costa por los que podían verificarse determinadas operaciones de carga y descarga (habilitación de quinta clase). Las Aduanas marítimas de primera clase estaban habilitadas para todas las operaciones de importación, exportación, tránsito y cabotaje.

Al frente de cada Aduana había un jefe denominado Administrador, y personal funcionario de diversas categorías. La acción fiscal para asegurar la cobranza del impuesto de Aduanas, era ejercida por el Resguardo Marítimo, en las aguas jurisdiccionales españolas, que comprendían una extensión de seis millas desde la costa; y por los empleados de Aduanas y el Cuerpo de Carabineros en los puertos y costas. Las Aduanas Marítimas tenían también la competencia para la recaudación del impuesto de transporte[327].

- ESTACIONES SANITARIAS[328]

Las costas españolas, para el cumplimiento de las disposiciones y aplicación de las prescripciones y medidas que se refieren al movimiento comercial marítimo, se hallaban divididas en Distritos Sanitarios. En cada uno de esos distritos había una estación sanitaria de primera clase, varias de segunda y el número de puertos habilitados necesarios. Existían además dos Estaciones Sanitarias especiales, en Mahón (Menorca) y Vigo (Pontevedra), que tenían anejos los antiguos lazaretos de Mahón y San Simón.

Respecto a su dotación, las estaciones sanitarias especiales disponían de personal profesional, material y construcciones sanitarias para las operaciones de desinfección de buques y mercancías, observación de personas y ganado, alojamiento y curación de enfermos, y destrucción de ratas a bordo, en la forma que prevenía el Reglamento de Sanidad exterior. Por su parte, las estaciones sanitarias de primera clase contaban con el personal y material necesarios para las desinfecciones de

[326] Ley de 26 de octubre de 1907, que autorizó en España el servicio radiotelegráfico, como consecuencia del Congreso Internacional de Radiotelegrafía celebrado en Berlín en 1906.

[327] Creado por Ley de 20 de marzo de 1900, establecía diferentes tarifas que debían satisfacer los buques mercantes a la Hacienda en todas las Aduanas del Reino de España, tanto por importación como por exportación de toda clase de mercancías (minerales, víveres, abonos, envases, etc).

[328] Respondían a la necesaria División Sanitaria de carácter marítimo de las costas españolas. Esta división sanitaria comprendía estaciones sanitarias según los distritos en que se dividía el litoral; había también Inspecciones de distrito, e inspecciones locales de distrito de dichas estaciones sanitarias.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

buques y mercancías, y podían disponer también de locales donde aislar enfermos en observación, y aparatos para la eliminación de las ratas a bordo. Las estaciones de segunda clase tenían los medios necesarios para la desinfección de las ropas sucias, objetos de mano y equipajes. Y respecto a los puertos habilitados, sin embargo éstos no contaban con los elementos necesarios para efectuar las operaciones mencionadas.

Para el abono de los servicios prestados por las estaciones sanitarias existían tarifas generales de derechos sanitarios por reconocimiento del buque (cuyas cuantías dependían del tamaño de los buques según toneladas de registro), estancias por día y persona, desinfección de equipajes y mercancías desembarcadas, inspección de abanderamiento y placas de reconocimiento (según toneladas de registro). Se abonaban por separado los gastos de desinfección y saneamiento, y los que se ocasionasen en personal y material para el reconocimiento de artículos alimenticios. La percepción de los derechos se hacía sobre el registro neto del buque. Estaban exentos de todo gasto para los armadores, consignatarios y capitanes de buques, los reconocimientos y fijación de placas de sanidad en determinados buques.

- JUNTAS LOCALES E INSPECCIONES DE EMIGRACIÓN EN LOS PUERTOS

En determinados puertos, designados por el Consejo Superior de Emigración[329], podían crearse Juntas locales, que estaban constituidas por un representante del Ministerio de Marina, el Inspector de Sanidad, un concejal, un abogado en ejercicio, el Presidente de la Cámara de Comercio, dos representantes de las Sociedades obreras, dos representantes de los navieros y consignatarios autorizados para el transporte de emigrantes y otros dos vocales que designaba el Consejo Superior de Emigración de entre las personas incluidas en una lista como idóneas y que se formaba anualmente por la Junta.

Las Juntas locales de Emigración tenían reglamentariamente muy diversas atribuciones siendo su función principal velar por el cumplimiento de las disposiciones en materia de emigración y conocer como Tribunal arbitral -en primera instancia-, casos como: reclamaciones por infracción de la ley o de su reglamento que se dedujesen contra navieros, armadores y consignatarios de buques en esta materia, pudiendo imponer multas y sanciones; conocer en apelación de los recursos que se interpusiesen por cualquiera de las partes interesadas contra las multas impuestas y las resoluciones adoptadas por las Inspecciones; conceder a los consignatarios autorizaciones según lo dispuesto en la legislación; visar y sellar los libros talonarios de los billetes de transporte para autorizar la expedición de estos; informar a los emigrantes sobre cuanto solicitasen; y otras previstas legalmente. Cada Junta local se regía por un Reglamento interior redactado por ella para su funcionamiento.

Además de las Juntas locales, en determinados puertos autorizados para el embarque de emigrantes existían las llamadas Inspecciones de Emigración, al frente de las cuales había un Inspector, que dependía directamente del Inspector general, que a su vez era el Presidente del Consejo Superior de Emigración. Los Inspectores de Emigración velaban igualmente por el cumplimiento de las disposiciones vigentes en su materia; podían requerir la intervención de las Autoridades cuando lo creyesen oportuno; recibir las quejas y reclamaciones de los emigrantes, pudiendo adoptar resoluciones si fueran de su competencia o imponer, si hubiere lugar a ello, las sanciones correspondientes; informar razonadamente a la Junta local acerca de las solicitudes de exclusión del concepto legal de emigrante; velar por la práctica de los reconocimientos reglamentarios que debían pasar los buques; proponer, en vista del dictamen de la Junta Inspectora de Reconocimientos, la

[329] Ley de 21 de diciembre de 1907.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

concesión o retirada de la autorización a los buques para dedicarse al transporte de emigrantes y ordenar la corrección de las deficiencias observadas; cuidar de que los emigrantes percibiesen la indemnización correspondiente en los casos de retraso del buque o de los trenes; autorizar y vigilar el embarque de los víveres de fresco; comprobar que los buques habilitados para el transporte de emigrantes cumplían en sus viajes de retorno con las obligaciones que las disposiciones vigentes les imponían para los viajes de ida, en lo que se refería a las garantías de salubridad, seguridad e higiene de los pasajeros de tercera clase o de clase equiparada a la tercera por el Consejo Superior de Emigración; cuidar de que los buques llevasen la dotación reglamentaria de personal sanitario y de servicio; velar por el cumplimiento de las disposiciones a que debían someterse las fondas y hospederías donde se alojaban emigrantes, y denunciar las infracciones en su caso de que tuviesen conocimiento; girar las oportunas visitas de inspección a las oficinas de los consignatarios autorizados; y en general todas las que tuviesen por fin proteger a los emigrantes.

- REGISTROS MERCANTILES (Registro para la Inscripción de Buques)

En las provincias del litoral y en las interiores donde se considerase conveniente por haber un servicio de navegación, los Registros Mercantiles[330] comprendían la llevanza de un tercer libro destinado a la inscripción de buques. La inscripción de los buques en el Registro es obligatoria, entendiéndose por buques a estos efectos no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje y altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquiera otro aparato flotante destinado a servicios de la industria o del comercio marítimo. Los Registradores mercantiles percibían los derechos que les correspondían con sujeción a los aranceles vigentes. El Registro Mercantil es público y cualquier persona puede adquirir información con relación a los buques que figuren inscritos.

En el Registro de buques habían de constar, entre otros, los siguientes datos: 1º) nombre del buque, clase de aparejo, sistema o fuerza de las máquinas, si fuere de vapor, expresando si eran caballos nominales o indicados; punto de construcción del casco y máquinas, año de la misma; material del casco, indicando si es de madera, hierro, acero o mixto; dimensiones principales de eslora, manga y puntal; tonelaje total y neto; señal distintiva que tiene en el Código internacional de señales; nombre y domicilios de los dueños y partícipes en su propiedad. 2º) Los cambios en la propiedad de los buques. 3º) La imposición, modificación y cancelación de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre los buques.

- ESCUELAS DE NÁUTICA

Históricamente los centros docentes en que se cursaban los estudios de la carrera de náutica dependían de la Secretaría de Marina, después Ministerio de Marina, hasta que se creó el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas en 1847, pasando a depender de este departamento a partir de entonces, el cual organizó las Escuelas de Náutica por RD de 20 de septiembre de 1850. Posteriormente hubo diversas reformas, denominándose Escuelas Especiales de Náutica, siendo sostenidas por varias Diputaciones, Ayuntamientos y fundaciones particulares en los Institutos de Segunda Enseñanza de Alicante, Bilbao, Cádiz, La Coruña, Málaga, Santander y Valencia; y en las Escuelas establecidas en Barcelona, Bermeo, Gijón, Lequeitio, Palma de Mallorca, Plencia,

[330] Conforme al art. 16 del Código de Comercio, el Registro Mercantil en todas las capitales de provincia debían llevar dos libros independientes; el primero para los comerciantes particulares y el segundo para las Sociedades; y un tercer libro para Inscripción de Buques en los Registros Mercantiles de provincias litorales y otras donde se considerase conveniente (por existir un servicio de navegación). El Reglamento para la organización y régimen de los Registros Mercantiles se publicó el 21 de diciembre de 1885, determinando que comenzasen a funcionar el 1 de enero de 1886; estableciéndose registros de buques en las capitales de provincias del litoral puertos de mar y en las capitales de la provincia marítima respectiva cuando aquéllas no reuniesen dicha circunstancia.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Santurce y Santa Cruz de Tenerife. Aprobados en dichas escuelas los estudios teóricos, se expedían a los interesados los certificados correspondientes para presentarlos en las Direcciones Locales de Navegación (en la sede de las Comandancias de Marina y Ayudantías de Marina), y poder ser enrolados en los buques como alumnos de náutica en prácticas para obtener el nombramiento de piloto.

Por RD de 18 de noviembre de 1909, el Ministerio de Marina (de conformidad con la Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima, en la que estaban representados todos los elementos marítimos del país), aprobó el Reglamento por el que se regularon las materias sobre el plan de estudios para realizar los exámenes para pilotos y capitanes de la Marina Mercante, que se celebraban periódicamente en algunas Comandancias de Marina. Los Ministerios de Marina y de Instrucción Pública nombraron una comisión mixta para establecer las enseñanzas náuticas, cuya normativa fue evolucionando con los años.

A este respecto[331], debemos destacar el importante papel que jugaron algunos empresarios navieros como mecenas de las Escuelas de Náutica y emprendedores con el servicio de buques-escuela[332] para los alumnos de estudios náuticos. Así podemos destacar a la Naviera Sota y Aznar, que fundaron los empresarios y primos D. Ramón de la Sota y D. Eduardo Aznar[333] en 1906, titulares ambos de varias compañías navieras (creadas entre 1889 y 1899), que destinaron algunos de sus barcos para formar a sus futuros oficiales, llegando a tener hasta cuatro buques-escuela en diferentes épocas (fragata *Ama Begoñakoa*, vapor *Ganekogorta-Mendi*, vapor *Eretza-Mendi* y mercante *Artagán-Mendi*), y el apoyo de la Asociación de Navieros Vascos. Ya en junio de 1901, el Congreso Marítimo Nacional celebrado en Madrid y que había sido promovido por la Liga Marítima Española, tuvo entre sus conclusiones "la necesidad de establecer buques escuela donde se facilite la enseñanza práctica de la navegación".

- CÁMARAS OFICIALES DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN

Su objeto ha sido siempre contribuir al desarrollo de los intereses comerciales e industriales de la Nación y ostentar la representación de los mismos cerca de los poderes públicos. Las constituidas antes de la Ley de Bases de 21 de junio de 1911, se regían por el Reglamento de 21 de julio de 1901, modificado y ampliado por disposiciones posteriores. Las Cámaras de Comercio creadas antes de la RO de 7 de diciembre de 1901, conservaban la jurisdicción territorial que cada una de ellas tenía; las creadas posteriormente la ejercían en las plazas que no fuesen capitales de provincia dentro del respectivo término municipal, y las situadas en capitales de provincia en toda ella con excepción del municipio que tuviese Cámara. Los miembros de las Cámaras debían reunir los siguientes requisitos: ser español, comerciante, industrial o naviero por cuenta propia, con un año de ejercicio en estas profesiones y contribuir con la cuota que determinase el reglamento interior.

[331] Ver MAESTRO LÓPEZ, Manuel (2020): "Buques escuela de la Marina Mercante", en *Revista General de Marina*, cuaderno de diciembre, pp. 953-962.

[332] La historia de los buques-escuela de la Marina Mercante continuaría después de la Guerra Civil, a través de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante (ENE, integrada en el Instituto Nacional de Industria -INI-), ya que en cumplimiento a la normativa vigente (según la cual era preceptivo que los buques mercantes de más 1.000 toneladas debían admitir al menos a un alumno de Náutica para prácticas de navegación), formó una flotilla de veleros a esos fines y, posteriormente, otros buques con propulsión mecánica. Todos estos buques-escuela mercantes disponían de un cuarto de derrota independiente para las prácticas de los alumnos.

[333] Estos empresarios llegaron a crear un verdadero emporio marítimo (Remolcadores Ibaizábal, compañía de seguros La Polar, y con amplia participación en Astilleros Euskalduna y en otras empresas metalúrgicas y mineras).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Podían formar parte también los gerentes de sociedades o empresas mercantiles, industriales o de navegación, los pilotos que hubiesen sido capitanes mercantes de altura, los profesores y peritos mercantiles, ingenieros industriales, capitanes de puerto, agentes comerciales, de cambio y bolsa, de aduanas y transportes, corredores de comercio y corredores intérpretes de buques, siempre que llevasen más de dos años en el ejercicio de sus cargos. También podían formar parte de las Cámaras los comerciantes e industriales extranjeros con más de diez años de residencia en España pagando contribución; pero su número no podía exceder de la décima parte del total de asociados.

Las Cámaras se dividían en tres secciones denominadas de Comercio, Industria y Navegación. Estaban regidas por una Junta Directiva, compuesta por un Presidente, uno o dos Vicepresidentes, un Tesorero, un Contador, un Archivero-Bibliotecario, un Secretario General y por lo menos seis Vocales. En estas Juntas tenían representación todas las entidades que componían la Cámara. En las plazas o ciudades donde no había actividad marítima no existían en las Cámaras la sección de Navegación. Podían también establecerse Cámaras de Comercio[334] españolas en todos aquellos puntos del extranjero en que existiese tráfico importante con España y una colonia española capaz de sostenerlas. Estas Cámaras dependían del Ministerio de Estado (hoy Asuntos Exteriores y de Cooperación), y solo podían formar parte de ellas ciudadanos españoles, siendo su principal objeto promover el desarrollo del comercio español en el país de que se trate, distrito o lugar en que se hallase establecida.

Las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación eran entonces organismos oficiales dependientes del Ministerio de Fomento, con el cual, lo mismo que con los demás Ministerios se correspondían directamente. Como Cuerpos Consultivos de la Administración pública debían ser oídos necesariamente sobre los proyectos, Tratados de comercio, reforma de Aranceles, valoraciones, ordenanzas de Aduanas, Código de Comercio y leyes sociales, y, en general, sobre cuantos asuntos en relación con la vida del Estado afectasen a los intereses cuya representación les correspondía.

Les correspondía también fomentar los intereses del comercio, industria y navegación, proponiendo al Gobierno cuantas reformas creyesen necesarias o convenientes, pudiendo realizar por sí mismas obras y desempeñar servicios para cualquiera de sus fines. Elaboraban estadísticas de comercio, navegación e industria; difudían la enseñanza mercantil, industria y naútica; auxiliaban y fomentaban la expansión económica de España en el extranjero, cooperando con el Centro de Comercio Exterior y Expansión Comercial; etc.

- JUNTAS DE OBRAS DE LOS PUERTOS

Fueron creadas para administrar e invertir, bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Fomento, los recursos y fondos especiales de cada uno de ellos, ejecutando las respectivas obras de mejora, conservación y reparación y dirigiendo los servicios indispensables para policía y el uso público. En esa época se regían por el RD de 17 de julio de 1903, modificado en parte por disposiciones posteriores. Algunos puertos, con autorización del Ministerio, podían también establecer otros servicios como cargaderos especiales, diques de construcción y reparaciones, careneros, depósitos comerciales y en general cuantos elementos fuesen necesarios en cada puerto para el progreso y desarrollo de la navegación y el tráfico marítimo.

[334] Con arreglo a lo dispuesto en los RRDD de 2 y 7 de octubre de 1886 y 30 de agosto de 1902. Actualmente las Cámaras de Comercio continúan su labor de fomento de la economía y empresa. A nivel nacional existe la Cámara de Comercio de España que "es una corporación de derecho público cuya finalidad es la representación, promoción y defensa de los intereses generales de las empresas españolas. Además, representa y coordina a las Cámaras de Comercio territoriales". Ver https://www.camara.es/

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Las Juntas[335] se componían de vocales natos y vocales electivos. En los puertos capitales de provincia eran vocales natos el Comandante de Marina y el Ingeniero-Director de las obras; y electivos: dos diputados provinciales, dos concejales, dos vocales de la sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y cinco miembros de la Cámara de Comercio, de los que dos de ellos precisamente, eran de la clase de armadores o consignatarios de buques. Si en el puerto existiesen asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la Marina Mercante y de la Liga Naval Española o de obreros del puerto, podía haber un vocal que representase a cada una de estas corporaciones. En las Juntas de puerto, no capitales de provincia, eran vocales natos la Autoridad de Marina y el Ingeniero-Director de las obras, y vocales electivos dos concejales y cinco miembros de la Cámara de Comercio, de los que dos eran armadores o consignatarios, y un miembro de las asociaciones ya mencionadas. En las Juntas de las localidades donde hubiese compañías navieras o propietarios de buques que tuviesen un tonelaje superior a 20.000 toneladas, habría vocales por derecho propio y podían serlo aquellas personas que ostentasen la representación y llevasen la firma de las mencionadas compañías o propietarios.

En cada Junta había un Presidente, un Vicepresidente y un Vocal interventor, elegidos entre los vocales de origen electivo, que con la autoridad de Marina y el ingeniero-director de las obras, constituían la Comisión ejecutiva de la Junta. Había además un secretario contador y un depositario pagador, con las funciones que a cada uno correspondiesen según el Reglamento vigente. Cuando las Juntas se hiciesen cargo de los puertos adyacentes, situados a menos de 25 kilómetros, los Ayuntamientos de dichos puertos tenían derecho a elegir un vocal que los representase a todos, vocal que podía no ser concejal si tuviese su domicilio en la localidad donde residiese la Junta. Si hubiere más de dos puertos agregados los representantes de los mismos se turnaban en el cargo de vocales, si bien el que estuviese en funciones representaba a los demás. Cuando las Juntas se ocupasen de asuntos de higiene y sanidad de los puertos, los médicos directores de Sanidad Marítima asistían a las sesiones de las Juntas, pero solo tenían voz y voto en aquellos asuntos de su especialidad. Los fondos que administraban las Juntas solo podían invertirse en obras o servicios del puerto.

- COLEGIO DE CORREDORES INTÉRPRETES DE BUQUES

Podía establecerse en cada plaza marítima un Colegio de Corredores Intérpretes de Buques, formado por los profesionales que hubiesen obtenido el título correspondiente -conforme con lo que establecía el Código de Comercio-, siempre que el número de estos fuese al menos de cinco. En las localidades donde no existiese un número suficiente de corredores para constituir Colegio, podían incorporarse al más próximo, gozando de las mismas facultades de los demás corredores colegiados. Al frente de cada Colegio había una Junta elegida por los colegiados y formada por un presidente, dos adjuntos, si el número de colegiados no excediese de diez, y cuatro, si dicho número fuese mayor, más un sustituto; cuyos cargos eran obligatorios con un mandato de dos años. Cada Colegio se regía por un reglamento redactado por la Junta sindical del mismo y aprobado por el Ministerio de Fomento.

Los Corredores Intérpretes de buques[336] tenían, entre otras, las siguientes funciones: -intervenir en los contratos de fletamento, préstamos a la gruesa, liquidación de averías, seguros de mar, hipoteca naval, compra-venta de buques, minerales, carbones u otros efectos de o para embarcar y cuantas

[335] Actualmente sus funciones las desempeñan las Autoridades Portuarias, que son organismos autónomos del Estado, si bien en la mayoría de los puertos su presidente es designado por la Comunidad Autónoma donde radique. Existen actualmente en España 28 autoridades portuarias que gestionan los 46 puertos marítimos españoles de interés general, bajo la coordinación del ente público Puertos del Estado. Ver https://www.puertos.es/es-es

[336] Años después pasaron a denominarse Cuerpo de Corredores de Comercio, y en la última reforma fueron integrados en un solo cuerpo con los Notarios, siendo actualmente Notarios.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

operaciones fuesen inherentes al comercio marítimo para darles autenticidad y valor en juicio; y también testimoniar sobre hechos acaecidos en los buques o derivados de la navegación, siendo para ello requeridos; -subrogar a los capitanes, pilotos, sobrecargos y demás personal de mar para las diligencias que pudieran ocurrirles en toda oficina pública y especialmente en las de Aduana, Comandancia o Capitanía del puerto y Sanidad marítima, y autorizar en ellas con su firma personal y sello de oficio los despachos de entrada o de salida de sus buques; así como servirles de intérpretes cuando fuese necesario o conveniente al interés de aquéllos, pudiendo valerse de sus empleados o dependientes, siempre que éstos fuesen españoles y mayores de 18 años, para las operaciones materiales de mera tramitación de documentos en dichos centros; -representar a toda gente de mar en juicio civil o Tribunal marítimo, sean extranjeros o españoles, cuando no comparezcan por sí o necesiten intérpretes, y tratándose de asuntos del barco o embarcación no compareciese personalmente el capitán o patrón, naviero o consignatario; -traducir los documentos que habían de presentarse en toda oficina pública, teniendo los corredores intérpretes de buques prioridad sobre cualquiera otro funcionario para actuar como intérprete en asuntos marítimos, y por consiguiente en certificados de origen de mercancías embarcadas, manifiestos de carga, listas de provisiones, declaraciones del capitán y cuantos documentos hubiesen de surtir su efecto para el despacho de buques en las Aduanas.

Para el cumplimiento de lo anterior, los capitanes, pilotos, sobrecargos y tripulantes, cuando respectivamente obrasen por sí, y los cónsules que según los tratados internacionales pudiesen obrar por los súbditos de su país, prestaban en todo caso sus declaraciones o servicios personalmente, sin que sobre esto fuese válida delegación o apoderamiento alguno; por lo tanto, no compareciendo en las oficinas públicas y especialmente en las de Aduanas, los navegantes españoles, tampoco podía nadie subrogarlos, representarlos, ni firmar por ellos, sino los corredores intérpretes de buques; y tratándose de naves extranjeras, era obligatoria la firma del corredor intérprete de buques, para certificar la traducción en manifiestos y listas de provisiones, aun cuando éstas se hallasen previamente traducidas, o impresas las equivalencias, así como en todos los demás documentos cuyo original se hallase en idioma extranjero.

Los corredores intérpretes de buques tenían obligación de verificar gratis y como servicio nacional, las traducciones que las autoridades gubernativas, judiciales, marítimas o aduaneras de la respectiva plaza, requiriesen del Colegio, reservándose a la Junta Sindical la facultad de señalar el colegiado que hubiese de llevar a cabo esos trabajos, teniendo en cuenta el idioma que fuese objeto de los mismos. Los Corredores Intérpretes de buques percibían sus honorarios de los Aranceles aprobados por sus gestiones para los contratos y diligencias en que interviniesen o servicios que prestaban (contratos de fletamento, seguros marítimos, préstamos y adelantos, compraventas, asistencias personales, certificaciones, despacho de buques (por el corretaje de intervención para todas las operaciones ordinarias oficiales, en la Aduana, Comandancia, Sanidad y Consulado) y traducciones oficiales.

6.5. ASOCIACIONES DE DEFENSA DE INTERESES MARÍTIMOS DE PROTECCIÓN OFICIAL

6.5.1. LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

Una de las asociaciones que mayor defensa de los intereses marítimos ha venido realizando desde su fundación y que más apoyó el resurgimiento de la Armada tras el Desastre de 1898 fue la Liga

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Marítima Española[337], que tuvo su origen en la idea formulada por D. Adolfo Navarrete y de Alcázar[338] de crear en España una sociedad análoga a otras del mismo nombre que ya existían en varios países extranjeros. Su objeto era principalmente difundir la importancia de la vida marítima y velar por la defensa de los múltiples beneficios o intereses que la integran, así como promover su desenvolvimiento y progreso. La Liga Marítima Española se creó a raíz de una reunión celebrada en el Ateneo de Madrid, el 9 de junio de 1900, de representantes de todas las "fuerzas vivas" de la Nación, destacando figuras relevantes del Comercio, de la Industria, de la Navegación, de la Banca, de la Prensa, de la Política, de las Ciencias, de las Artes, del Ejército, de la Armada, de la Marina Mercante e incluso del Clero. Se constituyó una Junta de Patronato y otra Directiva para poner en marcha la Liga Marítima.
ca Liga Marítima Española, siendo su primer presidente D. Antonio Maura y como vicepresidente D. Adolfo Navarrete, y se expusieron los trabajos realizados para interesar la obra común iniciada a todos los elementos marítimos de la nación, llamados a constituir por sí mismos la futura Liga, que ya contaba con más de mil adhesiones personales y casi cien colectivas. En virtud de los acuerdos de la Asamblea, la Junta Central aprobó el Reglamento de la Liga Marítima, en sesión ordinaria celebrada el 28 de enero de 1901. De acuerdo con los Estatutos aprobados, la Liga Marítima Española se constituyó para representar ante la opinión y los Poderes públicos las aspiraciones y promover por todos los medios legítimos de propaganda e influencia el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar, según la justicia y conveniencia general, el impulso de todos sus elementos, sin exclusión alguna.

La Junta Central estaba dividida en las secciones siguientes: 1ª Asuntos generales. 2ª Navegación. 3ª Personal. 4ª Construcciones y armamentos. 5ª Pesca e industrias conexas. 6ª. Recreo, Instrucción, Propaganda y Socorros náuticos.

La Liga Marítima desarrolló una gran labor de fomento de todos los intereses marítimos y a sus efectos publicaba un Boletín Oficial para el debido conocimiento de su constitución y de sus trabajos, que se repartía trimestralmente a todos sus asociados[339]. También y durante muchos años, desde el año 1902 publicaba la revista ilustrada *Vida Marítima*. Contaba además con un Centro de informaciones y consultas marítimas que tenía por objeto facilitar noticias e informaciones sobre

[337] Su actual sucesora o continuadora de sus trabajos es la *Real Liga Naval Española.* La Real Liga Naval Española es una *"institución centenaria de carácter privado, independiente y apolítica, sin ánimo de lucro, no adscrita a ningún organismo o institución, reconocida por el Estado como de «Utilidad Pública». La Liga aglutina las aspiraciones y anhelos de las cuatro marinas: Armada, Mercante, Pesca y Deportiva. Los fines de la Real Liga Naval Española se encuadran en la promoción y defensa de los intereses marítimos de España en su concepción más amplia."* Ver https://www.realliganaval.com/

[338] Fue oficial de la Armada y Diputado a Cortes. Navarrete expuso antes sus teorías en varios artículos publicados en la revista *El Mundo Naval Ilustrado* (28 de febrero de 1900) y en la *Revista General de Marina* (abril del mismo año), definiendo como fines de la Liga Marítima Española: -"*La instructiva propaganda naval dirigida a hacer nacional el movimiento de regeneración marítima, dando al país la educación de que carece; -el fomento de todas las industrias de pesca, y la instrucción de las clases pescadoras; -el estudio y desarrollo de todas las vías y medios de navegación comercial, utilizables y productivos; -el desarrollo de la Marina Mercante con la mayor amplitud posible y la educación de su personal, así como su organización; -el aumento de la navegación de recreo y la difusión de todos los deportes náuticos; -el fomento de toda la fabricación de material de fuerza naval; -la reconstrucción de la Marina Militar y la organización de la defensa marítima del país, con arreglo a las exigencias políticas y económicas del Estado; -la popularización de la historia y la literatura marítimas, y la conmemoración de los grandes hechos navales nacionales, así como de sus héroes; -la creación de obras de solidaridad para toda la gente del mar".*

[339] A 31 de diciembre de 1914 contaba con 21.710 socios, de ellos: 196 socios colectivos, de los que 31 eran Compañías Navieras, 70 mercantiles e industriales, y el resto Asociaciones de índoles diversas, Constructores Navales, Clubes Náuticos, Navieros, Capitanes, Marineros y obreros en general, con un total de socios individuales de 17.275; 746 socios personales y 3.493 correspondientes a las Juntas provinciales y locales.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

cuantos asuntos afectasen a la vida marítima, tanto en su aspecto técnico como en sus fases administrativa y jurídica; así como evacuar consultas sobre cuantos asuntos afectasen a las profesiones, industrias y comercio marítimo. Una de sus grandes realizaciones fue el Congreso Marítimo Nacional y la Asamblea de Pesca, consiguiendo introducir mejoras en la legislación correspondiente.

Del gran prestigio que tuvo la Liga Marítima dan cuenta las importantes personalidades que formaron parte de su Junta Central, cuyo Patrono era S. M. el Rey D. Alfonso XIII; Presidente fundador D. Antonio Maura Montaner; Presidentes efectivos lo fueron varios ex Ministros de Marina; y Presidentes honorarios lo eran el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas (después Fomento), el Ministro de Marina y el Ministro de Instrucción Pública. Entre las figuras relevantes que ostentaron la Presidencia de sus secciones o vocales de las mismas en aquella época podemos mencionar a D. Joaquín Sánchez de Toca (senador y ex ministro de Marina), D. Félix Suárez de Inclán (diputado y ex ministro de Fomento), D. Tomás de Ibarra (naviero y senador), D. José Ferrándiz (contralmirante, senador y ex ministro de Marina), Barón de Satrústegui (presidente de la Asociación de Navieros de Barcelona), Marqués de Comillas, D. José María Cornet (director de Maquinista Terrestre y Marítima), Marqués de Pilares (almirante y ex ministro de Marina), D. Victoriano López Dóriga (presidente del Club Náutico de Santander), D. José Ricart y Giralt (director de la Escuela Náutica de Barcelona), D. José Barreras Massó (constructor de buques de pesca y fabricante de conservas en Vigo), D. Luis María Aznar (naviero y diputado a Cortes), Conde de Zubiría (presidente de "Altos Hornos de Vizcaya" y de la Sociedad Española de Construcción Naval -SECN-), etc.

6.5.2. SOCIEDAD ESPAÑOLA DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS

Fundada en diciembre de 1880, gracias a la iniciativa y el tesón del señor D. Martín Ferreiro, destinado entonces en la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Marina, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos[340] desarrolló una importante función humanitaria con el único objeto de salvar vidas de todas aquellas personas que naufragasen en las costas y ríos navegables de España y de sus posesiones marítimas. Uno de sus precursores en España fue el contralmirante D.

[340] Se fundó bajo el patronato de S.M. la Reina Doña María Cristina, a la sazón Regente del Reino durante la minoría de edad de su hijo Alfonso XIII. La sucesora de los trabajos de la antigua Sociedad Española de Salvamento de Náufragos es la actual Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, conocida como Salvamento Marítimo, Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Creada en 1992 por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, entró en funcionamiento en 1993 y su razón de ser es la protección de la vida en la mar en el área de responsabilidad de salvamento. Ver http://www.salvamentomaritimo.es/#

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Miguel Lobo y Malagamba[341] (1821-1876), quien tomó ideas en Inglaterra para crear en España un servicio de salvamento marítimo o de náufragos.

Declarada de utilidad pública la Sociedad[342], se nombró un delegado del Gobierno para el servicio que el Estado prestaba en lo referente al salvamento de náufragos, haciéndose cargo de los siete buques "insumergibles" que aquél poseía, y de la cifra anual que, para su sostenimiento, se consignaba en el presupuesto y que ascendía a 40.000 pesetas. La Sociedad adquirió el compromiso de sostener siete botes por lo menos, en servicio activo, reponiendo los donados por el Estado que fueran excluidos, a cambio de percibir aquella cantidad anualmente. Además de los botes, como no siempre podían utilizarse para salvar la tripulación de un buque encallado en las rompientes, disponía la Sociedad de aparatos lanzacabos o porta-amarras, de los sistemas Spandau, Boxer, Lyle, Dawson, Evans y Pains, con sus pertrechos y accesorios, cuyos aparatos servían para transportar a los náufragos (por encima de las olas) desde el buque a tierra; y para la conservación y albergue de los botes y del resto de material, disponía de casetas.

Se componía de socios de mérito, protectores, fundadores, suscriptores y donantes. Se regía por un Consejo Superior con sede en Madrid, y por una Comisión Ejecutiva para la dirección y gestión de la Sociedad. En la costa española existían Juntas locales con su Directiva, dependientes del Consejo Superior, aunque autónomas en lo que a su administración se refiere. Su principal misión era prestar auxilio a las tripulaciones de los buques que naufragasen con el material de salvamento que poseía cada una en su Estación y con las brigadas y marineros inscriptos y adiestrados. La Junta Central invertía sus fondos en la adquisión del material con el que dotaba a las diferentes Juntas locales: en completar los ingresos de las que no recaudasen lo suficiente para su buen servicio; en los premios en metálico; en medallas a los salvadores de náufragos; en diplomas, publicaciones y demás gastos generales. Las Juntas locales recaudaban sus fondos y los invertían íntegros, con casi absoluta autonomía, en sus gastos propios, sin que en ningún caso (salvo disolución de la Junta), ingresara en la Central de Madrid lo recaudado en las locales. Existían Estaciones de Salvamento en prácticamente todos los puertos de España.

[341] En 2021 se conmemoró el Bicentenario de su nacimiento (1821-2021), con diversos actos y homenajes. Marino Ilustre de España, hombre de gran cultura y erudición, conocedor de varios idiomas, a lo largo de su vida D. Miguel Lobo se distinguió como valiente marino, político, publicista e historiador, coleccionista de piezas arqueológicas y polígrafo autor de múltiples obras, destacando su *Historia general de las antiguas colonias hispanoamericanas*. Su rica biblioteca personal la donó al Ayuntamiento de San Fernando, la cual lleva su nombre. Su carrera militar se inició sentando plaza como guardiamarina en 1835. Navegó incesantemente por todos los mares del mundo, incluyendo destinos en Cuba y Filipinas. En 1859 viajó en comisión a Londres para establecer la Comisión de Marina que debía adquirir varios buques de guerra, y tomó ideas para impulsar el "salvamento marítimo" en España. Participó también en las guerras carlistas, y en la Guerra de África, al mando de las fuerzas de Marina en el bloqueo y vigilancia de costas, tomando parte en la decisiva batalla de Castillejos en 1860, al frente de las fuerzas de desembarco. Por esta acción obtuvo el grado de coronel de Infantería del Ejército. Más adelante fue mayor general de la Escuadra del Pacífico, a bordo de la fragata *Numancia*, en la Guerra que enfrentó a España contra Perú y Chile (1865-1866). Al caer herido en el combate de El Callao (1866) Casto Méndez Núñez, Lobo se hizo cargo del mando y prosiguió el combate hasta dejar apagado el fuego del enemigo. Por sus méritos fue nombrado "Benemérito de la Patria", ascendió a brigadier y posteriormente a contralmirante. Fue comandante general del Departamento de Ferrol (1871-1872). Se distinguió igualmente durante la insurrección cantonal de Cartagena (1873-1874) venciendo a los buques rebeldes frente al cabo de Palos en el combate naval de Portmán (11 de octubre de 1873). Al año siguiente fue nombrado capitán general de ese departamento, que reorganizó con gran inteligencia. Casado con Elena Ravina y Quiroga, no tuvo descendencia directa. Sus restos mortales fueron inhumados en el Panteón de Marinos Ilustres el 14 de noviembre de 1886, diez años después de su muerte. En su honor la Armada asignó su nombre a dos buques de transporte, el primero un vapor botado en 1909 y el segundo (antes *Torrelaguna*), mercante transformado, en 1954. Ambos se denominaron *Almirante Lobo*.

[342] Por Ley de 13 de enero de 1887.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El primer Presidente de la Sociedad fue el Marqués de Rubalcaba, capitán general de la Armada y ministro de Marina. Del Consejo Superior de la Sociedad eran Presidentes honorios los Ministros de la Guerra, de Marina, de Hacienda, y de Fomento, el Capitán General de la Armada[343] y el señor Emile Robin. En 1915 figuraba como Presidente, el Duque de T´Serclaes, senador del Reino por derecho propio. El Consejo contaba también con tres Vicepresidentes y más de veinte vocales, todos ellos personalidades muy relevantes, algunos de los cuales también formaban parte de la Comisión Ejecutiva. Fue Secretario General perpetuo de la Sociedad D. Pedro de Novo y Colson, oficial de la Armada retirado, académico y ex-diputado a Cortes.

Recompensas. La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos premiaba la abnegación y heroísmo de los salvadores de náufragos con Medallas de Oro, Plata y Bronce, según sus méritos, y también concedía premios en metálico que variaban de 5 a 1.000 pesetas a mediados de la década de 1910. Entre los premios en metálico, especiales y extraordinarios, que se concedían anualmente, destacaban: el fundado por S.M. el Rey, de 1.000 pesetas; el primero de Mr. Emile Robin, de 500; el segundo del mismo, de 250; el de García Martín, de 500; y el del Marqués de Reinosa, de 500 pesetas.

6.6. ASOCIACIONES PARTICULARES DE DEFENSA DE INTERESES MARÍTIMOS

6.6.1. ASOCIACIÓN GENERAL DE NAVIEROS

Tenía por objeto la defensa de los intereses de los Armadores españoles[344], siendo sus funciones las siguientes: -unificar las aspiraciones de sus asociados, dirimiendo las divergencias que pudieran surgir; -proponer al Gobierno o a otras corporaciones resoluciones en favor de la Marina mercante, de protección a sus intereses; -promover el progreso de la Navegación mercantil y el comercio español. Formaban parte de la Asociación todos los armadores nacionales, ya fuesen particulares o sociedades mercantiles que se incorporasen a la misma. Los asociados podían también organizarse en los distintos puertos nacionales con su peculiar independencia.

Disponía la Asociación de una Junta Directiva formada por nueve asociados elegidos por la Asamblea General anual de la Asociación, de la que eran vocales de la misma los presidentes de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona y de la Asociación de Navieros de Bilbao. La Junta Directiva asumía la Dirección de la Asociación y la ejecución de los acuerdos de la Asamblea durante un año natural (del 1 de enero al 31 de diciembre), del año siguiente a aquél en que se verificase la reunión de la Asamblea. La Junta elegía en su seno un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y un Tesorero. Este último era un vocal con residencia en Madrid. Una Comisión Ejecutiva dirigía la Asociación, delegada de la Junta Directiva, compuesta por representantes que residiesen en Madrid o fueran allí con frecuencia, de las tres navegaciones de altura, gran cabotaje y cabotaje. Esta Comisión tenía a su cargo la tramitación de todos los asuntos y acuerdos pendientes de ejecución que hubiesen sido aprobados por la Asamblea General anual o por

[343] En aquella época el Capitán General de la Armada era el oficial general más antiguo de la Armada, que desde su nombramiento ostentaba el cargo hasta su fallecimiento, es decir, figuraba siempre en situación de servicio activo (independientemente de su edad, pues no pasaba a situación de reserva). Por su cargo, era también Senador del Reino por derecho propio, de acuerdo con la Constitución de 1876. Los empleos de Capitán General y Almirante de la Armada fueron suprimidos con el advenimiento de la II República en 1931.

[344] Actualmente es continuadora de sus trabajos, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), fundada en 1977, como organización empresarial de ámbito nacional, constituida para la coordinación, representación, gestión, fomento y defensa de los intereses de las empresas navieras españolas. Ver https://anave.es/anave/quienes-somos

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

la Junta Directiva, sirviendo de nexo de unión entre ésta y los asociados, con los que estaba en contacto, recibiendo sus propuestas.

El prestigio de esta Asociación tenía su reflejo en las personalidades que de la misma formaban parte, destacando el cargo de Presidente de Honor en S.M. el Rey D. Alfonso XIII. Fueron miembros destacados empresarios navieros como D. Victoriano López Dóriga, D. Ramón de la Sota, Barón de Satrústegui, D. Tomás de Ibarra, D. Luis María Aznar, D. Tomás de Urquijo o D. Manuel de Eizaguirre. En estos años las principales Compañías navieras españolas (por el volumen de toneladas de desplazamiento de sus barcos) eran las siguientes: Trasatlántica; Sota y Aznar; Pinillos, Izquierdo y Compañía; Ibarra y Compañía; Valenciana de Vapores Correos de África; Navegación Olazarri; Línea de Vapores Serra; Anónima Marítima Unión; Marítima del Nervión; Naviera Vascongada; Naviera Bachi; Bilbaína de Navegción; Isleña Marítima; Algorteña de Navegación; Línea de Vapores Tintoré; Santanderina de Navegación; Sevillana de Navegación a vapor; Ángel F. Pérez; Anónima de Vapores Vinuesa; Naviera Aurrerá; Cantábrica de Navegación; Vasco-Asturiana; Vasco-Cantábrica de Navegación; A. López de Haro y Compañía; Cartagenera de Navegación; Anónima Marítima La Actividad; Minera Cantábrico-Asturiana; Naviera Bat; Internacional; Naviera Portillo e Ibáñez; La Flecha; Montañesa de Navegación; La Marítima; Herederos de Antonio Millán; Sociedad Marítima de Vizcaya; Compañía del Vapor "Esles"; Domingo Mumbrú; y otras.

En general, las Compañías Navieras, tanto nacionales como extranjeras, operaban en España a través de Agencias y empresas Consignatarias de Buques, cuando no tenían representación propia, como sucede en la actualidad.

6.6.2. ASOCIACIÓN DE CONSTRUCTORES NAVALES NACIONALES

Tenía su domicilio en Madrid, en la misma sede de la Liga Marítima, de la que se consideraba una Asociación filial para todos los efectos de la relación entre ambas y de la representación colectiva que la Liga Marítima asumía, sin perjuicio de la acción y representación independiente que la propia Asociación de Constructores Navales tenía conforme a sus Estatutos.

Esta Asociación[345] tenía por objeto el fomento de la Industria de construcciones navales en España y, a esos efectos, gestionar ante los Poderes públicos cuantas medidas y propuestas fuesen conducentes a ese objetivo; procurar que el interés colectivo de la industria de Construcciones navales (astilleros y otras sociedades) se hallase bien representado en cuantos actos le afectasen, así como contribuir también al éxito de las resoluciones gubernamentales en ese sentido aun siendo de utilidad particular para alguno o algunos de sus asociados, beneficiasen al interés general de la Asociación y al de industrias afines representadas en la Liga Marítima.

[345] Actualmente existen diversas asociaciones de representación de intereses marítimos. Ver https://www.clustermaritimo.es/quienes-somos/que-es-el-cluster-maritimo-espanol/. Destaca la organización titulada El Clúster Marítimo Español (CME), que conforme a su información representa *"la culminación de un viejo sueño de nuestro sector, consistente en agrupar en una única organización a todas las industrias, los servicios y las actividades económicas de nuestro país relacionadas con la mar. Una institución que está sustentada en la colaboración y la cooperación entre todas aquellas actividades españolas ligadas con la mar. Desde esta vocación integradora, tienen cabida en el CME actividades tales como el transporte marítimo; la construcción y reparación naval; la ingeniería e industria auxiliar marítima; la pesca extractiva y la acuicultura marina; la industria náutica de recreo, marinas y puertos deportivos; las energías de origen marino; la Armada; los puertos y servicios portuarios; los servicios marítimos, así como los clústeres regionales; la investigación marina; los agentes del sistema de I+D+i; los organismos de formación; los sindicatos y las asociaciones profesionales; la cultura, el patrimonio y el bienestar social"*. Por otra parte, existe NAVALIA, la primera feria del sector naval/marítimo en España y que figura entre las tres primeras de Europa, siendo una herramienta de promoción de primer orden, que ya ha cumplido su VIII edición en 2022, habiendo celebrado su certamen en Vigo durante los días 24, 25 y 26 de mayo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La Junta Directiva de esta Asociación la componían un Presidente y un Secretario, que eran al mismo tiempo sus gestores directos en el seno de la Liga Marítima, así como cuatro Vocales, elegidos por entidades asociadas, que podían ampliarse a seis si se creía conveniente. El Presidente podía reunir a la Junta Directiva en todos los casos que creyese necesario, tanto para tomar acuerdos de utilidad general a la industria de Construcción naval, y cuando lo solicitasen al menos dos o más vocales. También los interesados podían solicitar al Secretario para su traslado al Presidente la celebración de reunión de la Junta para la resolución de asuntos que afectasen al interés particular de algún asociado, siempre que no estuviese en contradicción con el de otros asociados, y en consecuencia se adoptase una resolución. En el año 1915 figuraba como Presidente de la Asociación de Constructores Navales el Sr. Marqués de Comillas, y como miembros de la Junta otros importantes armadores y constructores de buques como el Conde de Zubiría, D. Luis María Aznar, marqués de Bérriz, D. Ignacio de Noriega, D. José María Cornet, siendo Secretario D. Adolfo Navarrete. Las principales compañías de Construcción Naval que constaban como afiliadas a esta Asociación eran, entre otras: Señores Hijos de J. Barreras Massó, de Vigo; Compañía Euskalduna, de Bilbao; La Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona; Astillero y Talleres Mecánicos "Karrpard", de Pasajes (San Sebastián); la Constructora Naval, de Cádiz; Astilleros Burell, de Barcelona; Factoría de Matagorda, Cádiz; Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), con sede social en Madrid; y Sociedad Española de Construcciones Metálicas, Madrid.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

VII. REFORMAS EN LAS MARINAS CIVILES: MERCANTE, DE PESCA Y DEPORTIVA

Preámbulo sobre la importancia del mar

> *Del mar recibe España los elementos de vida y de prosperidad económica; del mar depende el desarrollo y florecimiento de su comercio y de su industria, porque el mar es el mediador por excelencia, necesario e insustituible, que facilita el cambio de valores y la producción de la riqueza; España se alimenta y tiene forzosamente que nutrirse del mar. Y, no obstante, la inmensa mayoría de los españoles desconoce cuánto debe al mar España*
>
> (Anuario Marítimo[346])

> *La pesca marítima y las industrias de ella derivadas, constituyen fuente de riqueza nacional, susceptible de más amplio desenvolvimiento y necesitada de preferentes atenciones. Conviene por ello escuchar la voz de los elementos más directamente implicados (...), de los que lícitamente comercian con la pesca, viven de ella o a su estudio dedican sus desvelos*
>
> (Almirante Augusto Miranda y Godoy)

7.1. DISPOSICIONES DEL MINISTERIO DE MARINA PROMOVIDAS POR EL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA SOBRE LAS MARINAS CIVILES Y OTRAS DISPOSICIONES RELACIONADAS

Dado que la producción legislativa en esta materia fue muy extensa por los diferentes asuntos que aborda y profunda por su "calado" respecto a su regulación normativa, en el ANEXO VI incluimos una relación-resumen de las principales y otras curiosas disposiciones impulsadas por el almirante Miranda durante sus ministerios, sobre asuntos concernientes a las marinas civiles, -Mercante, de Pesca y Deportiva-, no incluidas en este Capítulo.

En términos generales, la legislación dictada durante los mandatos de Augusto Miranda, tanto por el Ministerio de Marina como por otros departamentos ministeriales con competencias relacionadas con la navegación, el comercio y las industrias marítimas, aborda entre otras materias dignas de mención y por orden alfabético las siguientes: Abanderamiento de buques. Aduanas. Aprovechamientos y concesiones. Boletín de Pescas. Buques mercantes. Capitanes y pilotos. Comunicaciones marítimas. Documentación. Embarcaciones de recreo. Emigración. Enseñanza náutica. Escuelas de náutica. Hallazgos. Importación y exportación. Inscripción Marítima. Instituto Español de Oceanografía. Juntas de Pesca. Maquinistas navales. Máxima carga. Mercancías peligrosas. Patentes de navegación. Patrones de cabotaje. Patrones de pesca. Periros inspectores de buques. Peritos mecánicos. Pesca. Practicajes. Prácticos de puerto. Primas. Provincias marítimas. Puertos y Faros. Radiografía. Reclutamiento de la Armada. Reconocimiento de embarcaciones. Reglamentos de artes de pesca. Salvamento de náufragos. Sanidad marítima. Señales distintivas.

[346] ARROYO, Antonio; GUITIÁN, Rafael; GONZÁLEZ VIEYTES, Luis (1915): *Anuario Marítimo Comercial, Industrial y de Navegación.* Bilbao. Editores Eléxpuru Hermanos, p.5.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Tratados internacionales. Tripulaciones de buques mercantes. Uniformes del personal de la Marina Mercante. Varios.

Por otra parte, como consecuencia de la "guerra europea" de 1914-1918, se creó por RD de 18 de diciembre de 1914 (Presidencia del Consejo de Ministros) una Junta de Iniciativas encargada de estudiar los conflictos o problemas que hubiesen sobrevenido o que pudieran proveerse para la producción nacional. A causa de la guerra surgieron múltiples problemas referidos a la pérdida de mercados para muchos productos españoles; por la necesidad de sustituir la importación interrumpida; relacionados con los transportes terrestres y marítmos y otros asuntos que afectaban a la economía nacional. Se trataba de canalizar todas las iniciativas y solicitudes que surgiesen y trasladarlas a los órganos directivos. De esta Junta formaban parte representantes de varios organismos, entre ellos el Ministerio de Marina, y el Director General de Navegación y Pesca Marítima. Curiosamente duró poco esta Junta pues fue disuelta por RD de 31 de enero de 1915.

Considerando que el transporte marítimo representa el 80% del transporte mundial y que es el más rentable desde el punto de vista económico[347], siendo España una nación eminentemente marítima, la Marina Mercante ha tenido siempre y juega un papel trascendental como principal instrumento para las comunicaciones marítimas. Es como ya señalamos, uno de los tres pilares sobre el que se asienta el "Poder Marítimo" de un país (Fuerza naval, Bases y Marina Mercante). Si no hay transporte marítimo, es decir, Marina Mercante, es imposible el dominio del mar pues los buques de comercio garantizan los abastecimientos y posibilitan su uso también en misiones de guerra. Por tanto, la Marina Mercante tiene una función imprescindible tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra para mantener las comunicaciones marítimas, es decir, el transporte que puede determinar la victoria o la derrota en caso de guerra, tanto más cuanto que España carece de materias primas esenciales para la industria militar.

A lo largo de sus mandatos ministeriales y como ya quedó acreditado, Augusto Miranda puso especial interés en desarrollar las industrias y comunicaciones marítimas y modernizar las marinas civiles españolas tanto desde el punto de vista del material, mejorando los requerimientos de construcción naval, inspección de buques, seguridad a bordo y en la mar, etc; como desde el punto de vista del personal profesional de las marinas Mercante y de Pesca, modernizando y mejorando notablemente su capacitación y formación. El Ministerio de Marina, a través de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, en colaboración con el Estado Mayor de la Armada en algunos asuntos, elaboró importantes disposiciones normativas en esa dirección, y a través de acuerdos con compañías de Navegación y otros sectores implicados.

- INVITACIÓN A LA INDUSTRIA NACIONAL PARA CONSTRUIR MOTORES DE EXPLOSIÓN Y COMBUSTIÓN

Entre las medidas de fomento de las industrias marítimas que impulsó Augusto Miranda puede mencionarse la invitación que formuló a la "Industria Nacional" a que construyese motores de explosión y combustión, que en su exposición de la Real Orden de 19 de febrero de 1917 (*Gaceta de Madrid* núm. 54, de 23-2-1917), justificaba señalando que:

[347] Por el hecho mismo de que el propio medio, el mar, reduce el peso de la carga y ofrece el mínimo rozamiento a la tracción. En la actualidad, el transporte marítimo es la mejor opción económica de comunicación a nivel mundial ante el cambio climático. Ver CÁNOVAS SÁNCHEZ, Bartolomé (2022): "El transporte marítimo como solución ante el cambio climático", en *Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos*. IEEE, Documentos de opinión, 7-2-2022. Ver https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2022/DIEEEO12_2022_BARCAN_Transporte.pdf

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> Siendo de la más alta conveniencia nacional la implantación en España de la industria de construcción de motores de explosión y combustión interna para los buques, tanto de la Marina de guerra como de la mercante, S.M. el Rey (q.D.g.), se ha dignado ordenar se invite a las entidades industriales españolas a estudiar este importante asunto, para lo cual se le suministrarán por el Ministerio de Marina cuantos datos necesiten, pudiendo adelantarse que en la actualidad deben construirse no sólo los 18 motores tipo Marino a que se refiere el concurso anunciado para el 2 de abril próximo, sino 36 más tipo Submarino, de 600 a 1.000 caballos de fuerza, sin contar con los necesarios para todos los servicios auxiliares de la Armada. El Ministro de Marina espera de los industriales españoles respondan a esta indicación en la expresada fecha de 2 de abril próximo (…).

A continuación describimos y comentamos algunas de las normas más destacadas sobre estas materias que impulsó el almirante Miranda.

7.2. MARINA MERCANTE. NORMAS DE SEGURIDAD Y TRABAJO EN BUQUES MERCANTES

7.2.1. MEDIDAS DE SEGURIDAD E IDENTIFICACIÓN PARA LOS MERCANTES. COLOCACIÓN DE DISCOS Y MARCAS DE MÁXIMA CARGA (REAL ORDEN CIRCULAR DE 6 DE AGOSTO DE 1914)[348]

Por esta disposición se dio nueva redacción al Apéndice E del Reglamento para el trazado del disco y marcas de máxima carga aprobado por Real Orden de 25 de octubre de 1912. En otras medidas, reseñamos algunas y destacamos lo siguiente:

Artículo 1º. *Todo buque de tonelaje total superior a 25 toneladas está obligado a llevar en sus costados los discos y marcas de máxima carga.* Sin dicho requisito los Comandantes de Marina prohibirán su salida a la mar. Se exceptúan de esta obligación los vapores que, teniendo menos de 80 toneladas de arqueo total, sean de cualquiera de los tipos que a continuación se enumeran: a) Remolcadores y vapores de salvamento. b) Vapores dedicados a la inspección de los puertos y sus proximidades. c) Dragas de vapor. d) Vapores de prácticos. e) Vapores dedicados a la conducción de pasajeros en aguas tranquilas y pequeñas excursiones pueden atravesar mares gruesas en algún caso. Estos beneficios de excepción cesarán en el acto que los nombrados conduzcan carga, esto es, que se dediquen a otro uso que el único y exclusivo que su nombre indica, así como también en el caso de que por cualquier motivo dejen de navegar en aguas españolas o neutrales para dirigirse al extranjero.

Art. 2º. *Los discos y marcas de máxima carga fijados a los buques españoles por el* Board of Trade o por las Sociedades Lloyd´s Register y Bureau Veritas[349]*, cuyas reglas son equivalentes a las del Estado, se considerarán como válidas, reservándose las autoridades de Marina el derecho de revisión y comprobación cuando lo juzguen procedente.*

[348] Publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 20. El año anterior, siendo ya Augusto Miranda titular del Ministerio de Marina, se había dictado la RO de 22 de diciembre de 1913, sobre trazado del disco y marca de máxima carga de buques mercantes, disponiendo que a partir del 1 de enero de 1914, se permitiese la salida a la mar de todo buque que sin tener colocados los discos y marcas de máxima carga, si acreditase que la solicitud había sido presentada antes del 31 de diciembre del año "actual" -1913-.

[349] Además de estas Sociedades de Clasificación de Buques (SS.CC.), actualmente el Reino de España (a través de la Dirección General de la Marina Mercante), reconoce un total de seis SS.CC., que son las siguientes: Lloyd´s Register, Bureau Veritas, China Classification Society, DNV-GL, Korean Register of Shipping y RINA. Las SS.CC., más importantes del mundo, están integradas en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (*Intenational Association of Classification Societies, IACS*).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Art. 3º. *Los peritos inspectores de buques* (y mientras no existan con esta denominación, los peritos mecánicos actuales) *serán los encargados de llevar a cabo las operaciones que para el cálculo de la posición de los discos y marcas de máxima carga se les ordena por el presente Reglamento.*

Art. 4º. Las operaciones ejecutadas por nuestros peritos inspectores serán intervenidas por un oficial delegado de la Comandancia de Marina respectiva.

Art. 5º. Todo armador que haya de sujetar un buque por lo ordenado en este Reglamento a que se le fijen los discos y marcas de máxima carga, presentará en la Comandancia de Marina, en cuyo puerto haya de verificarse la operación, solicitud suscrita por él o su representante, con arreglo al modelo 1 (…).

Art. 6º. Tan pronto la autoridad local de Marina reciba la solicitud de referencia (…), procederá en la forma siguiente: Ordenará al perito que con la intervención del delegado de su autoridad pase al buque para obtener los datos a que se contrae la hoja modelo número 2, después de inserta, y que comprende los extremos siguientes: -Eslora, manga y puntal de bodega del buque. -Tonelaje total comprendido bajo la cubierta superior (…).

Se establecían también con precisión: Disposiciones de los mamparos del frente de la superestructura (debe mencionarse el sistema de construcción, refuerzos y escantillonado de estos mamparos, así como los medios de cierre de sus aberturas con relación a las prevenciones del apéndice A). -Escotillas y guardacalores de máquinas y calderas (se darán detalles sobre la colocación y escantillonado de las brazolas, baos movibles y galeotas, y espesor de las escotillas). -Portillas, portas de carga, imbornables, etc. (se suministrarán las indicaciones precisas -con croquis si fuese necesario-, sobre la instalación de las portillas, portas de carga, imbornales y aberturas análogas). -Revestimiento de la cubierta (se hará constar el espesor y extensión del revestimiento de la cubierta superior, principalmente en los buques con awning deck, haciendo notar muy especialmente si existe este forro en la parte central del buque). -Observaciones especiales para los buques well deck. (…). -Buques con awning deck parcial (…). -Buques con shelter deck (...).

Art. 7º. Recibidos en la Dirección General de Navegación y Pesca marítima la instancia, datos y documentos (…) para el cálculo de la altura de máxima carga, remitiendo a la Comandancia de Marina el certificado por duplicado de máxima carga que corresponda (…).

Art. 8º. Los certificados expedidos por la Dirección General de Navegación se sujetarán a los modelos insertos después, según los casos. Modelo número 4. Certicado de máxima carga para buques de vapor. Modelo número 5. Certificado de máxima carga para buques de vela. Modelo número 6. Certificado especial para el caso particular de de que trata el apéndice F (…).

Art. 9º. *Recibidos en la Comandancia de Marina los certificados y antecedentes referidos, se fijarán en los costados del buque por el perito, y con la intervención ordenada, los discos y marcas con arreglo al mismo*, y reservándose la Comandancia de Marina un ejemplar remitirá o entregará el otro al armador.

Art. 10. La duración de validez de los certificados de máxima carga se indicará, como ya se dijo, en el mismo certificado. Esta duración no podrá exceder de cuatro años, contados a partir de la fecha del certificado. El certificado de máxima carga perderá su valor y deberá ser renovado cuando el buque sufra modificación en su casco o superestructura que puedan influir en la altura de máxima carga que se le asignó.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Art. 11. Con los certificados expedidos (…) *se formará en cada Comandancia de Marina de los buques de su matrícula y en la Dirección General de Navegación y Pesca de la totalidad, un Registro,* para que se tenga siempre conocimiento directo e inmediato de la línea de máxima carga asignada a los buques de pabellón español.

Art. 12. Con este objeto y el de que en lo sucesivo aparezca este dato en la lista oficial que anualmente publica la Dirección General, los Comandantes de Marina de las provincias pedirán a los armadores de los buques correspondientes de su matrícula, el certificado de máxima carga que tengan en su poder fijado por las Sociedades antes citadas, y de él sacarán dos copias, cursando una a la Dirección General y reservándose otra para la inclusión y formación de los Registros mencionados.

Art. 13. Cuando un Comandante de Marina tenga noticia de que un buque, cualquiera que sea su nacionalidad, está a punto de hacerse a la mar en forma de que la línea de máxima carga correspondiente a la navegación que emprende o estación en que la emprende está sumergida, dictará las oportunas disposiciones para impedir su salida mientras no se ponga en el calado correspondiente.

Art. 14. La Dirección General de Navegación será la llamada a resolver cuantas dudas o competencias surgiesen sobre la aplicación de las prevenciones de este Reglamento y colocación de discos y marcas de máxima carga.

Art. 15. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo prevenido en el presente Reglamento (…).

- REAL ORDEN DE 3 DE MAYO DE 1919. BUQUES DE PROPULSIÓN MIXTA (VELA CON MÁQUINAS)

En 1919, siendo de nuevo ministro Augusto Miranda, por Real Orden de 3 de mayo, se adicionó al Reglamento para trazado del disco de máxima carga de buques mercantes, un apéndice denominado *G,* para incluir a los buques de propulsión mixta. Es decir, para la aplicación de las tablas de franco bordo a los buques que estando completamente aparejados como buques de vela, tuviesen además máquinas mecánicas propulsoras.

- Comentario

Podemos señalar, a estos efectos, que los buques mercantes en general y en su operativa habitual, atraen los intereses de muchas partes, tanto públicos como privados, pues desde su concepción o diseño y a lo largo de su vida operativa, pueden desarrollar múltiples funciones comerciales e incluso de apoyo a la Armada en tiempos de crisis o guerra. Desde los estados soberanos, pasando por armadores, compañías aseguradoras, constructores de buques, navieros, propietarios de la carga, consignatarios, entidades financieras, registradores de la propiedad, autoridades marítimas, etc, un buen número de agentes tendrán participación en la vida del barco. Los cometidos que desempeñan los buques mercantes[350] vienen determinados principalmente por los objetivos de negocio del

[350] Mientras que las misiones de los buques de guerra, determinadas por la autoridad naval, se materializan en sus capacidades operativas según su diseño de construcción y las armas de las que disponen para la guerra naval. En los últimos años, algunas Sociedades de Clasificación de Buques, en cooperación con la OTAN, han desarrollado un Código Naval internacional (*Naval Ship Code*, conocido por las siglas NSC), desarrollado por la INSA *(International Naval Safety Association*), conducentes a obtener estándares para los buques de guerra en lo que a su construcción se refiere, aceptados por varias Marinas del mundo. Tales estándares beneficiarían a la construcción naval militar,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

empresario o naviera que sean titulares del mismo. Las Compañías o Sociedades de Clasificación de buques[351], una vez reconocidas y autorizadas por los estados soberanos, intervienen para comprobar el cumplimiento de sus reglamentos y, en consecuencia, otorgar su "Certificado de Clase".

- REAL ORDEN DE 5 DE ABRIL DE 1919. BUQUES MERCANTES. BANDERA NACIONAL

Por esta disposición se dio por abolida o derogada la medida adoptada de pintar en los costados de los buques mercantes la bandera nacional, con motivo de la campaña submarina durante la guerra europea. Habiendo terminado la I Guerra Mundial y en consecuencia la "campaña submarina" que había obligado a tomar las precauciones necesarias para la seguridad de la Marina Mercante, regulando el pintado de la bandera nacional en los costados de los buques para que no fuesen confundidos con los de las naciones beligerantes, se tomó esta decisión, a requerimiento de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

Recordemos que la Gran Guerra europea o I Guerra Mundial (1914-1918) tuvo unas consecuencias desastrosas para nuestra Marina Mercante, pues se calcula que fueron unos 65 los buques de bandera española, tanto mercantes como pesqueros, los hundidos por submarinos alemanes[352] o por efecto de las minas, a lo que hay que añadir las dolorosas pérdidas humanas, a pesar de la neutralidad de nuestro país.

En aquella época la dependencia de las comunicaciones marítimas era todavía muy superior, aproximadamente del 90 % de todas las importaciones y exportaciones. Esta gravísima crisis y la inflación desmesurada que produjo en el alza de los precios desde el inicio de la guerra tuvieron su reflejo en la llamada "huelga general revolucionaria" de 1917. La situación no mejoró hasta bien entrado el año 1920, pues los desequilibrios causados por la guerra se mantuvieron tras el armisticio de 1918, a lo que hay que añadir que durante el período de conflicto fueron también muchos los

optimizando sus recursos y obteniendo ventajas comerciales. En general, puede afirmarse que los reglamentos de clasificación para los buques de guerra contemplan, con algunas excepciones y particularidades propiamente militares (comunicaciones, sistemas de combate y otros), los mismos términos que los referidos para buques mercantes (*Rules for the Clasification of Naval Ships*), y se refieren a reglas sobre resistencia estructural, estabilidad intacta y en averías, instalaciones de máquinas, equipos y servicios, disposición general y compartimentación, electricidad y automatización, abandono de buque, etc. Ver DE LA PUENTE BASALLOTE, Manuel Jaime; y GÓMEZ GÓMEZ, Francisco (2020): "Buques con clase", en *Revista General de Marina*, cuaderno de diciembre; pp. 997-1015. En la actualidad la clasificación de los buques de guerra no es ni mucho menos cuestión baladí. Como ejemplo reciente podemos citar la demanda que la Marina Real de Noruega planteó a la sociedad de registro y clasificación internacional *DNV GL*, como responsable del colapso de la fragata *Helge Ingstad* (F-313), que se hundió al norte de Bergen el 13 de noviembre de 2018, tras una colisión con un mercante, solicitando una compensación de 1.600 millones de dólares, como responsable de no haber previsto defectos en la construcción del buque (la filtración de agua de mar en el compartimento de generadores a través de la bocina de los ejes de las hélices, que causó daños a la estanqueidad del buque). La sociedad *DNV GL*, había concedido a la fragata la certificación de navegación hasta 2021, tras una inspección realizada en 2016. Ver TREVIÑO RUIZ, José María (2021): "Noruega. La Marina demanda a la sociedad de clasificación *DNV GL*", en *Revista General de Marina*, cuaderno de enero-febrero, pp. 147-148.

[351] Las Sociedades de Clasificación de Buques (SS.CC.) publican sus propios reglamentos de construcción e inspección; publican un registro de los buques por ellos clasificados; comprueban el cumplimiento de sus reglamentos desde la construcción del buque y después durante su "vida operativa"; realizan inspecciones de bandera en nombre de los estados autorizantes, los cuales establecerán en qué situaciones y casos proceden; realizan también inspecciones estatutarias. Actualmente en España se regulan estas actividades en el RD 877/2011 de 24 de junio, modificado por el RD 706/2015 de 24 de julio. Hay que tener en cuenta además que los buques mercantes desarrollan su operativa sujetándose también a un marco de legislación internacional de carácter/ámbito marítimo (convenios), bajo la supervisión de la Organización Marítima Internacional (OMI).

[352] La ofensiva germana en su campaña submarina se dirigía contra cualquier buque de bandera extranjera aun siendo neutral el pabellón de dichos buques si estos se dirigían a puertos de países aliados enemigos de Alemania.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

navieros que suspendieron su actividad ante el peligro de sacar sus buques a la navegación, incluso de cabotaje, por temor a ser torpedeados.

7.2.2. RADIOTELEGRAFÍA A BORDO DE BUQUES MERCANTES

Otra medida fundamental que puso en marcha el ministro Augusto Miranda en su preocupación por mejorar la seguridad y comunicaciones a bordo de los buques mercantes fue la obligatoriedad de instalación de radiotelegrafía y la prescripción de llevar botes de salvamento.

Por Real Orden de 20 de febrero de 1917 se dispuso que todos los buques mercantes, a partir de 500 toneladas, que hiciesen el servicio de altura o gran cabotaje, debían llevar una "estación radiotelegráfica" (radio de un alcance mínimo de 100 millas), y otros elementos.

La medida se inspiraba en el *"sentimiento de humanidad de que son merecedoras las tripulaciones de los buques mercantes, que en estos tiempos difíciles exponen con temeridad y con riesgo su vida por mantener nuestro comercio marítimo".*

En consecuencia se establecieron las siguientes prescripciones:

Primero. Que todos los buques mercantes, a partir de 500 toneladas y que hicieran el servicio de altura o gran cabotaje, estaban obligados a llevar una estación radiotelegráfica del alcance mínimo de cien millas, en las condiciones que establecía el reglamento de radiotelegrafía.

Segundo. Que los referidos buques fueran provistos de uno o más botes de salvamento, con motor propio, en número proporcionado al de sus tripulantes, o bien "ayustables" necesarios para el mismo objeto.

Tercero. Se encomendaba a los Directores locales de Navegación (Comandantes y Ayudantes de Marina) que dieran un plazo prudencial a cada buque para proveerse de estos elementos, debiendo justificar los armadores ante dichas autoridades haber hecho los pedidos y contratos necesarios para obtenerlos.

-ANTECEDENTES[353]. REAL ORDEN DE 4 DE SEPTIEMBRE DE 1914

La normativa que existía hasta ese momento en nuestro país no obligaba en absoluto a las empresas navieras a que dotaran con equipos de T.S.H. a sus buques, si acaso como mucho recomendaba su implantación. Así podemos citar el Real Decreto de 24 de enero de 1908 -artículo 17- que indicaba que se podían instalar previo permiso del Ministerio de Marina, y el "Reglamento para el servicio de las instalaciones e inspección de la radiotelegrafía a bordo de los buques de comercio" aprobado por Real Orden de 4 de septiembre de 1914, firmada también por Augusto Miranda, pero que tampoco obligaba a ello. Años antes, en febrero de 1912 se había solicitado en sede parlamentaria por el marqués de Cortina a través de una proposición de ley que no fue aprobada.

Podemos recordar igualmente que las compañías de navegación del resto del mundo también se habían mostrado remisas a la hora de instalar radio a bordo . En 1910 sólo un centenar de mercantes británicos y setenta alemanes la llevaban. En España, la falta de estaciones costeras hasta 1912 no había facilitado tampoco las cosas, y solo "La Compañía Trasatlántica" con once aparatos en sus

[353] Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejando (2012): *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy*… ob. cit. pp. 157-158.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

buques y "Pinillos, Izquierdo y Cía" con nueve, disponían de ellas. A mediados de 1914 otras compañías fueron incorporando a sus barcos esta tecnología, y a mediados de 1914 eran setenta y dos los indicativos de llamada que tenían asignadas. Por cierto, que todas aquellas estaciones radiotelegráficas eran de la marca británica Marconi.

- Convenio Internacional. Radiotelegrafía a bordo y embarcaciones de salvamento

Y debemos mencionar también que por Ley de 29 de diciembre de 1914, impulsada por el Ministerio de Estado (Asuntos Exteriores), se autorizó al Gobierno para ratificar el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar*, firmado en Londres el 20 de enero de 1914. Este convenio establecía entre otras medidas la necesidad de proveer de radiotelegrafía a todos los buques. Por otra parte, en su Título VI, artículo 40 se establecía: "En ningún momento durante la navegación, deberá llevar un buque a bordo un número de personas superior al que pueda ser recogido por el conjunto de embarcaciones y balsas de salvamento de que disponga". Como recuerda Anca Alamillo[354] (2022): *"el celebérrimo hundimiento del* Titanic *y el elevado número de víctimas a causa de no disponer del número suficiente de botes salvavidas, hizo que se revisara, a nivel internacional, la normativa existente en este sentido".*

7.2.3. REGLAMENTO DE TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE CARGA Y PASAJE

Otro de los proyectos[355] que impulsó Miranda pero que no vería la luz hasta casi dos años después, fue el que presentó a las Cortes en mayo de 1916 y octubre de 1918 sobre la "Reglamentación del Trabajo a bordo de los Buques de Carga y Pasaje". Previamente, por RO de 28 de junio de 1915, se había nombrado una Comisión compuesta de "elementos marítimos", tanto patronales como técnicos y obreros de la pesca, para redactar el oportuno anteproyecto en el que se armonizaran los intereses de todas las partes, lográndose lo que dio paso a que por RD de 6 de noviembre del mismo año fuese autorizado el ministro de Marina para presentar a las Cortes el oportuno proyecto de ley, reproducido en 24 de mayo de 1916 y en 28 de octubre de 1918, debido a que las vicisitudes políticas no permitieron que funcionasen las Cortes durante el tiempo necesario para que el proyecto se aprobase.

Es por ello que para que se aprobara cuanto antes y sin las demoras que implicaba volver el asunto al Parlamento, se revisó el antiguo proyecto por acuerdo de todos y se aprobó por real decreto directamente por el Gobierno, publicado en la *Gaceta de Madrid* el 12 de octubre de 1919, siendo ya por el sucesor de Miranda en el cargo de Ministro de Marina, que lo fue el contralmierante Manuel de Flórez. Afortunadamente el Reglamento fue *"fruto de un acuerdo unánime debido a concesiones del elemento patronal, teniendo en cuenta las diversas informaciones que han aportado recientemente ambas partes interesadas* (navieros y personal de la Marina Mercante)*. En la creencia de haber hallado términos de armonía que a todos satisfagan y declarada su aprobación de urgente necesidad por el Gobierno de S.M., sin perjuicio de dar de ella oportuna cuenta a las Cortes".* Además, se creó un Comité de conciliación para dirimir las diferencias que pudieran existir entre los navieros y el personal de la Marina Mercante sobre la aplicación de sus

[354] ANCA ALAMILLO, Alejandro (2022): "Seguridad", miscelánea número 25.316, en *Revista General de Marina*, cuaderno de enero-febrero, pp. 157-158.

[355] Real Decreto de 24 de mayo de 1916, que autorizó al Ministro de Marina para presentar a las Cortes un proyecto de ley sobre reglamentación del trabajo a bordo de los buques de carga y pasaje (*Gaceta de Madrid* núm. 180, de 28-6-1916). Anteriormente, por RO de 28 de junio de 1915 se había nombrado una Comisión encargada de redactar el oportuno anteproyecto, en la que tuvieron representación los elementos marítimos, tanto patronales como técnicos y obreros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

preceptos, aprobado por RD de 10 de octubre de 1919. Y por Circular de 20 de noviembre de 1919 se dispuso que se publicara el modelo de Registro de horas de trabajo suplementarias, a que se refería el artículo 19 del Reglamento de Trabajo a bordo de los buques mercantes.

Esta norma, que podríamos definir hoy como de marcado carácter garantista, pretendió establecer los derechos y deberes inherentes a su clase de toda la tripulación embarcada en buques mercantes de carga y pasaje. Así, se especificaban las competencias de armadores, navieros, patrones, capitanes, oficiales y tripulación; el número de horas máximas trabajadas y de guardia de todo el personal; la obligatoriedad de disfrutar del descanso dominical si el buque se encontraba en puerto o en rada; y los límites de edad para el embarque, entre otros aspectos. En relación a los telegrafistas se establecía que continuarían prestado su servicio a bordo como titulados profesionales y en las mismas condiciones que los oficiales de cubierta y máquinas.

7.2.4. REGLAMENTO DE ALOJAMIENTO PARA LAS TRIPULACIONES DE LOS BUQUES MERCANTES (REAL ORDEN DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 1918)

Durante su cuarto mandato como ministro de Marina, que como sabemos fue breve (del 20 de julio al 9 de noviembre de 1918), aunque muy fructífero, Augusto Miranda consiguió aprobar otra norma fundamental para la Marina Mercante, cual fue el Reglamento de alojamiento para las tripulaciones de los buques mercantes. Fue una norma necesaria para *"armonizar los arqueos de nuestros buques con los que hace el* Board of Trade *inglés, cuyas reglas deben seguirse en nuestra Nación, según el convenio que tiene celebrado con la Gran Bretaña"*. Se trató pues de una adaptación de nuestra legislación a requerimientos necesarios para mejorar notablemente las condiciones de vida a bordo de los "hombres de mar", regulando aspectos como las dimensiones de los alojamientos, la proporción del número de tripulantes con relación a los baños y servicios del barco, los mínimos de luz, -natural y artificial-, que debían disponer, la ventilación, aislamiento y estanqueidad de los camarotes, e incluso la calefacción.

La Real Orden de 9 de septiembre de 1918 que aprobó el Reglamento (*Gaceta de Madrid* núm. 257, de 14-9-1918), estableció que empezase a regir para todos los buques de nueva construcción o que tuviesen que dedicarse exclusivamente a la pesca, determinando que el volumen y la superficie del piso del "hombre de mar", es decir, el espacio mínimo que cada tripulante debía tener a su disposición a bordo de un barco mercante o de pesca fuese de 2,03 metros cúbicos y 1,11 metros cuadrados, respectivamente, como totales.

En un total de 21 artículos, el Reglamento partía del concepto de que se entendería que la frase *"hombre de mar"* comprendía a todo individuo enrolado en la tripulación de un buque mercante, siempre que no sea el Capitán o Patrón del mismo (art. 1º). Se disponía que todo local de un buque mercante español que se destinase al alojamiento de hombres de mar debía llenar los requisitos que en el Reglamento se indicaban en cuanto a los puntos siguientes: 1. Construcción. 2. Extensión superficial. 3. Capacidad cúbica. 4. Iluminación. 5. Ventilación. 6. Protección contra las inclemencias del tiempo. 7. Protección contra la entrada de la mar. 8. Protección contra las emanaciones pútridas o nocivas. 9. Reparto interior (art. 2º).

Se establecía al respecto que cada alojamiento de la tripulación debía tener la ventilación adecuada siempre que fuese eficiente y que cada local la debía de tener independiente. En el caso de buques que hubiesen de viajar entre trópicos tendrían en las cubiertas que sirviesen de techo al alojamiento de marinería o de fogoneros una abertura apropiada para introducir por ella una manguera de ventilación (…); se debían proveer de calefacción a los alojamientos en el invierno, sea por medio

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

de vapor de agua o por estufas (…); las letrinas debían ser su número de una por cada 10 hombres de mar que, incluyendo Oficiales de puente y máquinas (…) y debían ventilar directamente al exterior; el Perito encargado de los arqueos debía vigilar el cumplimiento de todas las disposiciones (…); todo lugar dedicado a alojamiento, sea que se hay o no deducido del tonelaje total del buque, se debía conservar siempre libre de mercancías y de provisiones de cualquier clase, no siendo las de propiedad personal de los hombres de mar que tuviesen uso durante el viaje (…); que todos los alojamientos debían conservarse limpios y en las condiciones exigidas en el Reglamento. Los Peritos vigilarían que así se hiciese, y de cualquier infracción debían dar cuenta al Comandante de Marina para que esta autoridad dispusiese lo conveniente; etc, etc. En definitiva, la adecuación a este Reglamento fue un verdadero hito en la consecución de una cierta calidad de vida a bordo para las tripulaciones de los buques civiles.

7.2.5. PERITOS INSPECTORES DE BUQUES (REAL DECRETO DE 5 DE NOVIEMBRE DE 1918)

En orden a asegurar el cumplimiento de las prescripciones de seguridad y requerimientos de calidad de los buques mercantes tanto en su construcción como en su posterior ejercicio profesional por parte de las compañías navieras, -debido a la complejidad que las nuevas construcciones navales de la época habían alcanzado-, se dictó el Real Decreto de 5 de noviembre de 1918 (*Gaceta de Madrid* núm. 314, de 10 de noviembre), que introdujo importantes novedades y que supuso una mejora notable en orden a la seguridad para los buques mercantes instituyendo un servicio de Inspección en todas las provincias marítimas.

En su exposición al Rey, el ministro Augusto Miranda razonaba su iniciativa con estas palabras,

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL Y MARÍTIMO

MINISTERIO DE MARINA

REAL DECRETO DE 5 DE NOVIEMBRE DE 1918

SEÑOR: *La importancia y la complejidad que alcanzan hoy las construcciones navales* requieren que las operaciones de arqueo, la de fijación de la línea de máxima carga y los múltiples y diversos reconocimientos que para garantir la seguridad de la nave y la vida de los tripulantes y pasajeros deben efectuarse, se lleven a cabo por personal que posea la capacidad técnica necesaria.

Antiguamente, esas operaciones se llevaban a cabo por prácticos en cada Ramo con las denominaciones de Maestros de Bahía, Peritos Mecánicos y Peritos Arqueadores, los cuales han venido prestando servicio tanto más deficiente cuanto mayores han sido los adelantos en la construcción naval, hasta que fueron sustituidos en el Reglamento de 1911 por Peritos Inspectores que debían asumir las funciones de aquéllos; pero no existiendo sino en número muy reducido Ingenieros Navales, fue preciso recurrir como medio supletorio a profesionales de otros Ramos, estableciendo además exámenes que no han dado el resultado apetecido. Este estado de cosas es incompatible con los *progresos de la arquitectura naval, con la seguridad de la navegación y con la importancia de los intereses que representa la Flota Mercante*, y ello influyó considerablemente en el ánimo del Ministro que sucribe para dar por el Real Decreto de 4 de septiembre último grandes facilidades a fin de que los técnicos de profesiones afines en parte, pudieran adquirir los conocimientos y el título de Ingeniero Naval en la Academia[356] que se organizó a este objeto.

Conseguido esto, *es absolutamente indispensable reglamentar los servicios de los Inspectores* sobre la base racional de que éstos posean la capacidad necesaria debidamente acreditada, aunque respetando en el periodo de transición los derechos de los que se hallan actualmente en posesión de estos cargos (…).

[356] Academia de Ingenieros de la Armada con sede en Ferrol (Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

En la nueva normativa se estableció que los Peritos Inspectores de Buques tenían la misión de *"verificar cuantos reconocimientos y operaciones facultativas"* requiriese la intervención del Estado en la navegación de los buques de la Marina Mercante para fijar sus características y garantizar su seguridad y la de los tripulantes y pasajeros y la de velar por el exacto cumplimiento de los Reglamentos entonces vigentes o que se dictaran en lo sucesivo, relativos con aquéllos, denunciando a la Autoridad de Marina (Comandantes de Marina, Delegados de Navegación y Pesca), cualquier infracción de que tuviesen noticia.

A los nuevos Peritos Inspectores de Buques les era también de aplicación la normativa referida a los Maestros de Bahia y Peritos Mecánicos, siendo por ello los únicos Peritos oficiales, y como tales, los únicos autorizados legalmente para todas las "operaciones de arqueo, reconocimientos, avalúos y señalamiento de la línea de máxima carga", debiendo así considerárseles por los Tribunales y Autoridades (art. 1º); se determinaba que en cada Provincia Marítima debía existir un Perito Inspector y un suplente para los servicios que debían realizarse (art. 2º); Correspondía al Perito Inspector suplente verificar las operaciones descritas en los casos de interinidad o de incompatibilidad, ausencia o enfermedad del Inspector propietario o por delegación de éste por causa justificada (art. 3º); Los Peritos Inspectores y los suplentes, dependían en el ejercicio de sus cargos de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, y directamente de los Comandantes de Marina respectivos, llevándose en aquel Centro un libro matriz, en el que se anotasen las incidencia que ocurriesen mientras prestasen sus servicios, así comos los informes personales que cumplimentasen sus superiores sobre ellos (art. 4º); su independencia y neutralidad se establecía siendo incompatible el cargo de Perito Inspector con la Gerencia o Dirección de cualquier factoría naval o taller de construcción o reparación de buques, de máquinas y de calderas marinas; con el de Inspector de Compañías navieras o representación de Asociaciones de esta naturaleza o de industrias marítimas (art. 5º); etc, etc; la plaza se ganaba por concurso entre Ingenieros Navales, debiendo reunir determinadas condiciones y reconocimientos facultativos de aptitud física, así como que los dos Inspectores (titular y suplente) debían residir en la capital de su destino. Con carácter transitorio, los entonces Peritos Inspectores (no ingenieros navales), Peritos arqueadores, Peritos mecánicos y Maestros de bahía, continuarían ejerciendo sus cargos con las mismas denominaciones hasta su cese por renuncia voluntaria, inutilidad física, insuficiencia de sus conocimientos profesionales debidamente comprobada o por otra causa, con el fin de irlos sustituyendo por los nuevos Inspectores de Buques (ingenieros navales) cuando surgiera vacante a través de concurso.

Finalmente el Ministro de Marina se reservaba la facutad de comprobar o intervenir por medio de un Ingeniero Naval, las operaciones que realizasen los Peritos de las antiguas organizaciones que no poseían este título cuando la importancia de aquéllas así lo requiriese.

7.3. MATERIAL NÁUTICO QUE DEBEN LLEVAR LOS BUQUES DEL COMERCIO PARA GARANTIZAR LAS VIDAS DE LAS PERSONAS EN ELLOS EMBARCADAS (REAL ORDEN DE 12 DE FEBRERO DE 1914)

Como ya quedó apuntado, desde el principio de su mandato como ministro de Marina, el almirante Miranda, sin duda bien asesorado por los órganos de su Ministerio, y en esta materia concretamente por la Sección de Navegación de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, abordó cuestiones fundamentales en aquella época para mejorar la seguridad de los buques mercantes y de pesca en sus navegaciónes. Una de las primeras medidas que aprobó, -apenas tres meses después de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

asumir el cargo-, fue la necesidad de reglamentar el "material náutico" que debían llevar los "*buques del comercio*" para asegurar o garantizar las vidas de las personas embarcadas. Conforme con ello se dictó este Reglamento por RO de 12 de febrero de 1914 que estableció lo siguiente (sic):

1º. *Todo buque que haga navegaciones de altura o gran cabotaje, deberá estar provisto de los siguientes instrumentos:* Un cronómetro. Un acompañante o cronógrafo (este no será obligatorio para los buques que lleven telegrafía sin hilos). Un barómetro. Un termómetro. Una aguja magistral, instalada de modo que sea poco influída por los hierros del buque, provista de alidada para poder tomar cualquier marcación. Una aguja de gobierno. Una rosa de respeto para la anterior aguja. Un escandallo de costa de 14 kilogramos de peso con 200 metros de sondaleza en su carretel correspondiente. Dos escandallos de mano de 3 kilogramos con 50 metros de sondaleza. Dos correderas. Tres ampolletas. Un anteojo. Un par de gemelos marinos. Un rejoj. Las cartas náuticas generales y particulares de fecha reciente que comprendan los mares y costas en que haya de navegar. Un derrotero de los mares en que navegue. Dos compases. Una regla. Dos transportadores. Un sextante u octante con anteojo para observar estrellas. La curva o tablilla de desvíos de la aguja magistral. Una bocina portavoz. Una trompa de niebla o aparato equivalente, si el buque es de vela. Una campana de peso no menor de 20 kilogramos.

2º. *Los buques que hagan navegaciones de cabotaje, deberán estar provistos de los siguientes instrumentos:* Un reloj. Una aguja de gobierno. Si el buque desplaza más de 300 toneladas llevará, además, una aguja azimutal, a no ser que la de gobierno esté situada y provista de modo tal que puedan hacerse con ella las marcaciones con facilidad. Una rosa de respeto para la misma. Dos escandallos de 3 kilogramos de peso con 50 metros de sondaleza. Una corredera. Una ampolleta. Las cartas náuticas generales y particulares de fecha reciente de los mares y costas en que haya de navegar. Dos compases. Una regla. Dos transportadores. Una bocina para niebla u otro instrumento equivalente, si el buque es de vela. Una campana, la cual, para todo buque mayor de 50 toneladas, no será de peso inferior a 20 kilogramos.

El Delegado de la Autoridad de Marina en la comisión de reconocimientos inspeccionará los instrumentos náuticos comprobando su estado e instalación, desechando aquellos que resulten manifiestamente inútiles.

Examinará, asimismo, la tablilla o curva de desvíos que no deberá exceder de cuatro años de fecha, y si alguno de los desvíos pasase de 15º, se obligará a efectuar su compensación dentro de un plazo de un mes, transcurrido el cual, sin haberla compensado por persona cuya idoneidad esté autorizada con la firma en el certificado de la autoridad de Marina o Cónsul, se practicará dicha operación por un oficial destinado en la Comandancia de Marina, al cual le serán satisfechos los honorarios correspondientes, anotándose así al Capitán en su nombramiento.

La fecha y lugar para compensar la aguja y hallar sus desvíos, quedará a elección del Capitán o armador del buque, siempre que no transcurran más de cuatro años entre una y otra operación.

Se presentará también al mismo Delegado (de la Autoridad de Marina) el último estado absoluto y movimiento del cronómetro, y su fecha, indicando el procedimiento empleado para obtenerlo.

Las agujas azimutales podrán ser sustituídas por círculos de marcar o taxímetros en instalaciones apropiadas que serán rectificadas en el reconocimiento (…).

7.4. PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE

7.4.1. CAPITANES, PILOTOS Y DEMÁS PERSONAL. MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DE LA ORDEN DEL MÉRITO NAVAL PARA INCLUIR A ESTE PERSONAL. NUEVO REGLAMENTO PARA OBTENER LOS TÍTULOS DE PILOTO Y CAPITÁN

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- REAL DECRETO DE 2 DE SEPTIEMBRE DE 1914, MODIFICANDO EL REGLAMENTO DE LA ORDEN DEL MÉRITO NAVAL (APROBADO POR RD DE 1 DE ABRIL DE 1891), PARA EXTENDER A LAS CLASES DE MARINERÍA DE LA MARINA MERCANTE EL "DISTINTIVO ROJO" (POR MÉRITOS DE GUERRA O ACCIONES VALEROSAS)

Prueba del aprecio y reconocimiento del almirante Miranda a todo el personal de la Marina Mercante fue esta norma dictada para reparar una injusticia o agravio comparativo entre los Oficiales y la Marinería de tripulaciones mercantes en orden a igualar a todos en el mérito contraído por acciones de guerra o valerosas en el cumplimiento de su deber, y que se premiaba con el "distintivo rojo" de la Orden del Mérito Naval. Hasta entonces la cruz del Mérito Naval con distintivo rojo solo se concedía a Oficiales y no así a la Marinería que, por los mismo méritos o hechos, recibía la cruz con distintivo blanco.

Según la Exposición al Rey de este RD para modificar los artículos 4 y 22 del Reglamento de la Orden del Mérito Naval de 1891, se llevó a cabo por los siguientes motivos:

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL Y MARÍTIMO

SEÑOR: En el Reglamento vigente de la Orden del Mérito Naval, aprobado por Real Decreto de 1º de abril de 1891, se especifica, en el artículo 4º, último párrafo, que no puede concederse en ningún caso a los funcionarios del orden civil y a individuos particulares más condecoraciones de esta Orden que las de distintivo blanco y sin pensión; y, por otra parte, el artículo 22 permite conceder a los Capitanes, Pilotos y Primeros Maquinistas de la Marina mercante la cruz con distintivo rojo, con pensión o sin ella.

Debido a esto, en las distintas ocasiones en que ha habido que premiar méritos, por salvamento de buques, se han otorgado cruces del Mérito Naval, con distintivo rojo al personal de Oficiales, y otras, con distintivo blanco, por el mismo hecho, al personal marinero que a las órdenes de aquéllos contribuyó al salvamento.

Esta dualidad hace patente la falta de equidad y congruencia entre el mencionado párrafo del artículo 4º y el artículo 22 del Reglamento de referencia, por parecer lógico que por un mismo hecho se recompense de igual manera a los individuos que lo realizaron, sin otra diferencia que la categoría de la cruz, que es inherente a la cualidad de la persona.

Para remediar esta falta de equidad, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Real Decreto.

Madrid, 2 de septiembre de 1914. Señor: A. L. R. P. de V. M., Augusto Miranda.

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. El párrafo segundo del artículo 4º del Reglamento de la Orden del Mérito Naval, aprobado por Real Decreto de 1º de abril de 1891, se entenderá redactado en la siguiente forma: Los Capitanes, Pilotos, Primeros Maquinistas de la Marina Mercante, y todos los demás individuos que a ella pertenezcan, podrán también ser agraciados con las cruces del Mérito Naval, en los casos y conforme a las reglas prescriptas en este reglamento para dichos individuos.

Asimismo, se entenderá redactado el párrafo primero del artículo 22 del citado Reglamento de la manera siguiente: Los Capitanes, Pilotos, Primeros Maquinistas se harán acreedores a la cruz de primera

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

clase del Mérito Naval con distintivo rojo, así como el personal que forme las tripulaciones y no tenga dichas categorías, a la de plata con idéntico distintivo, en los casos siguientes.

Dado en Palacio, a dos de Septiembre de mil novecientos catorce. ALFONSO. El Ministro de Marina, Augusto Miranda.

La Orden del Mérito Naval[357] fue creada el 3 de agosto de 1866 durante el reinado de Isabel II, que tenía su origen en la Cruz de la Diadema Real de Marina, también conocida como Cruz de distinción de la Marina, establecida por el Rey Fernando VII el 2 de febrero de 1816. En el momento actual las cruces del Mérito Naval, se distinguen en dos grados (cruz y gran cruz), y en cuatro distintivos (rojo, azul, amarillo y blanco) según cada clase de méritos y servicios realizados; se rigen por el Reglamento general de recompensas militares (RD de 1 de agosto de 2003). Todas estas recompensas militares, entre las que destacan las cruces del Mérito Militar, del Mérito Naval y del Mérito Aeronáutico, tienen como función recompensar y distinguir a los miembros de las Fuerzas Armadas y del Cuerpo de la Guardia Civil, por la realización de acciones y hechos o la prestación de servicios de destacado mérito o importancia, así como también al personal civil por sus actividades meritorias relacionadas con la Defensa Nacional. Entre los destinatarios de la cruz del Mérito Naval tradicionalmente se ha incluido a todos los marinos con servicios meritorios a bordo de buques de guerra, mercantes, pesqueros y deportivos, así como por méritos en los puertos, faros y costas.

- REGLAMENTO PARA OBTENER LOS TÍTULOS DE PILOTO Y CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE (REAL ORDEN DE 12 DE MAYO DE 1919)

Durante su último mandato como ministro de Marina, Augusto Miranda aprobó un nuevo "Reglamento para obtener los títulos de Piloto y Capitán de la Marina Mercante" (RO de 12 de mayo de 1919), redactado adaptando el anterior reglamento de 18 de noviembre de 1909, a los nuevos planes de estudio y enseñanzas de las Escuelas especiales de Náutica, a su vez reorganizadas por Real Decreto del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, de 28 de mayo de 1915, y demás disposiciones vigentes en la época.

El nuevo Reglamento establecía las categorías en que se divide la Carrera Náutica, definiendo la esfera de acción de los Pilotos y Capitanes.

- Piloto de la Marina Mercante

Así, el Piloto de la Marina Mercante podía desempeñar en buques de vapor o en veleros, según le autorizase su título, el cargo de Oficial y el de Derrota en todos los mares. Tenía competencia para mandar vapor o velero, según fuese su título, de hasta 700 toneladas de arqueo total en navegación de cabotaje, y de hasta 400 los vapores y 700 los veleros de toneladas de arqueo total en navegación de gran cabotaje, con la condición de haber cumplido 21 años de edad y acreditando haber permanecido y navegado, con tiempo mínimo, un año con el cargo de Oficial o de derrota en los buques que se expresaban en el Reglamento para reconocer como válidas las prácticas para Capitán. Para obtener el título profesional de Piloto se requería: a) ser inscripto para la navegación e industrias de mar; b) haber cumplido 17 años; c) presentar certificado oficial de "Alumno de Náutica", expedido por la Secretaría de la Escuela Especial de Náutica respectiva de haber

[357] Ver DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso; DE CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis (2017): *La Orden del Mérito Naval, antes Cruz de distinción de la Marina (1816-2016).* Madrid: Real Academia de la Mar. Maestranza de Caballería de Castilla.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

aprobado los tres cursos del plan de enseñanza establecido por RD de 28 de mayo de 1915 (Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes). Se regulaba igualmente la normativa relativa a exámenes, tribunal y el programa de estudios de los grupos de asignaturas que comprendían: Problemas de navegación, Inglés, Legislación y Estiva, Meteorología y Oceanografía, Código Internacional de Señales, Maniobras, Cosmografía, Navegación, etc.

- Capitán de la Marina Mercante

Por su parte, el Capitán podía ser Oficial y llevar la derrota en todos los mares en vapor o velero, según su especialidad. Podía también mandar buque de cualquier desplazamiento según su especialidad en toda clase de navegación. Tenía opción a participar en las oposiciones para el Profesorado en las Escuelas de Náutica; y derecho para ser examinador en las pruebas para obtener los títulos de Patrones, Pilotos y Capitanes. Con el título de Capitán se estaba habilitado para ingresar en la Reserva Naval de la Armada, con arreglo al Reglamento de 19 de diciembre de 1917. Para obtener el título profesional de Capitán los aspirantes debían reunir las siguientes condiciones: a) haber cumplido 21 años de edad; b) aprobar el examnen del programa que señala el Reglamento; c) presentar el certificado de haber navegado después de obtenido el título de Piloto (piloto de vapor o de vapor y velero, 600 días, si el buque estuviese mandado por capitán titulado (…), piloto de velero o de vapor o velero, 500 días (…), etc. Se regulaba la normativa para realizar los exámenes, tribunal, y el programa de estudios que comprendían grupos de asignaturas: Idiomas, Contabilidad, Disposiciones sobre comercio marítimo y servicio postal, Legislación, Derecho Marítimo y Sanidad Exterior, Meteorología y Derrotas, Estructura del Buque, Nociones generales sobre Radiotelegrafía y Medicina en general, Navegación. Se regulaban otras cuestiones generales.

7.4.2. MAQUINISTAS NAVALES

Entre otras disposiciones que regularon a este colectivo de profesionales de la Marina Mercante, dictadas por el ministro Augusto Miranda durante el año 1914 podemos citar las siguientes:

- Real Orden de 2 de enero de 1914, que reconocía validez para las "prácticas de mar" de los segundo maquinistas navales a 100 días de los verificados a bordo de las embarcaciones de vapor destinadas al transporte de fangos en el puerto de Cádiz, siempre que hiciesen por lo menos, cada día dos viajes completos a las órdenes de un primer maquinista.

- Real Orden de 23 de junio de 1914, disponiendo que formaran parte del Tribunal de examen para maquinistas navales un maquinista mayor de la Armada.

- Real Orden de 25 de junio de 1914, que modificaba la RO de 2 de enero del mismo año, en el sentido de no ser necesario para la validez de los 100 días verificados por segundos maquinistas embarcados en dragas o gánguiles, la condición de estar a las órdenes de un primer maquinista y la hace extensiva a la misma clase de embarcaciones en los demás puertos.

- Real Orden de 25 de junio de 1914, que disponía se considerasen como válidos para los ayudantes de máquina 50 días de mar de los efectuados a bordo de las dragas, siendo condición precisa que la embarcación esté dotada de máquina de triple expansión, que en cada uno de los días válidos hagan con el buque, por lo menos, dos viajes completos y estén a las órdenes de un maquinista con título.

- Real Orden de 11 de diciembre de 1914, modificando la RO de 27 de junio de 1913, en el sentido que los cuatro años de prácticas de taller se exigiese a los que empezaban a hacer sus prácticas de navegación desde el 1 de enero de 1915.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 11 de diciembre de 1914, por la cual se disponía que se agrupasen en tres ejercicios las asignaturas que integran el programa de examen para obtener el título de Segundo Maquinista Naval, en la forma siguiente: Primer grupo: Aritmética, Álgebra y Geometría. Segundo grupo: Física, Mecánica, Electricidad y Máquinas, y Tercer grupo: examen de Taller y dibujo (…).

- Real Orden de 11 de diciembre de 1914, en relación a los exámenes para Maquinistas Navales, estableció diversas normas: 1º. Los exámenes semestrales para maquinistas navales continuarían verificándose en las cinco Comandancias de Marina de Bilbao, Ferrol, Cádiz, Cartagena y Barcelona, por este orden. 2º. El Tribunal examinador, tanto para Primeros como Segundos Maquinistas Navales, estaría constituído por el Presidente, Secretario, ambos de los Cuerpos de la Armada, como disponía la RO de 27 de septiembre de 1912, y dos Vocales, primeros maquinistas navales, con un mínimo de seis años de servicio efectivo en destinos de su clase, uno designado por la Asociación General de Navieros de España y el otro por la Asociaciones de Maquinistas Navales. La designación de este segundo vocal se haría por turno de las mencionadas Asociaciones para cada convocatoria, por orden de antigüedad de la fecha en que le fue reconocido ese derecho (…). 3º. Los honorarios de los vocales civiles serían los señalados por RO (…).

7.4.3. PATRONES DE CABOTAJE

Debemos precisar que conforme al art. 7 del Reglamento de 13 de octubre de 1913, entonces vigente, es *navegación de cabotaje nacional* la que verifiquen los buques nacionales directamente entre los puertos españoles de la Península, posesiones del Norte y Noroeste de África y las Baleares y Canarias, así como también la que realicen entre dichos puertos y el de Gibraltar y los de la costa de Portugal y Marruecos donde tenga España Consulados.

El tráfico de mercancías y pasajeros en navegación de cabotaje nacional entre puertos españoles quedaba reservado exclusivamente para los buques de bandera y construcción nacionales.

- Real Orden de 25 de junio de 1914[358]

Dispuso que los patrones de cabotaje de segunda clase pudiesen examinarse como los de primera clase en cualquier provincia (lo que facilitó su realización), con tal de que hubiese tribunal competente, y que no procedía acceder a la pretensión de que se ampliase a los patrones de segunda la autorización para navegar por los mismos trozos que los de primera, mediante el oportuno examen.

7.5. REGLAMENTO PARA EL EMBARCO, TRANSPORTE POR MAR Y DESEMBARCO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Otra medida necesaria que vino a afianzar la seguridad a bordo de los buques mercantes y las operaciones efectuadas en los puertos fue la regulación del transporte marítimo y la clasificación de

[358] Anteriormente, por RD de 17 de diciembre de 1913, siendo ya Augusto Miranda ministro de Marina, se modificó el punto 13 del art. 30 del vigente Reglamento de Patrones de Cabotaje "en el sentido de que a los que deseen ejercer este cargo en el archipiélago Canario, no se les exigirá conocimiento del trozo de la Costa de África, de Mogador a Río de Oro, y si algún aspirante desea ser examinado de ella, se le consignará en su nombramiento como circunstancia especial".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

las "mercancías peligrosas", que se efectuó a través del Real Decreto de 10 de febrero de 1915, que aprobó en su virtud el reglamento del asunto.

En su Exposición al Rey, el ministro de Marina, Augusto Miranda, justificaba este RD con las siguientes palabras,

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO NAVAL Y MARÍTIMO

MINISTERIO DE MARINA

REAL DECRETO DE 10 DE FEBRERO DE 1915

SEÑOR: La deficiencia notoria de la legislación de Marina en la reglamentación para el embarco, transporte por mar y desembarco de mercancías peligrosas, es tal, que no existe ningún cuerpo de doctrina por el cual han de regirse, en materia tan delicada, las autoridades de los puertos de nuestro litoral.

La Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, reconociéndolo así, procedió a la redacción de un proyecto de reglamento, sometiéndolo, antes de su definitiva aprobación, al estudio y discusión de la Junta Consultiva de dicho Centro directivo, que la constituyen, por mandato de la ley, representaciones de todas las industrias de mar.

En consecuencia de los expuesto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene el honor de proponer a la aprobación de V. M., el adjunto real decreto aprobando el reglamento para el embarco, transporte por mar y desembarco de las mercancías peligrosas, así como la "Clasificación de las mercancías infectantes, tensivas, inflamables, explosivas y fulminantes", y el "Repertorio alfabético para la clasificación de las substancias peligrosas y nocivas en lo que se refiere a los transportes marítimos" (...).

Conforme a este Reglamento se reguló minuciosamente en su articulado la clasificación de las mercancías peligrosas para la seguridad de los buques, ya fuesen inflamables, explosivas o fulminantes, incluyendo los combustibles; la vigilancia debida de la autoridad marítima para el embarque y desembarque de las mercancías peligrosas en los puertos, normas generales que habían de regir estas operaciones portuarias; normas especiales para el transporte sobre embarcaciones; vigilancia de las embarcaciones cargadas de mercancías peligrosas; vigilancia y precauciones en los buques; vigilancia y precauciones sobre el amarre y fondeo del buque; embalaje, estiba y transporte por mar de las mercancías peligrosas; reglas generales para el transporte; reglas generales para el embalaje y estiba; embalaje y estiba de los corrosivos y venenos; embalaje y estiba de los combustibles más o menos fáciles, de las materias comburentes y de los inflamables espontáneos; etc, etc. Incluía además un amplio catálogo de "Clasificación de las mercancías infectantes, tensivas, inflamables, explosivas y fulminantes" y un "Repertorio alfabético para la clasificación de las substancias peligrosas y nocivas, en lo que se refiere a los transportes marítimos".

7.6. MARINA DE PESCA

La pesca marítima nacional[359] puede ser de tres clases: de gran altura, de altura y litoral o costera.

[359] Conforme al art. 170 (Título III Pesca marítima. Capítulo Primero, De la Industria nacional de pesca marítima) del Reglamento para la aplicación de la Ley de Protección y Fomento de las industrias y comunicaciones marítimas de 14 de junio de 1909. Aprobado por Real Decreto de 13 de octubre de 1913.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Pesca de gran altura es la que verifican los buques nacionales en mares libres y lugares de pesca situados a grandes distancias de España, organizando expediciones especiales autorizadas por el Ministerio de Marina y cuyo producto no sea introducido fresco en España.

Pesca de altura es que se verifica fuera de las aguas jurisdiccionales por buques nacionales que traen o envían a España el producto en fresco.

Pesca litoral o costera es la verificada en aguas jurisdiccionales o en la zona marítima nacional.

7.6.1. PESCA TIPO *BOU*

Una de las modalidades de pesca más populares es la denominada Bou según el arte empleado. La pesca *Bou* consiste en que dos barcas, apartadas una de la otra, tiran de una red, arrastrándola por el fondo. También se conoce como "bou" al tipo de barco pequeño destinado a este tipo de pesca. Así, podemos mencionar a modo de ejemplo, entre otras, varias RR.OO dictadas durante el año 1914:

RO de 1 de mayo, que reducía la veda del bou en la provincia de Valencia del 1 de mayo al 31 de agosto con la condición de no salir a pescar en dichos meses con el citado arte fuera de las aguas jurisdiccionales. RO de 20 de agosto, que dispuso el empleo del arte del bou en la provincia marítima de Almería a seis millas de la costa.

RO de 26 de agosto, ampliando a las aguas del distrito marítimo de Cadaqués, a semejanza de lo dispuesto para los de Barcelona, Masnou, Mataró y Palamós, la no autorización de la pesca del bou a menos de dos millas de distancia de la costa.

RO de 31 de agosto, que autorizaba la pesca del bou con una pareja de faluchos provista de motores de explosión, en las aguas de la Isla de Mallorca, por fuera de las seis millas de las aguas jurisdiccionales, contada esta distancia desde las puntas más salientes.

RO de 11 de septiembre, que declaraba no cabía imponer limitación alguna a la pesca del bou en el distrito de Palma de Mallorca, siempre que se ejerciera por las parejas entonces existentes, y sin rebasar hacia tierra la línea de seis millas, determinada por las puntas más salientes, y que tampoco cabía establecer limitaciones en la sustitución o reemplazo de las mencionadas parejas, puesto que, dada la libertad de la pesca para todos los españoles, a esa sustitución, que se verifica por pujas a la llana, podían aspirar todos los pescadores de todas las provincias marítimas.

RO de 18 de septiembre, determinaba que la veda de la pesca del bou en la provincia marítima de Valencia, continuase rigiéndose por la RO de 13 de septiembre de 1912. RO de 11 de diciembre, que autorizaba a D. Vicente Ferrer, propietario de la única pareja del bou a vapor existente en la provincia marítima de Valencia, para que pudiese ejercer dicha pesca en toda la provincia, por fuera de las seis millas de distancia a la costa, y con la condición precisa de que el fondo no fuese inferior a 50 metros.

7.6.2. PESCA. VARIOS

Se cuentan por centenares las disposiciones que en materia de pesca se dictaron durante los ministerios de Augusto Miranda, relativas a las más variadas cuestiones como autorizaciones para la pesca practicada con diferentes artes según provincias y distritos marítimos, reglamentos de pesca,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

normativa de seguridad a bordo, personal, vigilancia y policía, etc. Por ello, incluimos en este apartado una relación de disposiciones a modo de ejemplo, y otras en el ANEXO VI.

RO de 9 de diciembre de 1913. Pesca. Bou y Vaca. Referente a la pesca con los artes denominados "Bou" y "Vaca" en el distrito marítimo de Mataró. RO de 9 de diciembre de 1913. Pesca. Traiñas. Dicta reglas para la pesca con "Traiñas" en aguas de Melilla, estableciendo entre otras medidas que "los artes llamados "Traiñas" no pesquen a profundidad menor de 50 metros".

RO de 31 de diciembre de 1913. Pesca. "Cerco de Jareta". Dispone se permita la libre pesca con cerco de jareta en la ría de Arosa hasta la última línea que une Punta del Chazo con Punta Linás, con lo demás que expresa.

RO de 13 de enero de 1914, aprueba el Reglamento de carnadas para palangres en los distritos de Barcelona y Badalona. Constaba de 42 artículos, de los que destacamos, según el art. 1º. "Para los efectos de este reglamento se entiende bajo la denominación de *palangreros*, la embarcación de pesca que lleva cuando menos treinta y cinco palagres guarnecidos con anzuelos que, como minimum sean del número diez. Asimismo, se denominan *palangrets* las embarcaciones que llevan sus palangres guarnecidos con anzuelos pequeños, únicamente a propósito para los bajos fondos; y cuyas denominaciones son las establecidas por la práctica". El art. 2 señalaba que: "Formarán una carnada o esquer, tres arrobas de sardina o de otro pescado a propósito medida a ojo y buen juicio del patrón que lo vende, siendo práctica establecida entre sardinaleros, que una carnada o sea de tres arrobas de sardina, la forman mil cuatrocientas sardinas grandes, mil seiscientas medianas y dos mil pequeñas". El art. 3: "Siendo la pesca de palangre la que proporciona las mejores especies para el consumo público y no pudiendo ejercitarse sin el auxilio de la carnada o esquer, cuya escasez es notoria en las aguas de este distrito, se concede derecho a todos los patrones pescadores que necesiten carnada en grandes cantidades, para que puedan adquirir la de otros pescadores y consignatarios de pescado con preferencia a los pescateros y particulares. En su virtud, ningún pescador de jábega y boliche sardinelero o consignatario de pescado podrá vender las carnadas que tenga mientras haya algún patrono pescador que lo solicite".

RO de 14 de enero de 1914. Pesca. Referente a la prohibición de pescar con dinamita en la provincia de Gran Canaria.

RO de 27 de enero de 1914, por la que quedaba prohibido el uso de los artes de pesca denominados *Chiga* y *Boliche* en el Bidasoa y en la bahía de Higuer durante un período de tres años, de conformidad con el deseo expuesto por la Comisión Internacional de los Pirineos en su sesión de 27 de septiembre de 1913, en los que se hacía constar el convenio de prohibición de uso de los artes descritos a partir del 1 de octubre de 1914.

RO de 20 de abril de 1914, que prohibía el uso de los cohetes que utilizaban algunas de las embarcaciones de pesca de la provincia marítima de Pontevedra para ahuyentar a los delfines.

RO de 28 de julio de 1914, aprobando los reglamentos propuestos para la pesca con los artes de nazas y cazonales, y establecimiento de veda en la provincia marítima de Huelva para la pesca con el bou desde el 1 de junio hasta el 31 de agosto, durante cuyo período solo podía pescarse con este arte fuera de las seis millas.

- PESCA DE ALMADRABA (TIPO DE ARTE PARA LA PESCA DE ATUNES)

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Otra importante disposición impulsada por Miranda fue el Reglamento para la pesca con el arte denominado "Almadraba", aprobado en Consejo de Ministros, por Real Decreto de 2 de enero de 1917.

La particularidad del mismo hizo necesario regular que pertenecía al Estado, y en su representación al Ministerio de Marina, la facultad de conceder la exclusiva ocupación temporal de parte de los mares territoriales para el ejercicio de la pesca con el arte "Almadraba". De esta forma se entiende por "pesquero" la porción de mar que puede ocupar dicho arte. La concesión de los pesqueros se entendía otorgada con las condiciones generales de las concesiones administrativas, y obtenidas a cuenta y riesgo de los concesionarios, quienes no podían entablar reclamación alguna por razón de perjuicios que creyeran ocasionados por la situación de la almadraba, por la naturaleza de los fondos, por las corrientes o por cualesquiera otras contingencias de la explotación. Se disponía que los "pesqueros de almadrabas" se concederían por el término de veinticinco años, pagando el canon anual en que resultasen adjudicados mediante subasta pública. Otros capitulos del Reglamento regulaban la clasificación de almadrabas; la situación de las almadrabas y sus calamentos; el establecimiento de los nuevos pesqueros; la celebración de las subastas; el cumplimiento de los contratos de concesión; rescisión y caducidad de los contratos; las multas en casos de incumplimientos; y otras consideraciones siendo las autoridades de Marina (los Comandantes de Marina de las provincias marítimas) las competentes en esta materia.

Las almadrabas entonces en uso eran de "monteleva y de buche", y en ellas podía efectuarse la pesca al paso y retorno de los atunes, solo al paso o solo al retorno. Los concesionarios podían calar almadrabas de monteleva y de buche, y poner uno o dos de éstos en la misma rabera de tierra si así lo deseaban; también podían calar cualquier otro arte fijo que se declarase legal, previos los informes necesarios que demostrasen que no perjudicaban a la pesca de la especie a que se destinase, ni a las demás que arribasen a los mares territoriales o que en ellos se criasen o reproduciesen. Durante la concesión, ningún concesionario podía variar la clase de arte estipulado sin haberlo solicitado al Ministerio de Marina y haber obtenido su autorización.

- Competencias ministeriales en materia de pesca con Almadrabas

Curiosamente dos años después de aprobado este Reglamento, por RD de 16 de enero de 1919, de la Presidencia del Consejo de Ministros -a la sazón presidente D. Álvaro Figueroa y Torres-, se dispuso que pasaran a depender del Ministerio de Fomento todos los asuntos que se relacionasen con la explotación de la industria de la pesca con el arte de almadraba. Se justificaba señalando que aunque el art. 46 de la Ley de Puertos atribuía al Ministerio de Marina la concesión de toda clase de pesquerías, citando expresamente a las almadrabas, el extraordinario desarrollo "que recientemente ha adquirido el ejercicio de la pesca con dicho arte" y su estrecha relación con ciertas industrias terrestres, las de salazón, conservas, etc, que aconsejaban que el Ministerio de Fomento se ocupase de regular todo los concerniente a la concesión y disfrute de dichos pesqueros, coordinando así sus rendimientos con los de las demás fuentes de riqueza nacional. Pero se reconocía al Ministerio de Marina el derecho a ser oído en los expedientes incoados para el establecimiento de nuevos pesqueros y modificación del lugar de los hasta entonces ya existentes.

Las autoridades del Ministerio de Marina[360] seguirían ejerciendo los servicios de vigilancia y policía en la navegación y pesca marítima, y corregirían las infracciones que se cometiesen de las

[360] Por RO de 18 de mayo de 1918, en relación a las Juntas de Pesca previstas en el Reglamento para el régimen y gobierno de la Pesca Marítima (aprobado por RO de 5 de julio de 1907), se aclaró la composición de las mismas, que además del Ayudante de Marina como Presidente en las Junta de distrito, con voto de calidad para decidir en caso de empate, y varios Vocales elegidos por diversas agrupaciones de patrones, tripulantes, marineros, dueños o encargados de las explotaciones de cada arte fijo, etc.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Ordenanzas de la Armada y demás reglamentos vigentes. En orden al traspaso de competencias entre el Ministerio de Marina y el Ministerio de Fomento, se consideraban válidas todas las actuaciones realizadas y las diligencias que hubiesen sido ordenadas, disponiéndose que la tramitación ulterior ya corriera a cargo de los organismos del Ministerio de Fomento.

- IMPULSO DE LA LEY DE SEGURIDAD DE LA PESCA EN EL MAR CANTÁBRICO

En relación al desarrollo e impulso de la Ley de 30 de diciembre de 1912, también conocida como de seguridad de la pesca marítima del Cantábrico y en relación a una interpelación parlamentaria en el Senado el 25 de mayo de 1914 (*Diario de las Sesiones de Cortes – Senado*), formulada por el Senador Sr. Pico, que exigía su cumplimiento y preguntaba sobre las acciones del Gobierno en esa materia, el ministro de Marina Augusto Miranda intervino señalando lo siguiente:

DOCUMENTO POLÍTICO

Efectivamente, cuando el actual Gobierno se encargó del Poder, encontró el asunto en el estado que ha referido con mucha exactitud el Sr. Pico. Inmediatamente reunió la Comisión mixta a que se ha referido S.S. y ella ha propuesto las soluciones en todos los ramos: Fomento, Instrucción Pública, Hacienda, etc.

Al Ministerio de Fomento, que es el encargado de habilitar los puertos de refugio, previas naturalmente las indicaciones de su representante en aquella Comisión, se le designaron los puertos más indicados por su posición en las costas para servir de refugio y estos puertos son los de Santoña, Guetaria, San Vicente de la Barquera y Fuenterrabía. Con respecto a los Observatorios y a los medios de comunicación con los pescadores, el Ministerio de Marina se reservó el servicio de atalayas, y para establecerlo se han consignado en el proyecto de Presupuestos para el año 1915, 100.000 pesetas. La comunicaciones han quedado a cargo del Ministerio de Instrucción Pública, así como la Escuela de pesca. Y por lo que hace a los guardapescas, la ley de 7 de Enero de 1908 preceptuaba que se dedicara a este servicio, es decir, a la compra o construcción de guardapescas los productos de la venta del material inaplicable a la Marina. De esta procedencia existen actualmente unas 750.000 pesetas y está en curso un expediente con objeto de invertir esa suma en la compra de cuatro guardapescas.

Dicho expediente irá un día de estos al Consejo de Estado y tan pronto como éste dictamine se irá al concurso para la construcción de dos guardapescas grandes para el Cantábrico y dos pequeños para la costa Sur. Ha habido la dificultad para tramitar el expediente, de que en la ley no se consignara diferencia entre esas embarcaciones. Se dedicaba una cantidad para repartirse entre diez guardapescas, y se estimó que habían de ser iguales, no pudiéndose gastar en cada uno de ellos sino 210.000 pesetas. Naturalmente, eso conducía al absurdo de que hubiesen de ser iguales los barcos que prestasen servicio en el Cantábrico y en la costa Sur, lo cual ha originado bastantes dificultades, esperando ahora que con el Informe favorable del Consejo de Estado, podremos comprar guardapescas mayores para el Cantábrico, compensando su valor con el menor de los que dediquemos a la costa Sur, por ejemplo, al puerto de Ayamonte, en el cual no podrán entrar los buques destinados al Cantábrico. Así, pues, tan pronto el Consejo de Estado devuelva el expediente, se anunciarán los concursos y se comprarán dos guardapescas grandes para el Cantábrico y dos pequeños para el Sur.

7.6.3. CONGRESO NACIONAL DE PESCA

Impulsado también por su sensible conciencia social hacia el sector pesquero en su conjunto, durante su cuarto mandato ministerial el almirante Miranda convocó un Congreso Nacional de Pesca Marítima, al objeto de estudiar todos los problemas, circunstancias concurrentes y posibles conclusiones/ soluciones aplicables a una de las actividades económicas de mayor repercusión en el ámbito marítimo y económico. Así, por Real Orden de 31 de agosto de 1918 (*Gaceta de Madrid* núm. 249, de 6-9-1918), se aprobó la concocatoria de este Congreso para el siguiente mes de octubre. En su Exposición, Miranda justificó su iniciativa en los siguientes términos,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO MARÍTIMO

MINISTERIO DE MARINA

REAL ORDEN

La pesca marítima y las industrias de ella derivadas, constituyen fuente de riqueza nacional, susceptible de más amplio desenvolvimiento y necesitada de preferentes atenciones.

Y antes de aplicar medidas gubernativas o pedir al Poder legislativo sabias y oportunas disposiciones, conviene escuchar la voz de los elementos más directamente interesados, de los hombres de ciencia de los técnicos, de los fabricantes, de navieros y armadores, de obreros pescadores, de propietarios de almadrabas, de representantes de las ciudades y pueblos pesqueros, de los que lícitamente comercian con la pesca, viven de ella o a su estudio dedican sus desvelos.

El mejor medio es reunir a todos, con amplio criterio, en un Congreso Nacional de Pesca Marítima, que delibere y formule conclusiones respecto a los problemas más importantes, con toda urgencia posible.

Fundado en estas razones, S.M. el Rey (q.D.g.) se ha servido disponer:

1º. Que se convoque en Madrid para el próximo Octubre un Congreso Nacional de Pesca Marítima.
2º. Que se riga el Congreso por el adjunto Reglamento.
3º. Que se encargue de hacer la convocatoria, organizar el Congreso, publicar sus conclusiones y administrar los fondos que obtenga, la siquiente Comisión organizadora (...)

- Comisión organizadora

Estuvo compuesta como Presidente por D. Fermín Calbetón, senador del Reino y exministro de la Corona; tres Vicepresidentes, que eran los Directores Generales de Navegación y Pesca Marítima -A. Durán-, de Obras Públicas -L. Barcala- y el Director del Instituto Español de Oceanografía -Odón de Buen-. Como Tesorero se nombró al marqués de Seoane, senador del Reino; Secretario general Rafael de Buen, catedrático de la Sección de Ciencias de Cádiz y jefe de Sección del Instituto Español de Oceanografía; y como Secretarios adjuntos los Sres. Ignacio Fort, ingeniero geógrafo y teniente de navío, de la Inspección de Pesca; Alfredo Saralegui, teniente de navío, de la Inspección de Pesca; y Francisco Gamero, catedrático de Geografía, secretario del Instituto Español de Oceanografía. Se constituyó un Comité Ejecutivo por miembros de la Comisión Organizadora que fueron el Presidente, el Director del Instituto Español de Oceanografía como Vicepresidente; del Tesorero, del Secretario General y los tres Secretarios Adjuntos. También se nombraría 20 vocales, entre ellos los Alcaldes de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña, Vigo, Huelva, Las Palmas, Tenerife, Sevilla, Cádiz, Málaga, Almerïa; Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, San Feliú de Guixols, Palma de Mallorca, Mahón e Ibiza. De acuerdo con el Reglamento, podían formar parte del Congreso con voz y voto en sus deliberaciones: los miembros de la Comisión organizadora, Senadores y Diputados de provincias litorales y de distritos costeros, Alcaldes o delegados de los Ayuntamientos de las costas, Comandante de Marina o delegados de las Comandancias, Ingenieros jefes de los Puertos, personal técnico de los Laboratorios de Biología, etc; así como representantes de entidades patronales y pesqueras, profesores de Escuelas de Pesca, representantes de asociaciones de obreros pescadores, armadorres y constructores de barcos de pesca, almadraberos, fabricantes de redes y utensilios de pesca, fabricantes de conservas, salazon y de cualquier producto relacionado con la pesca, representantes de industrias o Compañías pesqueras, representantes de la pesca profesional. Como en un principio no se tuvo en cuenta la presencia de ningún representante de las Escuelas de Náutica, La Liga Marítima, o de las Cámaras

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

de Comercio, la Comisión subsanó el lápsus invitando a participar a estas instituciones y aplazó la convocatoria para la celebración del certamen para el 17 de noviembre. Ello fue posible en base a la prevision del art. 4º del Reglamento del Congreso que establecía lo siguiente: "Cualquier entidad que no esté comprendida en el artículo 3º y desee tomar parte en el Congreso, lo solicitará de la Comisión Organizadora antes del 1º de Octubre, y ésta podrá conceder la autorización o denegarla". Se establecía que la Comisión presidiría la sesión preparatoria del Congreso; leería la lista de delegados que tuviesen "derecho indudable".

Una vez constituído el Congreso, la Comisión Organizadora resolvería sobre la admisión de los delegados que hubiesen ofrecido dudas. El Congreso se dividiría en tres Secciones: Científica, Económica y Social. La secciones podían subdividirse. Las Secciones celebrarían una o varias sesiones diarias, discutirían los temas de su cuestionario respectivo y formularían conclusiones, que después serían sometidas en pleno. Se disponía que se celebrase una sesión solemne de apertura (una vez constituido el Congreso) y otra de clausura. La Comisión debía publicar en un tomo los resultados del Congreso con los documentos y Memorias que considerase convenientes. La Mesa del Congreso tenía la misión de elevar al Gobierno las conclusiones acordadas. El Tesorero, una vez publicado el libro (tomo) del Congreso, sometería las cuentas del mismo al Comité Ejecutivo, que una vez aprobadas las enviaría para archivo en la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima.

Dado que Augusto Miranda cesó como ministro el 9 de noviembre de 1918 (en su cuarto mandato), unos días antes de que el Congreso[361] diera inicio a sus sesiones, éste se inauguró bajo la presidencia del nuevo ministro de Marina, almirante D. José María Chacón y Pery, acompañado por el presidente del Congreso de Pesca, D. Fermín Calbetón, y por el secretario del mismo D. Rafael de Buen, celebrándose en la sede del Ateneo de Madrid donde se dio cita la "flor y nata" del mundo científico, político y empresarial. Al final de la sesión se leyó una moción que sería aceptada por unanimidad:

> El que suscribe, representante del Ayuntamiento de Barcelona en este importante Congreso, estimando la trascendencia del actual momento histórico, en el que el mundo celebra con alegría el término de la guerra más cruel que ha registrado la Historia; teniendo en cuenta que en la terrible lucha los hombres del mar han experimentado los mayores sufrimientos, pide a la Asamblea acuerde; saludar con entusiasmo a la paz mundial; tributar un homenaje sentido a los trabajadores del mar, víctimas de la guerra, y felicitarse de que con el triunfo del humanismo imperen en el mundo la libertad y el derecho. Eladio Gardó.

Durante los días de celebración del Congreso se trataron temas científicos -meteorología, mareografía, oceanografía, enseñanzas, cartas marinas, artes de pesca y vedas absoluta y temporal entre otras-, económicos y sociales. También se acordaría la creación de una Comisión Permanente y la celebración de otro Congreso que tendría como sede Santander o La Coruña.

El día 20 intervino, ocupando la presidencia, el almirante D. Augusto Miranda, quien dio gracias al Congreso por la designación como Presidente de Honor. En su discurso explicó las medidas que durante su ministerio tomó en favor de la pesca y de sus industrias y en beneficio de los obreros del mar; se felicitó por cómo se estaban desarrollando aquellas jornadas, de la "era nueva" que iniciaba juntando todos los elementos de España interesados en la pesca, haciendo que se extiendan y se combinen sus energías en pro de una riqueza tan grande y tan poco atendida como la pesquera; y se comprometió a obtener del Parlamento los mayores apoyos para la causa. El Sr. López Perea, que representaba la Federación obrera de Navegación, saludó al almirante Miranda, tributándole el

[361] Ver ANTÓN VISCASILLAS, ANCA ALAMILLO (2012), ob.cit. pp. 176-167. Y revista *Vida Marítima* (1918), año XVII, núm. 609, noviembre, pp. 307-309.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

aplauso de los obreros del mar por su proyecto de ley del trabajo a bordo de los buques, y el presidente de la Sección Económica, D. José Barrera, una vez que agradeció las palabras pronunciadas por D. Augusto Miranda, pidió un aplauso para sus iniciativas y orientaciones, que fue tributado por todo el Congreso puesto en pie. Después de retirarse el almirante Miranda, continuaron las Secciones su labor.

El día 22 se celebraría la solemne sesión de clausura, que estuvo presidida por el exministro Fermín Calbetón, Presidente del Congreso Nacional de Pesca, que ostentaba la representación del Gobierno, acompañado por el Director de Navegación y Pesca Marítima, el representante de los navieros de Galicia, el Director del Instituto Nacional de Oceanografía y el Alcalde de La Coruña. Al tomar la palabra, el Sr. Calbetón, después de congratularse con el éxito de la convocatoria, aconsejó establecer un turno regular de pesca, haciendo esta faena alternativa entre las especies migratorias y las especies sedentarias, y enumeró las ventajas que ofrecía ese procedimiento. A continuación tomaría la palabra D. Odón de Buen que estableció las diferencias que existían entre las diferentes costas peninsulares en razón a las distintas temperaturas de las aguas que en diferentes proporciones tenían de oxígeno y sales. También habló de la perfecta organización pesquera en el Báltico y abogó por la creación de Lonjas. El acto terminó, como no podía ser de otra manera, con vivas a España.

De las crónicas publicadas sobre el Congreso, cabe añadir que se nombraron Presidentes de Honor del mismo, además de al almirante y exministro Augusto Miranda, que lo convocó; al Príncipe de Mónaco y a los ministros de Marina, Fomento e Instrucción Pública. Del discurso del ministro de Marina, almirante Chacón, podemos extraer algunas frases significativas:

> (…) este solemne Congreso, de cuyas sabias deliberaciones en el amplio cuadro de su programa, habrán de derivarse, seguramente, saludables enseñanzas que sirvan de estímulo a vuestros futuros trabajos y de guía a aquellas resoluciones de Gobierno encaminadas al fomento de la ciencia Oceanográfica, a la prosperidad de la industria pesquera y al bienestar de la clase pescadora (…). El pescador es nuestro obrero, heroico como el que más en el despliegue de su fuerza y en la amplitud de sus sacrificios, porque el medio en que los prodiga obliga a esfuerzos incomparables, así en las jornadas de los días apacibles del mar como en los períodos de sus agitaciones atemporaladas. Todo será poco lo que acerca de esta sección meditéis, todo será poco en relación con la magnitud y hondura del tema para enseñanza de todos y aspiración de realidades futuras.

Fruto de las conclusiones del Congreso fueron los muy destacados resultados que dieron las campañas que durante el año 1921 llevó a cabo el Instituto Español de Oceanografía en colaboración con la Armada, y que se reflejaron en el informe titulado *La pesca marítima en España en 1920. Ideas generales y resumen*, donde se hacía una radiografía fiel de la industria pesquera nacional y lo que representaba para la economía del país. Por aportar algunos datos, en aquel año se capturaron 500.000 toneladas de pescado de las que se obtuvieron un beneficio de 400 millones de pesetas -hoy aproximadamente 800.000.000 de euros- con una inversión total de 180 -unos 380.000.000 euros-. El inventario de la flota comprendía unas 31.000 embarcaciones de distinto porte de las que el 95% eran de vela y remo, y que representaban un total de 118.000 toneladas.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

7.7. MARINA DEPORTIVA

7.7.1. NAVEGACIÓN DE RECREO. REGLAS SEÑALANDO EL PERSONAL NECESARIO PARA TRIPULAR LAS EMBARCACIONES DEDICADAS A LA NAVEGACIÓN DE RECREO (REAL ORDEN DE 22 DE ENERO DE 1914)

El desarrollo de la navegación de recreo desde mediados del siglo XIX -principalmente en Inglaterra- y por su influencia después en España desde finales de dicho siglo y durante las primeras décadas del siglo XX[362], antecedente de la actual Marina Deportiva, tuvo su consecuencia en diversas normas dictadas por el Ministerio de Marina siendo Augusto Miranda su titular, precisamente para regular esta actividad en aras de lograr una mayor seguridad tanto de los tripulantes como de las propias embarcaciones.

A la vista de lo informado por la Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima, se dictaron varias RR.OO., la primera de las cuales en relación al personal necesario para tripular las embarcaciones de recreo, estableció las siguientes reglas contenidas en la RO que analizamos, según la cual se dispuso lo siguiente (sic):

1º. *En las embarcaciones de regatas* y para el único objeto de ellas, la dotación no estará sujeta a condición alguna, en cuanto a su constitución, salvo la de ser, como minimum, española su cuarta parte durante el primer año, a partir del 1 de julio del año actual (1914); la mitad en el segundo; las dos terceras partes en el tercero, y a partir del cuarto toda ella nacional.

2º. *Las embarcaciones dedicadas a la navegación de recreo, cuando sean inferiores a 50 toneladas*, *deberán ir mandadas por un patrón de embarcaciones de recreo*, cuyo nombramiento se obtendrá, previo un examen de suficiencia, con arreglo al programa que oportunamente se publicará, ante el tribunal designado en el punto 5º. El resto de la dotación se ajustará a lo establecido en el punto 1º.

3º. *Las embarcaciones de recreo de más de 50 toneladas*, *cuando salgan a los límites de su provincia, deberán llevar a bordo un piloto o capitán de la Marina Mercante, únicamente para los efectos de la derrota*, pues el mando del buque y de todas sus dependencias lo ejercerá siempre su propietario embarcado a bordo, a no ser que éste quisiera encomendarlo a aquél, en cuyo caso se hará constar este particular en el rol o en el permiso para navegar, quedando entonces como revestido de todos sus deberes y atribuciones.

4º. El personal de máquinas se ajustará en toda clase de embarcaciones de recreo, al cuadro indicador aprobado por Real orden de 30 de marzo de 1906.

5º Los exámenes para *patrones y capitanes de buques de recreo* se verificarán en las capitales de provincias marítimas donde existan los Clubs náuticos [Clubes náuticos] debidamente autorizados, y en la Dirección General de Navegación y Pesca marítima.

El tribunal lo constituirán, en las primeras, el Comandante de Marina como Presidente; y como vocales, un Ayudante de dicha dependencia y un representante del Club, nombrado por el

[362] A este respecto debemos destacar el papel crucial que desempeñó en España el Rey Alfonso XIII como impulsor de la navegación de recreo y en general de la actividad deportiva asociada a la Vela, apoyando la celebración de regatas y la creación de clubes náuticos. Gran aficionado a las regatas, desde su infancia participó en innumerables competiciones deportivas de vela tanto en España como en el extranjero.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

mismo; y en Madrid, el Jefe de la Sección de Navegación, como Presidente; y como vocales, un auxiliar de la misma y un representante de la Federación de Clubs náuticos[363], que nombrará oportunamente. El Ayudante de la Comandancia de Marina o el Auxiliar de la Sección de Navegación (de la Dirección General), ejerecerán las funciones de Secretario.

7.7.2. DOCUMENTACIÓN DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO (REAL ORDEN DE 22 DE ENERO DE 1914)

Sobre esta materia, se vio igualmente la necesidad de dictar reglas que fijasen la documentación de que deberían ir provistas las embarcaciones dedicadas a la navegación de recreo o deportiva, considerándose por tanto necesario establecer una organización al respecto, por lo que literalmente se dispuso en virtud de la RO referenciada lo siguiente (sic):

1º. Las embarcaciones de recreo, en general, están obligadas a llevar, cualquiera que sea la navegación que efectúen:

a) La patente de Sanidad cuando sea necesaria, con arreglo al art. 100 del Reglamento de Sanidad exterior de 14 de enero de 1909.
b) Contrato de arriendo, si el yate no es propio; en caso contrario, el título de propiedad.
c) Código universal de señales, con sus accesorios correspondientes.
d) Reglamento de luces y maniobras para evitar abordajes en la mar.

2º. Cuando hayan de efectuar navegaciones por aguas no comprendidas en el apostadero marítimo de su inscripción, necesitarán proveerse de un permiso para navegar, expedido por el Comandante de Marina, valedero por un año, durante el cual pueden hacerlo libremente.

3º. Cuando hayan de realizar viajes por el extranjero, es obligatorio llevar la real patente con arreglo a la Real orden de 8 de agosto de 1873.

4º. Será voluntario para esta clase de embarcaciones el uso del *Diario de Navegación* y cuaderno de máquinas, el contrato con la dotación y el rol de navegación; bien entendido que el uso voluntario de éste exime del permiso para navegar, mencionado en el punto 2º, y ofrece la ventaja de poder aplicar a bordo el Reglamento sobre contratación de dotaciones de 18 de noviembre de 1909, debiendo llenar, en cambio, las condiciones por él impuestas. Al no llevar rol, quedan obligados los Clubs o propietario particular de la embarcación, a remitir a la Comandancia de Marina, entre el 1º y 20 de Julio de cada año, una relación nominal de toda la dotación, así como siempre que el buque quede amarrado en situación inactiva.

[363] Actualmente existe la Asociación Española de Clubes Náuticos (AECN). Según su información, se constituyó el día 3 de octubre de 1998, con el objeto y finalidad principal de la defensa y los intereses de los Clubes Náuticos y el fomento de la actividades deportivas, culturales y recreativas, en especial la vela y demás deportes náuticos. Es una Asociación privada sin ánimo de lucro, y el ámbito de actuación abarca el territorio nacional del Estado, sin perjuicio de poder organizar o participar en actividades de carácter internacional. También existe la Confederación Española de Asociaciones de Clubes Náuticos (CEACNA) que es una asociación nacional privada sin ánimo de lucro; nació en enero de 2006, con el objetivo de fomentar el asociacionismo de clubes náuticos en torno a sus respectivas asociaciones autonómicas. En la actualidad, la CEACNA, está compuesta por el 75% de los clubes náuticos del territorio nacional. En su conjunto, estas asociaciones representan a más de 150 clubes náuticos, un colectivo de aproximadamente 200.000 usuarios, entre socios titulares, familiares y deportivos. En total gestionan más de 45.000 amarres entre todos sus clubes náuticos afiliados. Ver https://ceacna.com/ y https://aeclubesnauticos.com/. Mantienen una estrecha relación con la Real Federación Española de Vela, ver https://rfev.es/

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

5º. Las embarcaciones de regatas no necesitarán llevar documento alguno, excepto los personales previstos por las leyes generales de la Nación, mientras no salgan de los límites del apostadero marítimo de su inscripción, y con la única obligación de remitir al Presidente del Club o patrón de la embarcación a la Comandancia de Marina respectiva, una relación de las personas que conduce a bordo si saliera de los límites de la provincia marítima.

6º. En las navegaciones por el extranjero deberán presentar el rol o permiso para navegar al representante de nuestra nación en el puerto que tomaren, así como la demás documentación obligatoria, caso de ser solicitada.

7º. El permiso de navegación que cita el punto 2º será con arreglo al modelo adjunto: Apostadero de….; Provincia marítima de….; Distrito de…; El Comandante de Marina de la provincia de …; Concede permiso al yate de recreo nombrado… folio… de la lista de embarcaciones de recreo del distrito… y cuyo propietario es D…., Fecha:…: Eslora…; Manga…; Puntal…; Desplazamiento…; Fuerza de Máquinas… (…).

7.7.3. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE ORGANIZACIÓN A QUE DEBEN SUJETARSE LOS BUQUES DEDICADOS A LA NAVEGACIÓN DE RECREO Y SUS TRIPULANTES (REAL ORDEN DE 22 DE ENERO DE 1914)

Conforme a esta RO se establecieron determinados requisitos y formalidades tanto en relación a las embarcaciones como de sus tripulantes. Las novedades para la época fueron las siguientes (sic):

1º. El *abanderamiento y matriculación de las embarcaciones adquiridas en el extranjero* para dedicarlas al recreo, cualquiera que sea su tonelaje, se regirá por las disposiciones contenidas en la RO de 22 de noviembre de 1900 y artículo 146 del Reglamento de 13 de octubre de 1913, dictado para la ejecución de la Ley de Industrias y Comunicaciones marítimas de 14 de junio de 1909.

Tanto para la *matriculación de las que se construyan en España*, como para las anotaciones en los asientos por traspaso o compraventa de las embarcaciones de recreo en general, siempre que su valor no exceda de 1.500 pesetas, o su tonelaje no sea mayor de 30 toneladas, bastará la presencia de tres testigos, cuyos nombres, así como el del propietario, se harán constar en el asiento de la embarcación, estampándose en él el valor, en sellos, del papel que debieran emplear en las escrituras. En caso contrario, deberán presentar escritura extendida ante notario público (…).

2º. *Para poseer o adquirir en España embarcaciones dedicadas al recreo, no se exigirá la condición de ser su dueño español*, según determinan las RR.OO de 24 de agosto de 1908 y 31 de diciembre de 1909; *pero en el bien entendido que estas embarcaciones deberán usar la bandera nacional.*

3º. *La insignia, para todos los buques de recreo*, será la descrita en la instrucción de 10 de diciembre de 1878, o sea *la nacional con corona y sin escudo, con el distintivo especial que cada Club solicite, para los pertenecientes a él.* (Bandera nacional con corona).

4º. Las embarcaciones de que se trata quedan exentas de llevar en sus costados los discos y marcas de máxima carga; debiendo por lo tanto, incluírseles en las excepciones que prefija el artículo 1º del apéndice (e) del reglamento de 25 de octubre de 1912.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

5º. Quedarán así mismo exceptuados estos buques de llevar marcado exteriormente el folio y punto de su inscripción; debiendo, en cambio, llevar los distintivos del Club, colocados a uno y otro lado del nombre de la embarcación.

6º. Los reconocimientos a que esta clase de embarcaciones han de quedar sujetos, se limitarán al necesario en el momento de su matriculación, quedando los restantes, a que convenga sean sometidos, al juicio de los Comandantes de Marina de su inscripción.

7º. Todas las embarcaciones de recreo, cualquiera que sea su procedencia, se inscribirán en una lista o cuaderno especial, como se previene en la RO de 24 de agosto de 1908.

8º. Las embarcaciones de que se trata, matriculadas al amparo de lo que se previene en esta disposición, no podrán cambiar de lista, debiendo dedicarse exclusivamente al recreo; y

9º. *El abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de referencia se concederá* con arreglo a lo que determina el artículo 148 del Reglamento definitivo para la ejecución de la Ley de Comunicaciones marítimas, *por la autoridad local de Marina*; debiendo ésta limitarse, una vez concedida aquella, a notificarlo a la Dirección General de Navegación y Pesca marítima, remitiendo las características de la embarcación.

Por esta misma RO que analizamos, se aprobó el "PROGRAMA PARA CAPITÁN DE YATE DE RECREO", y el "PROGRAMA PARA LOS EXÁMENES DE PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO", reconociéndose estas dos titulaciones deportivas.

Para el primero de los mismos, es decir, para Capitán de Yate de recreo, el programa de estudios comprendía un amplio temario de Pilotaje que abarcaban los siguientes grupos de epígrafes o materias: 1. Esferas terrestre y celeste. 2. Coordenadas de los astros; 3. Movimientos celestes; 4. Medida del tiempo; 5. Corrección de elementos del Almanaque y cambios de tiempo; 6. Corrección de alturas del Sol y estrellas y problemas del triángulo de posición; 7. Mareas; 8. Aguja náutica y sus correcciones; 9. Cronómetros; 10. Rectificaciones y uso del sextante; 11. Cartas y situaciones a la vista de tierra; 12. Estima, correderas y escandallos; 13. Navegación astronómica.

Por su parte, el programa para Patrón de Embarcaciones de recreo comprendía igualmente nociones generales y temario sobre maniobra y navegación.

Y por Circular de 7 de febrero de 1914 se aprobó que circulasen los Programas para obtener los títulos de capitanes y patrones de embarcaciones de recreo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

VIII. PENSAMIENTO CIENTÍFICO DE AUGUSTO MIRANDA. SU OBRA INTELECTUAL Y CIENTÍFICA

Preámbulo

> *Nuestro ilustre almirante, en su juventud, fue un gran profesor. La generación que le sigue estudió sus libros. Y ahí están dos obras de perenne valor científico, tan jóvenes hoy como cuando fueron escritas: su* Análisis infinitesimal *y su* Mecánica racional y aplicada*, que pueden pasar como modelos clásicos de la didáctica científica. Páginas tienen ambos libros, en la profundidad del juicio y en la noble belleza expositiva, imposibles de superar y que, aunque muy sabidas, ofrecen en cualquier momento al lector, el recreo estético de la ciencia pura, que invita, no solo a su comprensión, sino a su contemplación y deleite.*
>
> (*Vida Marítima*, 1920)

8.1. AUGUSTO MIRANDA COMO EJEMPLO DE MARINO ILUSTRADO

8.1.1. ANTECEDENTES: LA MARINA CIENTÍFICA DEL SIGLO XVIII COMO EXPRESIÓN SINGULAR DE LA ESPAÑA ILUSTRADA

En términos generales la Ilustración en la Milicia española como movimiento cultural y científico surge, al igual que en otros países europeos -y dentro de España en otros sectores de la sociedad-, a lo largo del siglo XVIII, durante el cual el conocimiento de todos los saberes que le son propios experimentaron grandes avances. Fueron principalmente las ciencias físicas y las matemáticas (astronomía, óptica, electricidad, termodinámica, química, biología, medicina, cartografía, meteorología, geodesia, hidrografía, oceanografía, ingeniería, artillería…), las áreas de las ciencias que tuvieron un mayor desarrollo a través de la creación de las Academias militares de enseñanza[364], embrión de los nuevos Cuerpos de oficiales de los Reales Ejércitos y de la Real Armada (tanto militares como facultativos), que se convirtieron en los mejores centros docentes para la formación de la selecta élite de militares, marinos e ingenieros que comenzaron a engrosar sus escalafones.

Todos ellos, incluidos también intendentes, médicos-cirujanos, farmacéuticos y otros profesionales vinculados al Ejército y la Armada, cultivaron disciplinas científicas y técnicas así como aplicaciones prácticas en el desarrollo de sus carreras, cumpliendo preceptos establecidos en sus respectivas Ordenanzas como estímulo para el mejor servicio a España y al Rey. Los resultados de sus estudios, investigaciones, exploraciones, obras civiles e hidráulicas, construcciones navales y otros tantos trabajos dignos de elogio fueron verdaderamente brillantes, por lo que podemos considerar el siglo XVIII como el periodo de mayor apogeo y desarrollo de la Real Armada.

[364] Cabe citar como pionera a la Academia de Ingenieros del Ejército de Barcelona, creada en 1714, a la que siguieron la Academia de la Real Compañía de Guardias Marinas, establecida en Cádiz en 1717, después ampliada en 1776 a Ferrol y Cartagena como subdivisiones que se mantendrían hasta 1824 en que se clausuraron y se mantuvo sólo la de Cádiz, que se trasladó a San Fernando. En pocos años y a lo largo del siglo XVIII se fundaron más de treinta escuelas o academias para la formación de marinos de guerra y mercantes (escuelas de pilotos) así como de ingenieros, y paralelamente otros prestigiosos centros docentes en universidades, seminarios y colegios para el estudio de las ciencias en toda España.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Con el impulso de egregios ministros como José Patiño, Zenón de Somodevilla -más conocido como el Marqués de la Ensenada-, o Antonio Valdés, a lo largo del siglo XVIII el nivel científico de la Armada alcanzó sus mayores cotas. Instituciones como la Real Compañía de Guardias Marinas (1717), que formó a insignes oficiales, muchos de ellos a la vanguardia de la ciencia en su época, contribuyeron a la creación de una verdadera "Marina científica" en el seno de la Armada; el Real Colegio de Cirugía de la Armada (1748), pionero en su categoría; el Real Observatorio Astronómico (1753), creado a propuesta de Jorge Juan; y finalmente la Academia de Ingenieros de Marina (1772), fueron todos ellos centros de estudio científico e investigación técnica de renombre.

Como marinos y científicos eminentes del siglo XVIII, entre otros, podemos destacar a los siguientes: Juan José Navarro de Viana, marqués de la Victoria (héroe naval y erudito), Jorge Juan y Santacilia ("el sabio español", matemático, físico y astrónomo), Antonio de Ulloa (experto en geología y botánica, descubridor del platino), Gabriel Císcar (introductor del sistema métrico decimal en España), Alejandro Malaspina, José Tofiño o José de Mazarredo; ingenieros navales como Francisco Gautier, Vicente Imperial, Honorato Bouyón, Fernando Casado, José Romero Fernández de Landa, Tomás Muñoz o José Sánchez Cerquero; marinos e historiadores como José de Vargas Ponce, Martin Fernández de Navarrete o Juan Sanz de Barutell, los tres académicos de la Historia, de los cuales los dos primeros llegaron a ser Directores de esta Real Academia. Todos ellos consolidaron un gran prestigio al servicio de la Armada y fueron artífices de grandes avances[365].

Bajo el auspicio de la Corona se llevaron a cabo expediciones científicas y filantrópicas[366] de gran "calado" por su extensión y profundidad de estudio, por todos los mares del mundo, gracias a los avances de la construcción naval (que introdujo el método científico, matemático y fisico en sus cálculos), de los intrumentos de navegación y, en general, de la ciencia náutica de pilotaje.

- Hitos científicos[367] desde el siglo XVIII a nuestros días, protagonizados por Marinos españoles, antiguos alumnos de la Escuela Naval en sus distintas épocas

Como principales logros científicos se pueden relacionar los siguientes: Expedición geodésica de medición del Meridiano Terrestre (1735-1744); Fundación Museo Ciencias Naturales (1752); Primer Observatorio Astronómico de España[368] (1753); Expedición a la costa noroeste de América

[365] Como obras destacadas escritas por marinos españoles se pueden citar: *Observaciones astronómicas y phísicas hechas en los reynos del Perú,* obra conjunta de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, editado en Madrid en 1773; *Relación histórica del viage a la América Meridional hecho de orden de S.M. para medir algunos grados de meridiano*, de los mismos autores J. Juan y A. Ulloa (Madrid, 1748. Cuatro volúmenes); *Compendio de navegación para uso de los Caballeros Guardias-Marinas*, de Jorge Juan (1757); *Examen Marítimo Theórico práctico o tratado de mecánica aplicado a la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones*, de Jorge Juan (Madrid, 1771); *Noticias americanas, entretenimientos phísicos-históricos sobre la América Meridional y la Septentrional Oriental...,* de Antonio de Ulloa (Madrid, 1772); *Atlas Marítimo*, de Vicente Tofiño, en dos ejemplares originales de 1786 y 1789; *Disquisiciones náuticas* (6 tomos, 1874-1880) *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón* (9 tomos, 1894-1903), de Cesáreo Fernández Duro; etc.

[366] Cabe destacar la conocida como "Real Expedición Filantrópica de la Vacuna" (1803-1806), comandada por el médico militar Francisco Javier de Balmis y Berenguer (1753-1819), a bordo de la corbeta *María Pita*, al mando del teniente de fragata de la Real Armada Pedro del Barco y España.

[367] Ver VILLAR RODRÍGUEZ, Gonzalo (2016): *La Escuela Naval Militar. Formando a los oficiales de la Armada desde 1717.* Ministerio de Defensa, p. 69. Y NICIEZA FORCELLEDO, Guillermo (2022): *Leones del Mar. La Real Armada Española en el siglo XVIIII*. Capítulo 5. Expediciones Ilustradas, pp. 539-585. Madrid: EDAF.

[368] Actualmente, el Real Instituto y Observatorio de la Armada es un centro científico de la Marina que a su misión específica como Observatorio Astronómico y Geofísico une la de investigación en aquellos campos de la ciencia físico-matemática que se juzguen de interés para la Marina, así como la de proporcionar formación científica superior al personal que lo precise. Consta de las siguientes Secciones: Astronomía; de la Hora; y de Geofísica; Servicio de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

(1775); Primer Atlas Marítimo Español (1787); Primer Observatorio Meteorológico de España (1788); Expedición Malaspina (1788-1794); Invención del Submarino (1888); Invención del torpedo eléctrico (1888); Primer Observatorio Geomagnético de España (1891); Primera Estación Sísmica de España (1898); Primera Estación de Seguimiento de Satélites (1958); Patrón Nacional de Tiempo y Frecuencia (1976); Primera y única Estación Láser Española (1983); Primer telescopio español en el extranjero (1996).

8.1.2. LA MARINA DEL SIGLO XIX: RETROCESOS Y AVANCES

Esa vocación por la excelencia en la formación que imprimió la Real Armada a sus oficiales desde el siglo XVIII y que supuso también la mejora en la formación de su personal subalterno, se mantuvo también a lo largo del siglo XIX a pesar de las enormes dificultades de todo tipo que se dieron durante esta centuria: guerras exteriores e interiores, revoluciones, alzamientos, crisis económicas, emancipación de colonias, enfermedades y epidemias, cambios de régimen político, atraso cultural… Tras la derrota en Trafalgar (1805), la Guerra de Independencia contra los franceses (1808-1814) y la emancipación de la mayor parte de las posesiones en América, España pasó a ser una nación de segundo orden, sin apenas Marina, que se sumó en un estado de abandono y práctica inexistencia de flota durante décadas[369]. El absurdo convencimiento de la inutilidad de las fuerzas navales -en una nación que todavía conservaba un vasto imperio colonial, del cual dependía en gran medida- llevaron a la casi total aniquilación de la Real Armada, una marina de guerra antaño poderosísima, que había sido inteligentemente creada por los monarcas de la Casa de Borbón durante todo el siglo XVIII.

La primera guerra carlista (1833-1840) propició un primer impulso naval, debido a la necesidad de bloquear el abastecimiento en la costa rebelde al ejército del Infante don Carlos; el neocolonialismo en el norte de Marruecos y la subsiguiente primera guerra de África (1859-1860) -que conllevó un ingente esfuerzo de transporte de tropas, bloqueo de puertos enemigos y apoyo de fuego naval-, fueron elementos determinantes para adquirir en tan sólo seis años (entre 1840-1846) dieciséis buques vapores para la Armada. En dicho contexto, la apertura del Colegio Naval Militar de San Fernando para Aspirantes de Marina en el año 1845 se enmarcó en ese "renacimiento" naval absolutamente necesario para la propia existencia y el futuro de la Armada. La instrucción naval de los alumnos en aquella época era fundamentalmente teórico-práctica, dividida en tres etapas: la primera teórica (en el Colegio como aspirantes), la segunda práctica (embarcados, tras ser examinados y ascendidos a guardia marina de 2ª clase); y la tercera también práctica (previo examen a guardia marina de 1ª clase, en buques de la Escuadra, y después se examinaban de nuevo en el Colegio Naval, tras completar seis años de embarco, para ascender a alférez de navío. Y posteriormente, tras varios años de ausencia, la creación de la Escuela Naval Flotante en Ferrol en 1870-1871, a bordo de la fragata *Asturias*, de cuya primera promoción formó parte Augusto Miranda, y que supuso como novedad la introducción del proceso selectivo de oposición pública para acceder a este centro docente.

En las décadas de los 50 y 60 del siglo XIX la progresiva recuperación de la Armada, gracias al impulso sobre todo del ministro de Marina Mariano Roca de Togores, marqués de Molíns, llevará a España a volver a tener un cierto peso internacional participando en importantes escenarios como la expedición de Ruiz de Apodaca a la isla de Balanguigui (Filipinas, 1848), la expedición franco-española a la Conchichina (1858), la Guerra de África (1859-1860) o la Guerra del Pacífico (1865-

Sismología; Servicio de Meteorología; Escuela de Estudios Superiores; Biblioteca y Archivo. También dependen de él los buques de investigación oceanográfica.

[369] Ver ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2010): "Un marino ilustre de Ultramar: el Capitán de Navío Don Manuel Antón e Iboleón (1850-1908) en *Revista General de Marina*, cuaderno de noviembre.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

1866). En estas décadas se produjo una evolución tecnológica extraordinaria como resultado de la primera Revolución Industrial. Se mejoró la artillería, los proyectiles, el blindaje con cascos metálicos, la electricidad y la telegrafía; y se introdujo la propulsión mecánica en los barcos con el vapor y la hélice. Un hito de esta época fue la vuelta al mundo de la fragata *Numancia*, primer buque blindado que lo consiguió tras participar en la campaña del Pacífico. Marinos como Méndez Núñez, Sánchez Barcáiztegui, Joaquín Bustamante (inventor de la mina), Fernando Villaamil (autor del proyecto del cazatorpedero o destructor), José González Hontoria (diseñador de un nuevo sistema de cañones), el ingeniero Andrés Avelino Comerma (autor del dique de la Campana en Ferrol), o el gran Isaac Peral (inventor del submarino eléctrico torpedero), fueron figuras clave en el avance científico y tecnológico español. En esa senda de ingeniosos marinos ilustrados se encuentra la figura de Augusto Miranda, coetáneo de Peral y como él insigne científico.

Lamentablemente el siglo XIX finalizó con las Guerras de Independencia de Filipinas y Cuba y contra los Estados Unidos, que llevaron a la pérdida de las últimas posesiones de Ultramar y a la práctica aniquilación de nuestra Escuadra.

8.1.3. RESUMEN DE LA OBRA CIENTÍFICA DE AUGUSTO MIRANDA

Abordamos en este resumen la amplia faceta intelectual de Augusto Miranda y, en consecuencia, en gran parte su pensamiento científico, de un marino que a lo largo de su vida se destacó también como un profesional técnico, profesor y escritor científico de acreditado prestigio. Sus invenciones y obras -una de ellas premiada por la Academia de Ciencias de París- y sus proyectos técnicos y empresariales son una demostración fehaciente de su alto nivel intelectual como persona y de su compromiso con el progreso social, económico y tecnológico de nuestra Nación.

Apasionado estudioso de los más diversos campos del saber, Augusto Miranda, sintió desde niño una especial inclinación por las ciencias técnicas y experimentales, las propias del campo de acción de su carrera naval y militar. Con una sólida formación de base y hábito para el estudio, que adquirió en sus años de colegial en el prestigioso Colegio de los Escolapios de Archidona, afrontó con éxito notorio la oposición de ingreso a la Escuela Naval y los estudios subsiguientes de carrera, en unas condiciones muy duras de vida, y de exigencia académica y militar, tanto a bordo de la fragata *Asturias* -Escuela Naval Flotante- como en los cuatro años de instrucción que permaneció embarcado hasta alcanzar el grado de oficial. Destacó en todas las disciplinas y prácticas con un espíritu de superación encomiable y elevado nivel de autoexigencia, que mantendría perenne toda su vida.

Sin duda, algunos de los rasgos más característicos de su personalidad -inteligencia, talento, seriedad y perseverancia- fueron factores determinantes en su formación y en su dilatada trayectoria profesional, que le llevaron a alcanzar grandes éxitos. Sintió asimismo una profunda vocación docente, que ejercería durante muchos años, tanto en sus destinos de profesor de centros docentes militares -la Escuela Naval, la Escuela de Maquinistas, y a bordo de las fragatas *Carmen* y *Blanca*- como en su práctica privada al frente de la academia preparatoria que dirigió en Ferrol, el Colegio de la Marina. Ese singular empeño que tuvo siempre por la "educación" en su sentido más amplio, la proyectó también sobre sus hijos, a quienes personalmente formó completando la enseñanza que recibían en los diferentes colegios a los que asistieron.

Como buen intelectual, la lectura era una de sus pasiones. Su trayectoria nos indica que estaba a la última de cualquier novedad en materia de publicaciones, especialmente de carácter técnico y, por su conocimiento de idiomas, también de las extranjeras. Conocida era su proverbial velocidad en

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

"consumir" textos de todo tipo. Como escritor su estilo era fluido y culto, y al mismo tiempo sencillo y claro, con un gran dominio del lenguaje.

Sus inquietudes científicas le llevaron a desarrollar múltiples proyectos. Aquí trataremos aquellos de los que tenemos constancia fehaciente, pues es muy probable que existieran o salieran otros de su mente pero de los cuales no ha quedado rastro documental. Así, comentaremos sus dos obras científicas, los libros *Lecciones de Cálculo Infinitesimal* y *Principios Generales de Mecánica*, ambos premiados y declarados oficialmente manuales de texto de la Escuela Naval; la invención de una "corredera electromecánica" para su aplicación a los buques, proyecto que llevó a término tras su aprobación oficial siendo comisionado al efecto para dirigir su construcción; o su proyecto "non nato" de construcción de una Central hidroeléctrica en el salto de "La Fervenza", que seis años después de hacer los estudios correspondientes y de plasmarlo en la prensa, un grupo de intrépidos empresarios -con muchos más recursos económicos-, lo pondrían en marcha. Estos y otras tantas realizaciones dignas de admiración -como el diseño y construcción de un barco aljibe-batea con capacidad de cargar 100 toneladas de agua y otras interesantes obras llevadas a cabo bajo su dirección en el Arsenal de Ferrol-, también salieron de su inteligencia y genio creativo.

Su faceta de empresario, de hombre valiente, arriesgado y emprendedor, que fue capaz de poner en marcha proyectos tan dispares como un centro de enseñanza, que se convertiría en un referente de prestigio y alto nivel académico; como también el de crear una fábrica de productos alimenticios -harina lacteada y mermelada- en Santander, actividad que perduraría años aunque él retornase poco tiempo después a su carrera naval. Esas dos empresas las emprendió en momentos de baja actividad en la Armada, sin duda movido por su espíritu aventurero e inquieto y por su irresistible deseo de hacer cosas.

8.2. LA CORREDERA ELECTROMECÁNICA, UNA INVENCIÓN PATENTADA, 1878

El 1 de junio de 1878 cuando contaba apenas 23 años recién cumplidos, y se encontraba destinado como oficial de derrota y profesor de guardias-marinas en la fragata *Carmen* -siendo alférez de navío-, Augusto Miranda tuvo noticia de que su solicitud para construir una "corredera electromecánica" de su invención, cuyo plano y proyecto había presentado anteriormente, fue aceptada por la Superioridad. En esa fecha una real orden le autorizó para desarrollar su propuesta, facilitando la Armada los medios y personal necesarios, comprometiéndose a informar puntualmente de los avances realizados.

Desde Ferrol, partió para Cádiz el 27 de junio a bordo del vapor *Ter*, y una vez allí, desarrolló esta comisión durante varios meses, concretamente hasta el 25 de noviembre de ese mismo año, fecha en la que embarcaría de nuevo, en esta ocasión en la fragata *Navas de Tolosa*.

Su "corredera electromecánica", como instrumento de navegación náutica para su aplicación a los buques, tuvo la virtualidad de incorporar un sistema electro-mecánico que permitiese medir y registrar -al mismo tiempo- la velocidad y distancia navegada, combinando ambas aplicaciones. Si la finalidad del pilotaje o navegación es determinar la posición presente así como el rumbo y velocidad óptimos para llegar al punto de destino, debemos señalar para ser más exactos en la descripción de este mecanismo, que como tal una corredera, en términos generales, es un equipo utilizado a bordo para medir la velocidad de un barco o la distancia navegada, siendo normal que casi todos los modelos den simultáneamente ambas indicaciones. La velocidad y distancia que indican las correderas son aquellas que corresponden al movimiento de un buque en superficie, y

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

que en caso de navegar en el seno de una corriente sus indicaciones nunca se ven afectadas por ella; por tanto no indican en ese caso la velocidad efectiva, o sobre el fondo.

Históricamente ha habido varios tipos de correderas. Las usadas durante siglos, que ya pertenecen a la historia de la navegación, fueron las siguientes: la "corredera holandesa", que por medio de un objeto flotante, mide la distancia entre marcas -en metros- partido por el tiempo -en segundos- y la corredera de barquilla[370].

Los otros tipos que podemos considerar son: corredera mecánica, llamada también de "patente", sólo da indicaciones de distancia, por lo que para obtener la velocidad será necesario calcularla a partir de la distancia navegada en un determinado intervalo de tiempo. Consiste en una hélice alargada que es remolcada por un cabo o driza de beta tejida, de tal forma que al avanzar el barco se produce un movimiento de giro que es transmitido a un contador -llamado reloj-, situado en el coronamiento de popa. Instalado en el cabo de remolque y cerca de la popa lleva un "volante" o barra de inercia con objeto de compensar las alteraciones momentáneas en la marcha debidas a las olas o a otras causas. Aún cuando las indicaciones suelen ser bastante buenas, han sido sustituidas por técnicas más avanzadas; corredera eléctrica, variante de la anterior, tiene una pequeña hélice, situada en el casco y que es accionada por el agua que incide en ella, haciéndola girar con una velocidad proporcional a la del barco. Un generador conectado a la hélice produce una corriente, cuya intensidad o frecuencia, dependiendo del modelo, se transforma en indicaciones de velocidad instantánea, obteniéndose mediante un dispositivo integrador la distancia navegada; corredera de presión, aquella cuyo funcionamiento puede estar basado en la medida de las "diferencias de presión" o en la medida de la "presión dinámica"; corredera electromagnética -de inducción electromagnética-; corredera de efecto Doppler, de técnica muy avanzada, basado en la medida del "Efecto Doppler" y en la conversión de su valor en indicaciones de velocidad. Su procedimiento y equipo consiste en que desde a bordo se transmiten series de señales ultrasonoras de alta frecuencia, que se reflejan en las partículas de suspensión en el agua y producen ecos que son recibidos a bordo. Debido al efecto Doppler la frecuencia propia de los impulsos se ve modificada por: 1. la velocidad del barco; 2. la dirección en que realmente se mueve el barco; y 3. el ángulo que forma la dirección en que se emiten las señales con el vector representativo del barco; y corredera de correlación acústica, basado en "la comparación de los tiempos invertidos en la recepción de dos o más ecos procedentes de una misma señal".

Cuando las correderas efectúan sus medidas basándose en el giro de una hélice o rotor, éstas pueden ser mecánicas o eléctricas. Actualmente se utilizan correderas electrónicas.

- PROFESOR DE LA ESCUELA NAVAL FLOTANTE, 1883-1888

[370] También llamada "barquilla de corredera" era una tablilla de madera con forma de arco gótico -su forma asemejaba una barca- y lastrada con plomo en su borde inferior para que flotase vertical en el agua. La barquilla se larga por la popa unida a un cordel que está enrollado en un carretel. Por lo tanto la cantidad de cabo que sale determina el avance del barco. Se divide el cordel con nudos en tramos de 15,43 metros, que es lo que recorre un barco a un nudo en 30 segundos, y se ve la cantidad de cordel que ha salido en medio minuto. La graduación no empieza en la barquilla, sino que hay un trozo llamado zaga que tiene una longitud de una o dos esloras entre la barquilla y la primera marca o nudo, con el objeto de que la medida no se inicie en una zona de remolinos. Esta corredera es la que ha dado origen a la expresión de "nudo" como unidad de distancia. Las medidas no ofrecen garantías a partir de los 10 nudos, quedando su uso relegado a los buques-escuela. La "corredera anglosajona" tenía dos lados rectos y el lado inferior curvo de modo que asemejaba un sector circular. Por lo demás su uso y funcionamiento eran iguales. Iba sujeta en las tres esquinas por tres cordeles que se juntaban a cierta distancia y que iban unidos al cordel de la corredera que iba enrollado en un carretel que se podía sujetar de forma que girara libremente.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El 12 de agosto de 1883, procedente del vapor *Liniers* y siendo ya teniente de navío, pasó destinado como profesor a la Escuela Naval Flotante, habilitada a bordo de la fragata *Asturias*, con base en Ferrol. Desde esa fecha, se inició para Augusto Miranda un período muy gratificante y fructífero a nivel personal en lo que se refiere a su permanente pasión por el estudio, dando rienda suelta a su vocación docente e investigadora, escribiendo en esa época sus dos mejores obras científicas. En la Escuela Naval y hasta el 31 de diciembre de 1888, fecha en la que cesaría en su cargo docente, durante más de cinco años ejerció como profesor de varias disciplinas científico-técnicas, entre ellas las principales de Astronomía y Navegación, Cálculo matemático y, Mecánica racional y aplicada.

Del extraordinario desempeño de sus cometidos en la Escuela dan buena prueba las hasta cuatro recompensas[371] que obtendría -tres Cruces del Mérito Naval de 1ª clase y una Cruz del Mérito Naval de 2ª clase- en años sucesivos por méritos de profesorado y de escribir dos excelentes obras científicas, declaradas ambas oficialmente manuales de texto[372] de la Escuela Naval. Pasemos ahora, pues, a comentar dichas obras.

8.3. OBRAS CIENTÍFICAS DE AUGUSTO MIRANDA

Preámbulo

> *Poco después de ascender a Teniente de Navío fue nombrado profesor de la Escuela Naval, consolidando su merecida reputación científica con la publicación del* Cálculo Infinitesimal*, premiado por la Academia de Ciencias de París, y de su* Mecánica racional y aplicada*, y revelando allí sus excepcionales dotes de pedagogo.*
>
> (*Revista General de Marina,* abril de 1920)

8.3.1. LIBRO *LECCIONES DE CÁLCULO INFINITESIMAL*, 1884

En marzo de 1884, dos meses antes de cumplir 29 años, Augusto Miranda se decidió a publicar como libro los apuntes y explicaciones que había escrito durante el curso anterior como profesor de la asignatura de Cálculo. Con sencillez y humildad describe en el prólogo de la primera edición de esta obra titulada *Lecciones de Cálculo Infinitesimal*, las razones que le impulsaron a componerla y su finalidad.

Así, hablando en primera persona del plural -con intención clara de atenuar el mérito personal que indudablemente comportaba y que era un signo evidente de su modestia- señalaba (sic):

> Al recopilar nuestras explicaciones en la clase de *Cálculo* de la Escuela Naval, nos proponemos llenar, en lo que nos permitan nuestras escasas fuerzas, el vacío que hace sentir la falta de un libro español apropiado a la enseñanza elemental de esa asignatura en las escuelas. Escritas con este propósito, estas lecciones van dirigidas exclusivamente a aquellos alumnos que, por la índole

[371] Reales Ordenes de 12 de noviembre de 1886; 22 de marzo de 1887; 23 de mayo de 1892; y 24 de noviembre de 1897.

[372] Por Real Orden de 22 de marzo de 1887 la obra *Lecciones de Cálculo Infinitesimal*; y por Real Orden de 14 de julio de 1888 la obra *Principios Generales de Mecánica*. Ambos libros fueron manuales de texto de la Escuela Naval durante muchos años y, asimismo, serían adoptados como manuales de texto, de estudio y consulta en otros centros docentes de España y extranjeros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> especial de su carrera, deban ponerse cuanto antes en aptitud de servirse del método infinitesimal en el estudio de las ciencias de aplicación, tales como la Astronomía, la Mecánica, etc.
>
> En este concepto, hemos dirigido el plan de la obra a que produzca en corto tiempo el mayor resultado práctico posible: a este fin obedece, sobre todo, el haber reunido los dos Cálculos, el diferencial y el integral, anteponiéndolos a las aplicaciones de ambos, y siguiendo en esto el método adoptado ya por algunos autores modernos. Creemos esta modificación de verdadera importancia en la práctica; porque de estudiar, como suele hacerse, el Cálculo diferencial y sus numerosas aplicaciones antes que el integral, resulta con frecuencia el inconveniente de que los alumnos no tienen tiempo de familiarizarse con los procedimientos de este último, al cual no es raro que miren después con cierta prevención, creyendo encontrar a cada paso dificultades insuperables.

A continuación expone las diferentes partes de que se compone el libro, respecto a las teorías y métodos[373] que trata y el por qué de ellos en su obra, y finaliza el prólogo con las siguientes palabras:

> De muchos defectos ha de adolecer la obra que publicamos, dada la insuficiencia de su autor, el cual, al acometer esta empresa convirtiendo en libro sus apuntes de la Escuela Naval, solo ha atendido a las repetidas excitaciones de su director[374] y de sus compañeros de profesorado en primer término, y a facilitarse a sí mismo la enseñanza en segundo. En ella encontrará el censor mucho que corregir y tal vez nada que elogiar: al hacerlo, tenga en cuenta que los deseos del autor se reducen a conseguir que el alumno pueda abordar cuanto antes los problemas de las ciencias de aplicación, y que aquellos quedarán completamente satisfechos si, aunque poco, logra facilitar algo las penosas tareas del profesorado a sus compañeros y del aprendizaje a sus alumnos.

Pero en verdad esta obra, de alto nivel científico y loable calidad pedagógica, en modo alguno adolecía de los "defectos" que su autor le atribuía, antes al contrario, tal como podemos comprobar del autorizado y riguroso informe que de este libro emitió la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, a requerimiento de la Dirección de Instrucción Pública y del propio Ministerio de Marina.

Este dictamen fue suscrito por el secretario general de la Real Academia, Miguel Merino, el 28 de enero de 1887, y el mismo figura insertado en la segunda edición del libro, publicada en 1888. En ella, Augusto Miranda, en una nota que firma en Ferrol, agosto de 1887, expresa su reconocimiento al académico Sr. Merino por sus *"observaciones y advertencias"* agradeciendo a la Real Academia *"los sabios consejos"* que le hace y que ha aprovechado para reeditar su libro. También incluye un *"cariñoso recuerdo de gratitud a mis compañeros de profesorado, y muy especialmente a mi excelente amigo D. Emilio Luanco, mi antecesor en la cátedra de esta asignatura, y que tanto ha facilitado, con los suyos, mis trabajos"*.

El informe en cuestión señala -entre otras consideraciones- lo siguiente:

> Esta Academia ha examinado el libro titulado *LECCIONES DE CÁLCULO INFINITESIMAL*, compuesto por el teniente de navío y profesor en la Escuela Naval del Ferrol, D. Augusto Miranda y

[373] En esta materia queda patente el amplio conocimiento que tenía de los diferentes teoremas, métodos y autores eminentes de la ciencia matemática, a los que se refiere en la explicación de los principios fundamentales, aplicaciones analíticas, teoría de covariantes, etc; citando a matemáticos como Hoüel, Bélanguer, Salmon, Cayley, y Jacobi.

[374] El Director de la Escuela Naval Flotante era el capitán de navío D. Manuel Pasquín y de Juan, que ejerció este cargo entre los años 1882-1885, época en la que Miranda fue profesor a partir de 1883. Y precisamente a Pasquín, le dedicó su libro, cuya segunda edición publicada en 1888, lleva la siguiente dedicatoria: *"Al Señor Don Manuel Pasquín, Capitán de Navío de 1ª Clase, Ex Director de la Escuela Naval, Dedica esta muestra de respetuoso cariño, su antiguo subordinado y amigo afectísimo. El Autor"*.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Godoy, remitido a la Academia por la Dirección de Instrucción pública y por el Ministerio de Marina con el doble objeto de saber:

1.º Si merece ser adquirido con destino a las bibliotecas públicas, dependientes del Ministerio de Fomento; y

2.º Si satisface o no a las condiciones que debe reunir un libro elemental de carácter teórico, destinado, como preparatorio indispensable, a la enseñanza de parte importantísima de las ciencias matemáticas en una escuela de aplicación.

Y después de bien meditado el asunto se complace en manifestar:

1.º Que, efectivamente, por el esmero de su redacción, riqueza científica que atesora, carácter relativo de originalidad, coste de impresión bastante elevado y dificultad de venta, la obra del Sr. Miranda merece con discreción ser adquirida con el fin indicado, por el Ministerio de Fomento. Y

2.º Que todavía es más digna que de esta limitada protección, de ser conservada como libro de texto, perfectamente adecuado a la enseñanza del Cálculo Infinitesimal, en breve tiempo y sin estériles divagaciones, en las Escuelas, como la Naval, de carácter eminentemente práctico. Con lo cual no se pretende significar que el libro del Sr. Miranda sea como indigesto recetario, útil no más para saber a qué atenerse en la difícil materia a que se refiere, en casos de apuro: todo lo contrario. En el libro de que se trata, los principios fundamentales de la ciencia se hallan cuidadosamente expuestos y discutidos, las teorías esmeradamente razonadas, y las aplicaciones graduadas de un modo prudente y discreto para formar conjunto armónico y por varios conceptos recomendable […]"

El trabajo de Miranda se recomienda por la severidad de su forma y lo bien digerido de la doctrina que comprende, expuesta en estilo apropiado, y algo más correcto de lo que entre escritores científicos, inspirados por sentimiento de lucro nada loable, suele acostumbrarse. Su provechosa lectura casi no demanda guía o maestro que la ilustre, y quien se haga dueño, mediante estudio relativamente fácil y breve, de aquella doctrina poseerá caudal saneado de conocimientos teóricos, de empleo constante en las aplicaciones, y que le permitirá sentar el pié sobre seguro cuando, movido por imperiosa necesidad, pretenda ascender a regiones más y más elevadas en la amplísima esfera de las matemáticas.

Es de advertir que de sus *LECCIONES DE CÁLCULO INFINITESIMAL*, hizo el Sr. Miranda muy corta tirada, suficiente no más para auxiliar eficazmente en el estudio de esta parte de la ciencia a los alumnos de la Escuela Naval del Ferrol, que necesitaban efectuarle con aprovechamiento y sin pérdida de tiempo, para pasar al de la Mecánica y Construcción bien preparados, por el año 1884. Al ejemplar remitido a la Academia acompañan numerosas cuartillas y notas manuscritas, destinadas a completar el libro en una segunda edición, en la cual se propone además el autor introducir algunas modificaciones en la forma, y corregir algunos detalles, que en el prólogo y en las márgenes del mismo libro indica con suficiente claridad. Con esto, opina la Academia, el libro, sin perder su carácter elemental, resultará indudablemente ampliado y mejorado, y todavía responderá mejor que en su primera edición a las exigencias de la enseñanza rápida y fructuosa del Cálculo Infinitesimal, tan necesaria en España. En materia de supresiones, sin embargo, también indicadas por el autor, el Sr. Miranda debería proceder con tiento. Ni el capítulo de introducción, referente a la teoría de las series, huelga; ni menos estorba o daña alguna definición, como la de "diferencial", en las páginas 18 y 19, que, por repetida o sustituída por otra, en sustancia equivalente pretende también aquel señor suprimir. Y en el capítulo concerniente al asunto difícil o delicado del "cambio de la variable o variables independientes", por otras con las primitivas explícita o implícitamente relacionadas, conveniente sería ampliar un poco la teoría o ilustrarla con algunos más ejemplos de los que ahora, perfectamente escogidos, la aclaran.

Y finaliza señalando:

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

> Bastarán, cree la Academia, estas indicaciones para que el Sr. Miranda procure repasar cuidadosamente su obra y mejorarla en alguno que otro detalle antes de entregarla de nuevo a la imprenta. Tal es el parecer de la Academia que tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. para los fines a que haya lugar.

- CONTENIDO DEL LIBRO

En un total de 439 páginas correspondiente a la segunda edición -1888-, la obra se estructura en 29 lecciones distribuidas en tres grandes partes, y de un apéndice -algunos teoremas sobre convergencia de series a los cuales se hace referencia en estas "Lecciones"-. Para no resultar exhaustiva la descripción del contenido por epígrafes de cada uno de los temas o lecciones, el resumen del índice o contenido del libro es el siguiente:

(I) PARTE PRIMERA. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES. Se compone de la Lección Primera "Nociones Preliminares" -Constantes y variables. Límites. Infinitamente pequeños e infinitamente grandes. Teoremas fundamentales-; y de dos grupos de temas relativos al CÁLCULO DIFERENCIAL -Lecciones 2ª, 3ª, 4ª, 5ª, 6ª y 7ª- y al CÁLCULO INTEGRAL -Lecciones 8ª, 9ª, 10, 11 y 12-.

(II) PARTE SEGUNDA. APLICACIONES. Se compone de dos grupos de temas que abordan las APLICACIONES ANALÍTICAS -Lecciones 13, 14, 15, 16, 17 y 18- y las APLICACIONES GEOMÉTRICAS -Lecciones 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26-.

(III) PARTE TERCERA. ECUACIONES DIFERENCIALES -Lecciones 27, 28 y 29-.

8.3.2. LIBRO *PRINCIPIOS GENERALES DE MECÁNICA*, 1888

Como hemos consignado en el Capítulo I, en julio de 1888 fue asimismo declarado de texto para la Escuela Naval su siguiente libro científico-técnico, titulado *Principios Generales de Mecánica*, que elaboró igualmente durante sus años de función docente de esta asignatura en la fragata *Asturias*. Publicado en 1889, le sería también muy útil en los años posteriores que ejercería como profesor en la Academia de Maquinistas de Ferrol, centro en el que estuvo destinado desde noviembre de 1892 hasta julio de 1895, y que en algunos períodos compatibilizó con otros puestos de responsabilidad.

Caracterizado por las mismas notas de rigor científico, claridad expositiva y encomiable función didáctica que su libro anterior, la obra *Principios Generales de Mecánica* fue también un referente en la enseñanza de esta disciplina en las escuelas de la Armada durante muchos años.

Su contenido, distribuido en un total de 428 páginas, se estructura en una Introducción, cuatro grandes grupos de temas o lecciones -que aquí denomina "capítulos"- y un apéndice de Tablas -momentos de inercia con relación a una línea recta horizontal de varias secciones de piezas empleadas con frecuencia en las construcciones; coeficientes de resistencia a la tensión de varios materiales en kilogramos por milímetro cuadrado; coeficientes de resorte de varios materiales; coeficientes de resistencia a la comprensión de varios materiales en kilogramos por milímetro cuadrado; coeficientes de resistencia transversal de varios materiales en kilogramos por milímetro cuadrado; coeficientes de rozamiento a la partida y durante el movimiento; coeficientes de resistencia a la rodadura; resistencia de los medios; rigidez de las cuerdas; trabajo útil producido por los motores animados; cuadrados, cubos y logaritmos de los números, circunferencias y círculos; funciones trigonométricas-.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Para no resultar exhaustivo -igualmente aquí- la exposición de todo el contenido por epígrafes de cada uno de los temas, resumidamente el grupo de materias que aborda es el siguiente:

(I) INTRODUCCIÓN.

(II) PARTE PRIMERA. CINEMÁTICA -Capítulos I, II, III, IV, V y VI-.

(III) PARTE SEGUNDA. DINÁMICA -Capítulos VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII-.

(IV) PARTE TERCERA. DE LAS MÁQUINAS BAJO EL PUNTO DE VISTA CINEMÁTICO -Capítulos XXVIII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI, XXXVII-.

(V) PARTE CUARTA. DE LAS MÁQUINAS BAJO EL PUNTO DE VISTA DINÁMICO -Capítulos XXXVIII, XXXIX, XL, XLI-.

(VI) TABLAS. -Tablas I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII-.

8.4. ESTUDIO Y PROYECTO TÉCNICO DE UNA CENTRAL HIDROELÉCTRICA, 1894

En el año 1900 se iniciaron las obras para la construcción de la presa, canal, salto y "Fábrica de Electricidad" de La Fervenza, bello paraje natural sito en el lugar de Marraxón, entre los municipios de Neda y Fene, provincia de La Coruña, a orillas del río Belelle[375].

Como relata el investigador D. Mario Valdivieso[376], *"aquella singular industria hidráulica fue llevada a cabo por la pionera "Sociedad General Gallega de Electricidad", empresa ésta de imparable crecimiento a lo largo de la primera mitad del siglo XX y que, tras un entramado de absorciones y asociaciones sucesivas, quedó integrada en FENOSA[377]*.

> *[…]. Sin embargo es de justicia mencionar que la idea general de aprovechar la ostensible energía que exhibía el salto de La Fervenza, se le debe a Augusto Miranda y Godoy. Comprobamos que en los primeros días del año 1894 quedó registrada en el Boletín Provincial una petición suya para el aprovechamiento de las aguas del río "Velelle", en el paraje llamado de La Fervenza, con objeto de establecer una fábrica de electricidad […].*

Efectivamente fue así. En el año 1894, época en la que se encontraba destinado como profesor de la Escuela de Maquinistas de Ferrol, Augusto Miranda proyectó la construcción de una central hidroeléctrica para la producción de este tipo de energía con el aprovechamiento del caudal de aguas del río Belelle.

[375] Las aguas de este río son de una excelente calidad, idóneas para la pesca de la trucha, y tienen un caudal que se incrementa notablemente con las lluvias otoñales e invernales. En el tramo final del Belelle existe una bella cascada muy visitada por turistas y aficionados al senderismo.

[376] VALDIVIESO MATEO, Mario (2000): "El Almirante Miranda y la Fábrica de Luz de Fervenza". *Diario de Ferrol*, 2 de mayo de 2000.

[377] Después Unión FENOSA, y actualmente Gas Natural FENOSA.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

DOCUMENTO ADMINISTRATIVO

Según la Circular número 143, Sección de Fomento, Aguas, que publica el *Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña* número 156, de fecha 9 de enero de 1894:

> Habiendo acudido a este Gobierno Civil D. Augusto Miranda y Godoy, vecino de Ferrol, solicitando el aprovechamiento de 500 litros de agua por segundo, tomados del río Velelle, en el sitio y condiciones que indica la nota…
>
> La Coruña, 5 de enero de 1894
>
> El Gobernador, Lorenzo Moncada.
>
> Nota de Referencia
>
> D. Augusto Miranda y Godoy, vecino de Ferrol, solicita tomar 500 litros de agua por segundo del río Velelle, por medio de una presa situada a 432 metros aguas arriba de la establecida por D. José María Vizoso para su primer molino, con el objeto de establecer una fábrica de electricidad en terreno propiedad del solicitante, en el sitio denominado Fervenza, y en los términos municipales de Neda y Fene. El estribo izquierdo de la presa se apoyará en terreno propiedad de D. Antonio Piñeiro Pita, vecino de Santa María de Neda, quien ha dado al peticionario el correspondiente permiso, y el otro estribo de dicha presa y el canal que conduzca las aguas a la fábrica, se establecerán en terrenos de la propiedad del solicitante.
>
> La Coruña, 4 de enero de 1894.
>
> El Ingeniero Jefe accidental, Manuel Lois.

DOCUMENTO DE PENSAMIENTO CIENTÍFICO

LA LUZ ELÉCTRICA EN EL FERROL

Un mes después, el 16 de febrero de 1894, Augusto Miranda publica un cualificado estudio titulado *La Luz Eléctrica en El Ferrol*, editado por la imprenta del periódico *El Correo Gallego*, en el que de manera elocuente defiende la alternativa que supondría, frente a las plantas de vapor, utilizar el salto de agua de La Fervenza para la producción de energía eléctrica, es decir, aprovechando el potencial de los recursos naturales.

Escribiendo también aquí en primera persona del plural, inicia Augusto Miranda su explicación señalando (sic):

> Hace ya algún tiempo que pensábamos en publicar detalladamente un proyecto de que se ha hablado mucho en estos últimos días con motivo de la instalación en Ferrol del alumbrado eléctrico, y algún periódico local tuvo ya los primeros artículos de una serie que habíamos escrito con dicho objeto. La circunstancia de haber empezado entonces a hacer sus gestiones los señores iniciadores de la Asociación popular nos retrajo, ante la consideración de que tal vez nuestras ideas, contrarias por convicción íntima a sus proyectos en la parte técnica y administrativa, podrían influir en que fracasaran unos trabajos que, por ir dirigidos a estimular el espíritu de asociación en la localidad, eran por todo extremo dignos de elogio. Nos reservamos pues todo comentario sobre el asunto, y esperamos, sin contestar siquiera a las infundadas apreciaciones hechas en público por personas autorizadas, el resultado de aquellas gestiones. Esta ha sido tan satisfactorio como podría esperarlo el más optimista. El pueblo ha respondido con largueza al llamamiento hecho, y ofrecido capital con

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

exceso para la realización del proyecto que se le propuso. Por su parte la Corporación municipal acordó retirar la subasta, y contratará sin ella con la Asociación popular el servicio del alumbrado público.

De este servicio todos debemos felicitarnos. El vecindario, imponiéndose desinteresadamente ese desembolso para mejorar las condiciones de un servicio público, y el Ayuntamiento, poniéndose resueltamente del lado de la empresa popular, han dado una prueba patente del espíritu de asociación y de progreso que en este pueblo existe. Pero ya que todo esto es un hecho, ya no puede verse en nuestros actos el propósito de dificultar una empresa que tiene todos los elementos necesarios, que posee capital sobrado, que se halla dirigida por personas de arraigo y respetabilidad, que tiene ya un programa fijo que realizar, la instalación de una fábrica de electricidad a vapor, permítasenos, y esto sólo a título de satisfacción personal, que digamos algo, no para imponer nuestro proyecto, no para compararlo con el adoptado sin discusión desde un principio, sino para explicar las razones en que nos hemos fundado para formularlo, tratando de destruir el concepto que de nuestra modesta personalidad habrán formado muchos calificando de disparatada e insensata una idea que en otro país, más acostumbrado a estas empresas, hubiera sido considerada seguramente como la solución única y obligada de la situación difícil en que Ferrol se encuentra respecto al alumbrado.

Hace todavía muy poco tiempo que, obtenida la subdivisión de la luz y la independencia de los focos por el perfeccionamiento de las lámparas incandescentes, quedaba sólo para considerar resuelto, bajo el punto de vista industrial, el problema del alumbrado por la electricidad, hallar un medio de obtener ésta a bajo precio. Los motores de vapor y de gas dejaban y dejan mucho que desear en cuanto a su rendimiento, sobre todo los primeros. En efecto; una buena máquina de vapor, acoplada directamente a una dinamo, sólo da en los prensas de ésta el tres por ciento de la energía total de combustión del carbón, y un motor de gas, en las mismas condiciones, el catorce por ciento. De aquí que un autor muy conocido por el tono práctico que imprime a sus obras decía, no hace aún dos años, al hacer el resumen de los resultados obtenidos por las estaciones centrales a vapor de electricidad: “Los hechos precedentes prueban que la luz suministrada por las estaciones centrales resulta hoy a un precio bastante elevado. Deberá ser considerada como un lujo, y pagada como tal, en tanto que el material de la fábrica quede inutilizado durante el día y no trabaje por términos medio sino durante tres o cuatro horas cada noche.”

Había, pues, que ir por uno de estos dos caminos: o buscar algo que ocupase durante el día el material a vapor, proporcionando a la empresa un suplemento a los escasos beneficios de la luz producida durante tres o cuatro horas, o hallar otro medio más económico de obtener la electricidad. Lo primero es lo que se hace en América y en muchas poblaciones europeas donde la industria ofrece el campo de acción necesario. Lo segundo se ha hecho siempre que ha podido disponerse de un motor natural. Así; en Francia puede determinarse cuales son los departamentos montañosos sin más que examinar el estado, que tenemos a la vista, de las estaciones centrales con expresión de la clase de motor; en los países accidentados, en que han de abundar los saltos de agua, no se encuentra un motor a vapor: éstos en cambio dominan en los departamentos cuyo suelo carece de aquéllos. En cuanto a Suiza, país tan semejante a Galicia, no hay una sola estación de electricidad con motor de vapor.

Pero las fuerzas naturales rara vez se encuentran en los centros de las poblaciones: quedaba pues en pié el problema, aunque ya enunciado de otro modo. Se trataba de transportar la electricidad obtenida en abruptos despeñaderos a los puntos de consumo, y esto no era posible sino a expensas de una gran parte de la energía o con un gran desembolso en el establecimiento de cables metálicos de mucha sección. En este estado la cuestión, se celebra en Francfort una exposición de electricidad. En ella figura un motor eléctrico que da movimiento a varias máquinas, que eleva el agua produciendo una hermosa cascada, que alimenta multitud de lámparas. ¿De dónde recibe la energía este motor? Las aguas del Neckar, en Heilbronn, ponen en movimiento una turbina, y ésta una dinamo generatriz, a ciento setenta y cinco kilómetros de Francfort; la electricidad producida salva ese espacio en corrientes polifaseas y pone los trescientos caballos que recoge la turbina a disposición del electricista en la Exposición, y esto con una pérdida inferior al 10 por 100, y por un alambre de cobre

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

> a 4 mm de diámetro. Claro está que en esa instalación se extremó la distancia; pero desde entonces el transporte de la energía a distancias de 10, 15, o 20 kilómetros es cosa corriente.
>
> Pero no es solo el problema del transporte de la electricidad a distancia el que se halla hoy perfectamente resuelto: es también el de su utilización en los motores industriales. Y hemos de insistir sobre este punto, porque se ha dicho que nuestro proyecto de transmisión de la energía para usos industriales es una quimera no realizada aún en ninguna parte. Digan los industriales de Ginebra, de Berna, de Locle, de Oyonax, de Clermont, de Pergine, de Génova, de Bockenhein, de Wangen, de Coire…, de cien puntos que podríamos citar, si son reales o quiméricos los motores eléctricos que ponen sus talleres en movimiento. Podemos dar sobre este particular los detalles más minuciosos, porque tenemos a la vista datos de muchas instalaciones en que se vende la luz y "la fuerza" […].

Continúa su certero análisis exponiendo datos técnicos de los motores utilizados en varias ciudades suizas, defendiendo la aplicación del motor hidráulico por sus grandes ventajas como la regularidad de marcha *"punto esencialísimo tratándose de luz, cuya principal condición ha de ser la fijeza"*, aportando numerosos ejemplos de empresas que los han puesto en práctica -en América, para el aprovechamiento de las energías del Niágara, por ejemplo- sin olvidar los ejemplos de proyectos que se pretenden poner en marcha en España -Madrid, con el Manzanares en las cercanías de Colmenar Viejo; Antequera, con el río Guadalhorce-, y detallando a continuación el proyecto técnico que plantea para La Fervenza, con la construcción de una presa, descripción de turbinas, dinamos, alternadores, etc. Pondera asimismo los gastos económicos que supondría, la capacidad de producción y otros factores comparándolos con los datos de la estación ya establecida en León, concluyendo que los gastos anuales de una instalación con motor hidráulico es notoriamente inferior a los que implica una instalación con motor de vapor.

En resumen, no cabe duda de que Augusto Miranda tenía razón en su análisis, que conocía bien la materia que trataba, que estaba ampliamente documentado, y que no se le escapaba un detalle de la información internacional a la que tenía acceso. El tiempo le daría plenamente la razón. Aunque un año y cinco meses después, el 5 de junio de 1895, desistió de la concesión administrativa[378] que se le había otorgado para el aprovechamiento de aguas del río Belelle, con destino a la construcción de una *"fábrica de electricidad"*, sin duda puso las bases técnicas necesarias para llevar a cabo esta importantísima obra. Si no la llegó a hacer por sí mismo -podemos pensar sin temor a equivocarnos- fue porque su proyecto no encontró el apoyo financiero imprescindible que necesitaba para emprenderlo, teniendo en cuenta además que previamente, Miranda tuvo que invertir dinero en adquirir los terrenos donde pretendía construir la central, el cual, probablemente -considerando su economía personal-, representase para él una cantidad considerable. Y si a esto le añadimos el coste de inversión de la obra en sí misma, que sería mucho mayor.

[378] Circular nº 268 -Negociado de Fomento – Aguas; BOP número 277)-. Curiosamente comprobamos que un mes después de haber desistido Miranda de la concesión citada -tras casi año y medio de vigencia a su favor- y quedando libre la acción para que cualquier persona o entidad pudiese solicitar el aprovechamiento de las aguas del río Belelle, se anunciaba en el Boletín Oficial de la Provincia, por Circular número 5 -Negociado de Fomento – Aguas-, de 26 de junio de 1895 -*Boletín Oficial de la Provincia* de 4 de julio-, la solicitud formulada por un importante empresario de la época en Galicia, D. Francisco Barcón de Quevedo, para realizar el mismo proyecto que Miranda: la construcción de una fábrica de electricidad en el sitio llamado "Fervenza"; indicando, además que, "el estribo derecho de la presa se apoyará en terrenos de D. Augusto Miranda, para cuyo efecto pide la correspondiente imposición de servidumbre, y el canal o acequia de conducción de aguas, así como la fábrica, se establecerán en la ladera izquierda en terrenos del solicitante y de los herederos de D. Luis Abella, con cuyo permiso cuenta. El Ingeniero Jefe, Castro". Sin duda, Barcón como otros empresarios después, tomaron "buena nota" de sus ideas.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

De cualquier manera, el proyecto técnico y empresarial de Miranda no se materializó hasta seis años después de su concepción, cuando en el año 1900, el Ayuntamiento de Ferrol, considerando que el servicio de alumbrado -suministrado hasta entonces por una planta de vapor[379]-, no llegaba a satisfacer las necesidades crecientes de la población y del Arsenal, decidió efectuar una subasta de alumbrado público. La adjudicación del contrato la obtuvo el empresario Eugenio Mancy, que inmediatamente lo traspasó a la recien creada "Sociedad General Gallega de Electricidad" -conocida como "La Gallega"-, comenzando así las obras de la instalación y posterior explotación electrohidráulica del caudal de aguas del río Belelle. Para alimentar a la central, se realizó un tubo de más de dos kilómetros de longitud a lo largo de la cumbre y ladera del monte Marraxón, con objeto de alcanzar hasta 125 metros de caída, pues el salto natural de la Fervenza no supera los 45 metros de altura, insuficientes para mover las turbinas de la central. Esta obra sacaría de la "oscuridad" a la ciudad de Ferrol, iluminada hasta entonces por gas, carburo y lámparas de aceite.

Las instalaciones de la Central de La Fervenza, modernizadas en el curso de los años, continúan actualmente generando y suministrando energía eléctrica a diversas zonas de la comarca, casi un siglo y un cuarto después de su puesta en marcha.

8.5. PROYECTOS EMPRESARIALES DE AUGUSTO MIRANDA

8.5.1. ACADEMIA PREPARATORIA "EL COLEGIO DE LA MARINA", 1889

El 31 de diciembre de 1888, Augusto Miranda desembarcó de la fragata *Asturias*, cesando en su destino de profesor de la Escuela Naval Flotante, a la que se había incorporado en agosto de 1883.

Con una amplia experiencia docente y dos excelentes libros científico-técnicos a sus espaldas, a petición propia pasa a situación de "supernumerario" (excedencia voluntaria), y con otros compañeros, deciden poner en marcha una academia privada de enseñanza en su ciudad de residencia. Ferrol no sólo era la base más importante de la Armada en España sino también y fundamentalmente lo era -a estos efectos- de la Escuela Naval[380] desde 1871, y desde entonces el único centro docente militar de formación de oficiales. Por esta razón y la tradición existente en muchas familias ferrolanas por la carrera naval, la inmensa mayoría de los jóvenes aspirantes a ingresar en la Escuela Naval eran ferrolanos, y los que no lo eran también venían aquí a formarse para el ingreso. En aquel tiempo, prácticamente toda la actividad laboral en Ferrol estaba relacionada con la Marina y sus astilleros.

[379] La citada instalación pertenecía a la sociedad "Eléctrica Popular Ferrolana", creada varios años antes como resultado del empeño de varios empresarios ferrolanos, los cuales pidieron apoyo técnico al prestigioso ingeniero de la Armada D. Andrés Avelino Comerma y Batalla. Esta empresa, "La Popular", que así le llamaban, recabó su exiguo capital inicial de los propios vecinos de la ciudad. Fue la primera empresa de producción y suministración de electricidad en Ferrol. Su fundador y presidente fue D. Antonio Togores Corbián -1835-1902-, antiguo oficial de la Armada, el cual había sido también Alcalde de El Ferrol entre los años 1879-1881.

[380] Es a partir de 1870 -Escuela Naval Flotante- cuando se establece el sistema selectivo de acceso por oposición pública tal como hasta ahora lo hemos entendido. Hasta entonces se ingresaba por "gracia" en los cuerpos de oficiales, tras prestar suficiencia de estudios elementales. Desde el establecimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas en 1717, era preciso obtener "merced" -Carta Orden- de guardia marina y probar la nobleza -pruebas de nobleza- de los cuatro abuelos, o hidalguía al uso de Castilla, por los cuatro costados; de ahí arranca el dictado de "caballero". Hubo no obstante excepciones de marinos que alcanzaron puestos importantes en la Armada sin pasar por la Real Compañía -Barceló o Mourelle, por ejemplo-. Las pruebas de nobleza -a las que se añadían informes morales y sociales de la familia- fueron abolidas por la Constitución de 1812, rehabilitadas en 1814 y definitivamente suprimidas en 1845, manteniéndose, empero, las pruebas de limpieza de sangre hasta 1865.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La incipiente industria auxiliar y el comercio en su práctica totalidad dependían del sector público militar, que desde la creación por Felipe V del Departamento Marítimo del Norte en 1726, representaba la razón de ser de Ferrol, una ciudad creada por y para el servicio del Estado.

Conociendo bien esta circunstancia, pues no en vano tanto él como su hermano Luciano con su familia se establecieron en Ferrol, entre otras razones, con el propósito de hacerse marinos, Augusto Miranda crea, en colaboración con otros compañeros, "El Colegio de la Marina", como academia preparatoria de ingreso en la Armada y en el Ejército, que eran por entonces las principales oportunidades de "futuro profesional" para la mayoría de los jóvenes de clase media de Ferrol. La elección de la milicia suponía para la modesta burguesía ferrolana una gran tranquilidad económica, pues los estudios militares apenas comportaban gastos, considerando además la "garantía" de futuro que representaba un empleo fijo para toda la vida por la condición de funcionario público que ostenta el personal militar.

La elección del nombre para la academia no pudo ser más apropiado -*El Colegio de la Marina*-, pues los alumnos de éste por su corta edad[381] eran realmente "colegiales". Según diversos testimonios, la academia fue creada en 1889 por varios oficiales excedentes de Marina: Augusto Miranda, Ramón Estrada, Venancio Pérez Machado y Luis de la Puente. Posteriormente se incorporarían otros colaboradores, como Saturnino Suanzes y Carpegna, el cual acabaría trasladándose a San Fernando para abrir una nueva academia preparatoria cuando se inauguró la Escuela Naval en esa localidad en 1913.

Podemos imaginar que en la primera época, hasta noviembre de 1891 en que volvió al servicio activo, Augusto Miranda se dedicó de lleno a la academia y en los años siguientes, simultaneó sus destinos militares con la enseñanza, indudablemente también con períodos de inactividad en ella cuando embarcado en diversos buques no le era posible así como durante su permanencia en Filipinas.

De gran prestigio docente, durante muchos años el Colegio de la Marina tuvo prácticamente el monopolio de la preparación de las oposiciones para el ingreso en la Armada y el Ejército -al margen de preparadores particulares- pues no nos consta que existiera otra academia similar en Ferrol. Su sede estaba en la calle María, esquina calle de Arce, en un solar que actualmente ocupa el edificio del colegio "Tirso de Molina", de los Padres Mercedarios, en la zona más alta de la ferrolana plaza de Amboage, el más céntrico y popular lugar de reunión de la "ciudad departamental". Su cierre definitivo, tras más de veinte años de singladura, debió ser parejo con el de la Escuela Naval Flotante[382], que en el tiempo coincidió con la apertura del colegio de los PP. Mercedarios en 1910.

[381] A partir de 1888, el Reglamento de la Escuela Naval Flotante -aprobado por Real Orden de 1 de septiembre de ese año-, fijaba la edad de ingreso entre los trece y los dieciocho años; y el Plan de Estudios en cinco semestres, que empezaban, respectivamente, en los primeros días de enero y julio de cada año. El Real Decreto de 9 de mayo de 1900 fijó el Plan de Estudios dividido en tres cursos académicos de 1 año cada uno. La duración total de la carrera, incluídas las prácticas, se fijó en seis años.

[382] En 1907 -Real Decreto de 31 de enero- se suspendió el ingreso en todos los cuerpos de la Armada y hasta 1912 no se convocaría la oposición que propició la apertura de la Escuela Naval Militar de San Fernando, cuya primera promoción se incorporó en enero de 1913. Anteriormente ya se habían suspendido oposiciones de ingreso durante los años 1901, 1902 y 1904.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

8.5.2. FÁBRICA DE HARINA LACTEADA "BEBÉ" EN SANTANDER, 1903

El siguiente proyecto empresarial que puso en marcha Augusto Miranda fue el de un establecimiento fabril industrial para la elaboración de "harina lacteada" y, posteriormente también, de mermelada en la ciudad de Santander. La harina lacteada es un polvo compuesto de leche concentrada en el vacío, pan tostado pulverizado y azúcar, que constituye un alimento muy nutritivo en la primera infancia.

Los terribles efectos de la Guerra hispano-estadounidense de 1898, cuyo resultado más desastroso para la Nación supuso la pérdida de las últimas y más importantes posesiones ultramarinas, conllevó para la Armada la pérdida de gran parte de la escuadra y la destrucción y/o venta de otras muchas unidades navales ante la imposibilidad de su mantenimiento por su elevado coste. Si a esto añadimos el sentimiento generalizado de desmoralización que afectó a la población española y, en particular, a los militares, podemos concluir que el "estado" de la Marina en la década inicial del siglo XX era realmente caótico. Esta difícil situación condujo en los primeros años -tras la repatriación de los marinos destinados en ultramar- a una reducción considerable de personal en la Marina, pasando muchos de sus miembros a situaciones de inactividad -excedencias forzosa y voluntaria, supernumerario, bajas médicas, retiro, etc-.

En ese contexto y movido por su carácter inquieto, en agosto de 1903 Augusto Miranda, siendo todavía teniente de navío de 1ª clase, pasó a situación de excedencia -voluntaria- cuando estaba destinado como 2º comandante del aviso *Urania*, en el que llevaba embarcado dos años, siendo relevado el 15 de septiembre siguiente. Con su proyecto empresarial en la mente y habiendo puesto en marcha ya los trámites necesarios para emprenderlo, con su familia se instaló en Santander, ciudad en la que residirían hasta -por lo menos- agosto de 1905 cuando volvería de nuevo al servicio activo.

No conocemos los motivos exactos que le impulsaron a elegir Santander como centro operativo para iniciar esta actividad empresarial. Es seguro que conocía bien la zona y apreciaba sus condiciones industriales, al tiempo que contaría con socios y colaboradores, pues la fábrica por él creada tuvo continuidad durante años y lo que es más curioso, la "marca" que eligió para los productos alimenticios -BEBÉ- todavía existe en la actualidad. En esa época se experimenta en Cantabria un desarrollo notable de la ganadería vacuna[383] de leche con destino a la incipiente industria de productos lácteos.

Como acredita la Revista *Industria e Invenciones*, publicación semanal ilustrada de la Oficina de Propiedad Industrial[384], en su ejemplar de 5 de diciembre de 1903 -Tomo 40, número 23- y en el de 19 de diciembre del mismo año -Tomo 40, número 25-, Miranda registró la marca "Bebé" de "harina lacteada". Con número de registro 9.999 figura concedida la marca, con fecha 23 de octubre de 1903; la había solicitado en fecha 9 de junio de ese año, es decir, todavía en situación de servicio activo como militar y destinado como 2º comandante del *Urania*, lo cual indica que ya lo había

[383] Sobre todo a partir de 1905 con la instalación de la central lechera de *Nestlé* en La Penilla de Cayón. En los años siguientes se llevó a cabo una vertiginosa transformación del ganado vacuno que arrinconó a las razas locales y cubrió las explotaciones de vacas "pinta" holandesas, criadas en excelentes condiciones. El gran desarrollo de la industria láctea habría de producirse a lo largo del cuarto lustro del siglo XX por la interrupción de las importaciones de productos lácteos a consecuencia de la I Guerra Mundial. El incremento de la producción de harinas lacteadas y, desde 1917, la diversificación de la producción hacia la leche condensada, fueron los factores que propiciaron la subida de la demanda de leche.

[384] Como director de esta Oficina, con sede en Barcelona -Ronda Universidad, 17- figuraba el ingeniero industrial Jerónimo Bolívar; curiosamente con su nombre escrito con G.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

preparado todo para su puesta en marcha y seguramente disponía de las instalaciones y personal necesarios.

La fábrica mantuvo su producción durante años, señal inequívoca de que los productos tuvieron éxito en el mercado, y por la misma publicación de la Oficina de Propiedad Industrial, comprobamos que efectivamente renovó los derechos de su marca en el año 1911 -revista de 5 de agosto- con el número de registro 11.019. Resulta llamativo el texto de los registros pues en el primero de ellos -el de 1903- consta como "una marca de fábrica para una harina lacteada denominada "Bebé"; y en el segundo -el correspondiente a 1911- simplemente "harina lacteada "Bebé".

No sabemos exactamente cuántos años Miranda mantuvo la propiedad o copropiedad de la fábrica, pues el nombre comercial que adoptó llega hasta la actualidad -ahora en mermeladas- de la mano del Grupo Helios. No cabe duda de que hasta agosto de 1905, es decir por espacio de dos años, dirigió la empresa por él creada directamente residiendo en Santander y, después, a partir de aquella fecha, delegó en algún socio o colaborador la gestión del negocio, pues él retornó a su carrera militar -como 2º comandante del crucero *Cardenal Cisneros*- ascendido ya a capitán de fragata, y a partir de ahí en adelante no volvió a disfrutar de períodos de excedencia.

Según un estudio[385] publicado en *Scripta Nova* -Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, de la Universidad de Barcelona-, "con algunos muy notables precedentes desde mediados del siglo XIX, el proceso de industrialización láctea en Cantabria parece haber experimentado su arranque definitivo en los últimos años del siglo XIX, y muy especialmente a lo largo del primer tercio del siguiente, con *"una espectacular multiplicación de industrias"* en el sector" (Ortega, 1986, pp. 188-190). Los años del cambio de siglo, en efecto, no sólo asistirán al surgimiento de toda una nueva generación de instalaciones al respecto, sino también a la configuración de todo un modelo estructural de industrialización láctea regional. Así, si hasta ese *"fin-de-siècle"* el sector aparecía reducido a un puñado de instalaciones en la rama de fabricación de productos lácteos -quesos y mantecas-, a partir de esos años comenzarán a surgir también empresas y establecimientos actuantes en la rama de la leche industrializada, tanto en lo que se refiere a la leche en frasco como en lo que hace a los productos dietéticos.

En lo que a esta última orientación se refiere, y al menos desde 1888, existía en Santander un depósito de harinas lacteadas Nestlé, a cargo de Francisco Lastra (Casado, 2000, p. 67). Desde al menos 1879, Nestlé comercializaba sus harinas lacteadas en España, a través del acuerdo establecido entre un exportador jerezano de vinos y los representantes londinenses de la empresa suiza. Por lo demás, ya en fecha temprana como 1870, Henri Nestlé daba a la luz, en la parisina imprenta de A. Michels, un folleto en español titulado *Harina lacteada Nestlé: Memoria sobre la nutrición de los niños de corta edad*, obviamente destinado al mercado español e hispanoamericano.

[385] El cual lleva por título "Chimeneas en la aldea: Las transformaciones inducidas por la instalación de Nestlé en la Penilla de Cayón -Cantabria-, 1902-1935", escrito por los profesores del Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, de la Universidad de Cantabria, D. José Sierra Alvarez y D. Manuel Corbera Millán -www.ub.edu/geocrit/sn/sn-231.htm-. En 1905 se instaló en aquel pequeño pueblo de la marina de Cantabria -La Penilla de Cayón- la que entonces era la más importante industria lechera de España, la central suiza Nestlé. La envergadura y rapidez de los cambios inducidos transformaron no sólo la comarca inmediata, sino prácticamente toda la región en apenas 30 años. Cambios que afectaron a la orientación económica -especialización en ganado vacuno, introducción de nuevas razas-, a la formación social -fin de las comunidades campesinas y consolidación de la pequeña producción familiar- y al paisaje -apropiación de comunales y difusión del doblamiento disperso en la marina-.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Y en 1903, seguramente a consecuencia del incremento de la demanda nacional al respecto, parece haberse instalado en la misma ciudad la fábrica de harinas lacteadas de Augusto Miranda (Barrón, 1992, p. 312)[386], para la cual disponemos de una relativamente detallada descripción en 1904, cuando su producto estrella, la harina lacteada "BEBÉ", fabricada con *"los más modernos aparatos mecánicos"* y, al parecer, en régimen de *"la más escrupulosa limpieza y desinfección"*, se exportaba al resto de España y a los mercados americanos (Memoria, 1905, pp. 37-38). Varias estampillas publicitarias de la época, vistas en el mercado madrileño de antigüedades, nos informan de que la fábrica de Miranda tenía representante permanente en Madrid, en la calle de Lagasca.

Según el testimonio de familiares de Miranda, su industria derivó a la fabricación de leche condensada y también de mermeladas. Respecto al nombre que adoptó, "BEBÉ", es seguro que se debió a que en el momento de establecer la fábrica, la esposa de Miranda, Francisca Maristany, estaba embarazada de su octavo hijo, el último de ellos, llamado Pedro -Perico-, un bebé que nacería en Santander el 3 de noviembre de 1903. Aunque fueron varias las imágenes que se utilizaron inicialmente como logotipo del producto -harina lacteada- es curioso que la etiqueta de la mermelada "BEBÉ" continúe llevando actualmente el dibujo de un niño bebé con gorro marinero, que según la tradición familiar, era la imagen de Perico Miranda. Ello nos induce a pensar que existe un nexo común en el origen de ambos productos.

Por su parte, la actual marca "BEBÉ" de mermelada se registró en el año 1934 por la empresa Industrias Muerza, dedicada a las conservas[387] vegetales. Fundada por Máximo Muerza Alzugaray en 1875, con sede en San Adrián -Navarra-, donde aún continúa ubicada y funcionando la fábrica originaria, la compañía pasó a inscribirse "Vda e Hijos de Máximo Muerza" –SMRC- en 1913. En 1925 patentó un nuevo sistema de cierre en los envases, y en 1942 adoptó la forma jurídica de sociedad anónima. En 1959 amplió su capital social de 15 a 30 millones de pesetas, y en 1979 entra el grupo KOIPE. En 1988 IAN-VISCOFÁN adquiere "Industrias Muerza" y finalmente en 2003 Mermeladas BEBÉ se une al Grupo Helios, que continúa manteniendo el carácter tradicional de la marca y el saber hacer acumulado de tantos años.

La relación de la familia Miranda con Santander se mantendría durante los años siguientes, pues siendo ya don Augusto miembro del Gobierno, ejercería como "ministro de jornada" en varias ocasiones, acompañando al Rey y a la familia real durante su veraneo en el palacio de La Magdalena[388].

[386] Del crecimiento de la demanda interior de harinas lacteadas da buena cuenta, además de la instalación de Nestlé en La Penilla de Cayón, el establecimiento de la fábrica de Alonso en Reinosa, precisamente por los mismos años. La de Santander -de Augusto Miranda-, la de Reinosa y la propia Nestlé serán *"[…] de los primeros fabricantes de este producto en España" (*CASADO, 2000, p. 208).

[387] En 1810 Nicolás Appert da a conocer el método para elaborar "conservas", colocando los alimentos en recipientes sin aire y calentándolos a una temperatura de 100-105º. En 1862 Louis Pasteur define científicamente el "proceso de esterilización" de los alimentos. Pasteur señala la presencia en los alimentos de microorganismos que originan su degradación y cómo pueden ser eliminados sometiéndolos a altas temperaturas.

[388] Una visita de Alfonso XIII y Victoria Eugenia en 1908 propició la elección de Santander como residencia real de verano. El paisaje de la ciudad y su clima, recordaban a la reina Ena de Battenberg, paisajes y entornos de su isla de Wight en Inglaterra. Santander regaló a los Reyes la península de la Magdalena y construyó un palacio que entregó en 1912. Hasta 1930 Santander recibió, cada verano, a la familia real y el Sardinero y su entorno se desarrolló como una ciudad de veraneo alegre y confiada. En 1917 ya se habían inaugurado el Hotel Real, el Casino y el hipódromo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

8.6. OBRAS Y PROYECTOS TÉCNICOS EN EL ARSENAL DE FERROL

Como hemos relatado en el Capítulo I, el 18 de enero de 1906 Augusto Miranda, siendo capitán de fragata y tras haber sido segundo comandante del crucero *Cardenal Cisneros*, fue nombrado Ayudante Mayor del Arsenal Militar de Ferrol, cargo que desempeñará durante un año y medio. En esa época entre otras cosas, lleva a cabo el levantamiento del plano de la cuenca del río de La Graña[389] y construye -con el fondo económico asignado a su destino-, y bajo su dirección técnica, un barco-aljibe, una conducción de agua, tres barcazas y un bote a vapor además de componer muelles y ampliar varaderos.

Para ello aprovechó los recursos del edificio de dos pisos que desde principios de siglo se erigió al lado de "Puerto Chico" que en la planta baja albergaba un pequeño taller de maquinaria y en la alta otros dos de hojalatería y carpintería. También próximo a él existía una caseta de ladrillo donde había una fragua. En cuanto a los "Recursos Humanos", buscó el concurso tanto de los maestros de la maestranza como de la marinería del cuartel. No es extraño pues que los compañeros de Miranda conocieran a este "complejo industrial", medio en broma, medio en serio, como "El Arsenalito".

- Diseño y construcción de un barco- aljibe, y reparación del manantial de Maniños

Respecto al barco-aljibe, hay que señalar que en aquella época el Arsenal ferrolano disponía de unas pocas unidades de esta clase que adolecían de tener escasa capacidad, mucho puntal y calado, por lo que hacía muy difícil que pudieran abastecerse en la costa de Maniños[390] (en el municipio de Mugardos, en la banda opuesta de la ría, frente al Arsenal), única toma de agua disponible en épocas de sequía -léase en la época estival-, al encontrarse destrozado el muelle de su acceso[391]. La única solución era esperar el momento entre mareas para realizar la maniobra -había que llevarlos en pleamar, llenarlos en bajamar y sacarlos con la pleamar siguiente-. Además su propietario, cada vez que renovaba su contrato de abastecimiento con la Marina, iba incrementando de manera abusiva el precio por tonelada de agua.

Por si todos estos inconvenientes fuesen pocos, la tubería de hierro que conducía el agua de la presa a los buques en una longitud aproximada de unos 100 metros estaba muy corroída[392]. No es extraño pues que Miranda proyectara y ordenara la construcción de un buque de estas características.

Este aljibe, de madera forrado de palastro galvanizado, le fue plantada la quilla el 28 de febrero y se botaría el miércoles día 24 de julio a las 14:00 horas. Entró en servicio corriendo el mes de agosto. De 25 metros de eslora, 7 de manga, 1,40 de puntal calando en rosca 0,35 y a plena carga 1,2, tenía capacidad de 107 toneladas de agua. Iba provisto de una bomba centrífuga movida por un motor de explosión que achicaba 10 toneladas de agua por minuto, por lo que podía vaciarse en tan sólo 11 minutos.

[389] En virtud de la Real Orden de 5 de julio se le dieron las gracias por aquel trabajo.

[390] Este manantial estaba situado en la playa del mismo nombre a dos millas al SE. de la dársena del Arsenal.

[391] Oportuno nos parece aquí recordar que no sería hasta 1927 cuando se completaría en el Arsenal la instalación de una tubería de agua potable, que tenía situado su grifo en el muelle del Parque (parte sur).

[392] Para construirla se habían aprovechado los tubos de aquel material de antiguas calderas.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Transcribamos la descripción de la embarcación que se publicó en la *Revista General de Marina*[393] de agosto de 1907:

> Está dividido en tres cántaras, aisladas unas de otras y que pueden comunicarse por medio de válvulas de corredera movidas desde cubierta. La bomba achica una sola cántara, y siempre se pueden tener dos llenas. La superficie de las cántaras es concéntrica al casco y por medio de dos escotillones que tienen a las bandas, uno a proa y otro a popa, se pueden registrar los mamparos laterales y los fondos en caso de averías. Al centro de la cubierta lleva el aljibe una caseta para alojamiento de la gente y cámara de la bomba, que tiene 6 metros de largo, 3 de ancho y 2 de puntal, y está dividida por un mamparo central en dos partes: la de popa es el alojamiento, con tres literas por banda y una mesa en el centro, una puerta a estribor y dos portas, una a babor y otra a popa. El departamento de proa es la cámara del motor y la bomba, con una puerta a estribor y dos portas, una a babor y otra a proa. La formas del casco son lo suficientemente finas para que resulte ligero, pueda ser remolcado, y maniobre con facilidad. Tiene cinco quillas que, además de darle gran estabilidad, sirven para afirmar las cántaras. La parte de madera necesaria para el costillaje ha sido facilitada por la Hacienda, del repuesto del Prado de Caranza, y la del forro, cubierta caseta, etc., adquirido por el fondo económico de la Ayudantía Mayor. El mismo fondo adquirió el motor y la bomba centrífuga.

También encargaría a Bilbao, y con el fin de sustituir al apuntado, un tubo de hierro de 15 centímetros de diámetro y con el permiso del propietario, restauró la mampostería de la presa de Maniños. Así y gracias a un pantalán que en el tramo final de la conducción también construyó, consiguió que el abastecimiento de agua a los aljibes ya no representara ningún problema.

- Construcción de tres barcazas y de un "bote automóvil"

Respecto a las barcazas, fueron tres, y por orden de Augusto Miranda se aprovechó la antigua lancha de vapor *Almansa* y otra denominada *Numero 3*, que se encontraban excluidas con objeto de aprovechar el buen estado de su casco y transformarlas en tres barcazas para transporte que podían llegar a conducir de 10 a 15 toneladas de carga.

Respecto al "bote automóvil", Miranda ordenaría que se adquiriese en Estados Unidos el costillaje y motor de explosión de 11 Cv nominales con los que construir un bote automóvil alimentado por gasolina, pues hasta ese momento la lancha de guardia del Arsenal debía permanecer con los fuegos encendidos, con el consiguiente gasto y fatiga de material que aquello representaba. El encargado de construir y montar el aparato motor de la embarcación auxiliar fue el 1º maquinista de la Armada D. Andrés Fernández Pedreira. De 7,62 metros de eslora, en las pruebas que se efectuaron el 14 de junio en la dársena del Arsenal alcanzó los 12 nudos de velocidad. Fue el primer bote automóvil que tuvo la Armada Española[394].

- Reparación de los varaderos de Puerto Chico del Arsenal de Ferrol

[393] Ver NÚÑEZ, José (1907): "Los trabajos de la Ayudantía Mayor del Arsenal de Ferrol", RGM, cuaderno de agosto, pp. 685-697. En este artículo describe las obras dirigidas por el capitán de fragata D. Augusto Miranda, a la sazón ayudante mayor del Arsenal, al que se refiere con estas palabras (p. 686): *"Son innumerables las obras de utilidad efectuadas por los distintos Jefes que han pasado por ese destino; pero, por ser de actualidad, por lo originales, por la economía que representan para la Hacienda, y por la conveniencia de que se conozcan, voy a describir algunas de las llevadas a cabo por el Capitán de fragata D. Augusto Miranda, durante este último año y medio que lo ha desempeñado (...)".*

[394] Se adelantó a los tres que la Armada recibió en marzo de 1908 de la firma británica "John I. Thornycroft & Co." y que realizó en su factoría de Chiswick. Aquellos pertenecían al modelo "L-4". De 8,5 metros de eslora, 2,10 de manga y 0,90 de calado, su motor de explosión desarrollaba una potencia de 30 caballos indicados lo que le proporcionaba una velocidad máxima de 10 nudos. Aquellos iban destinados al crucero *Cataluña* y al yate real *Giralda*. Como podemos ver, el proyectado y mandado ejecutar por Miranda en poco podía envidiar al que tenía a su servicio el propio Rey.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La composición de muelles y varaderos situados al NE de "Puerto Chico" fue una obra también muy necesaria pues se encontraban en un pésimo estado, y se necesitaban para proceder a la carena de las embarcaciones del Tren Naval. Los varaderos, compuestos de tres vías separadas por un espacio de 3 metros de ancho, fueron construidos de nuevo sobre una cimentación de granito y asegurada entre pilares de madera de roble. En el centro de las tres rampas además se colocó un potente cabestrante que *"[…] por medio de sencillos retornos, puede cobrar los aparejos reales que suben los carros".*

Ambas obras necesitaron, como es lógico, de gran cantidad de piedra, que en este caso fue regalada por el director de los astilleros de "Gil y Cía." en La Graña, D. Juan Cuenca Romero.

- Recompensa por servicios especiales

El Mando tuvo en cuenta el ejemplo de Augusto Miranda y de cómo con tan poco se puede hacer mucho. Así se demuestra en el informe número 1.917, de fecha 18 de septiembre de 1907 del Comandante General del Arsenal de Ferrol, D. Félix Bastarreche, que elevó a la Superioridad -Excmo. Sr. Capitán General del Departamento-, en el que se solicitaba la debida recompensa y que reproducimos casi en su integridad a continuación (sic):

> El 27 de julio último y con motivo de haberse botado al agua un aljibe planeado y construido bajo la dirección del capitán de fragata D. Augusto Miranda y ejecutada la obra por operarios del fondo económico de la Ayudantía Mayor de este arsenal, tuve el honor de dirigir a V. E. escrito encomiando los trabajos de este jefe, para que conociéndolos el Gobierno de S. M. pidiera, si lo creía oportuno recompensarlo [...] Son muchos servicios extraordinarios prestados por Miranda, y por tanto es preciso para no extenderse demasiado procurar condensar todo lo posible, limitándome a lo más culminante.
>
> No existiendo en la época de sequía más toma de agua que en la costa de Maniños (concello de Mugardos), se hacía casi imposible la operación por estar casi destruido el muelle que lleva las mangueras y el sifón. Ambas cosas las rehizo Miranda con los recursos de la Ayudantía Mayor, a pesar de haber sido presupuestado uno igual para La Cabana en ptas. 15.000 solo para materiales.
>
> Ha rehecho y prolongado dos de los varaderos del E. de Puerto Chico para embarcaciones menores, y está muy adelantado el tercero, sin más gasto para la Hacienda que el material presupuestado por tanto el ahorro del presupuesto de jornales o sea ptas. 8.000.
>
> Proyectó y dirigió la construcción de un aljibe-batea para cargar 100 toneladas de agua, que ya está prestando servicio, sin que el erario haya abonado más que los materiales por valor de ptas. 14.862,99, y como en diciembre de 1902 se presupuestó otro aljibe de la misma capacidad y condiciones en ptas 50.000, resulta un ahorro para el Estado de más de ptas. 35.000, sin contar con el motor de explosión para la bomba que ya tiene montado.
>
> En los últimos días que desempeñó su destino, hizo las pruebas de un bote automóvil de 25 pies ingleses y motor de 11 caballos cuya armazón y motor se adquirió por su iniciativa armándolo y terminándolo bajo su dirección y costeando todos los gastos la Ayudantía Mayor existiendo un ahorro para el Estado a juzgar por los que se adquieren en el extranjero de más de 15.000 pesetas, aparte del hecho de haber dotado a este Arsenal del primer bote automóvil que existe en la Marina de guerra.
>
> Resulta que solo en estos cuatro asuntos citados ha hecho Miranda al Erario un ahorro de más de ptas. 70.000, y prestado el muy extraordinario servicio de dotar, sin desembolso de la Hacienda, a este Arsenal de un bote automóvil primero y único en la actualidad que posee la Marina de Guerra.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

> Así es, que sin hacer mención de los recorridos de vías, de las grandes carenas de aljibes y de embarcaciones menores, me parece estar este jefe en todos los artículos del Reglamento de Recompensas en tiempo de paz [...] y por esta razón hice su propuesta.

A título meramente orientativo y para que podamos valorar en su justa medida el mérito de Augusto Miranda, los Presupuestos Generales del Estado para 1907 -publicado en la *Gaceta de Madrid* del martes 1 de enero de dicho año-, asignaba a la Marina -Sección 5ª- un total de 36.467.169,08 pesetas. De aquella cantidad, las Capitanías Generales disponían para gastos en material un total de 142.346 -supongamos que repartidas equitativamente a 47.448 pesetas cada una-, mientras que la correspondiente a "Fomento de Arsenales" era dotada tan solo de 5.100 pesetas. A la Ayudantía Mayor del Arsenal de Ferrol llegaban unas 2.500 pesetas mensuales con las que se tenían que sufragar todos los gastos generados en su funcionamiento que en parte consistían -y consisten- en la conservación del material de auxilios a flote y en tierra y de los edificios para su almacenaje y habilitación.

No es extraño pues que el 6 de agosto de 1907 se le concediera la Cruz de la Orden del Mérito Naval de 2ª clase (placa) con distintivo blanco[395] por aquellos "servicios especiales".

8.7. OBRA DE AUTOR. CATÁLOGO DE PUBLICACIONES DE AUGUSTO MIRANDA

-Discursos, ponencias y Legislación

Además de sus ponencias y discursos parlamentarios y de otros muchos pronunciados en su ámbito profesional a lo largo de su dilatada carrera, debemos destacar la ingente legislación que elaboró Augusto Miranda durante sus cinco mandatos ministeriales (leyes, reales decretos, reales órdenes, reglamentos, etc), entre los años 1913 y 1919, que sería prolijo enumerar aquí y a la que hemos hecho referencia parcialmente en los diversos epígrafes de esta tesis. En lo que a sus intervenciones parlamentarias se refiere, debemos citar como fuente principal de conocimiento el *Diario de Sesiones de las Cortes* (Congreso de los Diputados y Senado).

En los ANEXOS V y VI también se incluyen otras relaciones de normas jurídicas que hemos seleccionado quizá como más destacadas, significativas, o simplemente curiosas en relación a asuntos de la Armada y de las Marinas civiles respectivamente, que produjo el almirante Augusto Miranda durante sus ministerios y que recopila en varios tomos la Colección Legislativa de la Armada (más bien habría que decir Colección Legislativa del Ministerio de Marina, pues incluye toda la legislación impulsada desde ese Departamento, tanto de carácter militar como civil).

-Libros científico-técnicos. Manuales oficiales de texto en la Escuela Naval

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1888): *Lecciones de Cálculo Infinitesimal.* Ferrol: Imprenta de Fortanet. Segunda Edición.

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1889): *Principios Generales de Mecánica.* Ferrol: Establecimiento tipográfico de Ricardo Pita.

[395] Véase el *DOM* número 179, p. 972. En principio no era pensionada, pero Miranda elevaría una instancia en el mes de septiembre en la que solicitaba la mejora de la recompensa. La Real Orden de 16 de octubre de 1907 la declararía finalmente pensionada.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

-Invenciones y Proyectos técnicos

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1878): *Proyecto de corredera electro-mecánica para su aplicación a los buques de la Armada*. Real Orden de 1 de junio de 1878. Cádiz.

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1894): *La Luz Eléctrica en El Ferrol*. Ferrol: Est. Tipográfico de "El Correo Gallego". Proyecto de central hidroeléctrica en La Fervenza, Neda (La Coruña).

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1906-1907): *Proyectos técnicos para la construcción de un aljibe-batea para cargar 100 toneladas de agua; una conducción de agua; tres barcazas y un bote a vapor, además de componer muelles y ampliar varaderos en el Arsenal de Ferrol. Levantamiento de plano de la cuenca del río de La Graña.* En AGMAB, Expediente personal-Hoja de Servicios del Almirante Excmo. Sr. D. Augusto Miranda y Godoy; y NÚÑEZ, José (1907): "Los trabajos de la Ayudantía Mayor del Arsenal de Ferrol, en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto.

-Artículos en la Revista General de Marina

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1911): "Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada", en *Revista General de Marina*. Cuaderno de septiembre.

MIRANDA Y GODOY, Augusto; ANDÚJAR Y SOLANA, Manuel (1911): "Organización de las Escuelas Navales de Alemania, Austria e Italia", en *Revista General de Marina*. Cuaderno de noviembre.

-Obra pictórica de autor

La pintura y el dibujo fueron también aficiones que practicó. Los pocos cuadros que conservamos realizados por él -pintados al óleo-, son de cierta calidad y realismo. Destacan varios cuadros de pinturas marinas que reflejan imágenes del puerto de Málaga.

Escasa fue también pero no por ello menos significativa su obra en dibujo artístico. Cabe mencionar los dibujos realizados a carboncillo, uno de los cuales se publicó en *La Ilustración Española y Americana*, en su número de 15 de febrero de 1877, y que describe el apresamiento del vapor insurrecto *Moctezuma* por el aviso de guerra de la Armada *Jorge Juan*, en el que estaba destinado Augusto Miranda siendo alférez de navío durante ese periodo de la Guerra Grande de Cuba (1868-1878). Su meritoria actuación en esta acción mereció una recompensa, la Cruz de la Orden del Mérito Naval, primera de la que se hizo acreedor.

- Comentario

Lo descrito y analizado hasta aquí, vida y obra, constituye una muestra relevante de la capacidad profesional e intelectual de Augusto Miranda y Godoy. Servicios profesionales, proyectos técnicos, obras científicas y realizaciones de gobierno que transmiten de forma clara y elocuente su pensamiento científico, político y naval según la naturaleza y finalidad de los mismos. En su dimensión intelectual podemos afirmar que fue sin duda un hombre polifacético al más puro estilo renacentista, que cultivó tanto las ciencias como las artes y las letras, que su pasión por el estudio le llevaron a ejercer o practicar.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

IX. CONCLUSIONES

1. Hemos profundizado en el conocimiento de la polifacética figura del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), de manera multidisciplinar, incidiendo en su labor intelectual, profesional y política, y con ello, principalmente, en su obra de gobierno como Ministro de Marina en los cinco mandatos que ejerció este cargo a lo largo de tres etapas (1913-1917; 1918; 1919), durante el régimen de la Restauración.

2. Su pensamiento científico, político y naval están interrelacionados por razón de las materias o asuntos que abordan las diferentes actuaciones que llevó a cabo Augusto Miranda a lo largo de su vida: cometidos profesionales, gestión política y obra científica e intelectual en diversos ámbitos.

3. Como marino y militar Augusto Miranda se distinguió por su participación en cuatro conflictos armados en España y Ultramar (III Guerra Carlista y en las Guerras de Cuba, Filipinas y África, además de su actuación en la crisis internacional de los Balcanes).

4. Su Hoja de Servicios lo avala como un excelente profesional, desempeñando a lo largo de su carrera numerosos destinos de embarco y de tierra, llegando a alcanzar los puestos más altos en el escalafón.

5. Su prestigio trascendió del ámbito puramente naval, desempeñando comisiones de servicio en el extranjero, y como profesional técnico y docente. Protagonizó a lo largo de su vida diversas acciones meritorias que dieron prueba notoria de aplomo, serenidad, pericia y dotes de mando. En el ámbito político se distinguió como un eficaz gestor y hábil político. Por su carisma y prestigio fue propuesto como Presidente del Consejo de Ministros en 1919, lo que no pudo aceptar por motivos de salud.

6. Partiendo de su visión de España como nación de condición eminentemente marítima, Augusto Miranda defendió el papel trascendental de la Armada y de las Marinas civiles, Mercante y de Pesca, como factores de modernización y desarrollo, siendo este el hilo conductor de su acción política como Ministro de Marina.

7. Los postulados de su pensamiento naval tienen clara influencia de las teorías sistematizadas por Alfred Mahan, (expuestas en su obra *The influence of Sea Power upon History*, 1890), en toda su extensión respecto a la importancia de recuperar el "poder naval", imprescindible para la defensa militar y el desarrollo comercial de España. En su mente, España poseía los elementos y capacidades necesarios para recuperar su poder naval, y un sistema de gobierno propicio al fomento de los intereses marítimos. En este sentido, el apoyo del Rey Alfonso XIII y de los presidentes Dato, Romanones y Maura fueron claves para impulsar sus proyectos y reformas. Por el conjunto de su obra y legado de gobierno, consideramos al almirante Miranda como genuino autor de una nueva visión del "pensamiento naval" en España, cuyos postulados -estratégicos, tácticos y orgánicos- sentaron doctrina en la Armada, en el contexto histórico del primer tercio del siglo XX, con una clara influencia en el devenir histórico de esta institución.

8. La política naval que lideró y ejecutó fue el reflejo de su "pensamiento naval" en toda su extensión y por lo tanto de su concepción estratégica en el más amplio sentido de este término, comprensivo de todos los elementos inherentes para la consecución del poder naval/marítimo (personal, fuerza naval, bases y flota mercante). Su política naval de fomento de todo lo marítimo contribuyó notablemente a la "reconstrucción" de la Armada tras el "Desastre del 98" y como

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

continuación del Plan Maura-Ferrándiz de 1908. En general, supuso un impulso de modernización de todas las Marinas de España: la Armada como marina militar o de guerra, y las diferentes Marinas civiles: Mercante, de Pesca y Deportiva o de recreo; modernización que abarcó todos los órdenes o aspectos a considerar tanto de organización como de material y personal.

9. La llamada Ley Miranda de 1915, conocida como segunda ley de Escuadra, recogió las enseñanzas derivadas de la I Guerra Mundial (1914-1918) -principalmente en los planos estratégico y táctico-, respecto a los tipos de buques a construir, optando decididamente por los cruceros ligeros, en lugar de los acorazados, por los destructores y cañoneros; y, sobre todo, por los submarinos como nueva arma naval; así como el planeamiento de las bases navales secundarias como el mejor instrumento para el apoyo logístico de la fuerza.

10. Logros principales de sus dos leyes de construcciones navales para la Armada (Ley de 30 de julio de 1914; y Ley de 17 de febrero de 1915) fueron: 5 cruceros, 6 destructores, 16 submarinos, 3 cañoneros, 1 buque de salvamento de submarinos, y 18 unidades menores; así como la previsión de aeronaves). Además de minas y defensas submarinas, y de otras muchas obras de modernización de los arsenales y construcción/habilitación de nuevas bases navales. Este Plan Naval consiguió dotar a la Marina de un buen número de buques que, unidos a los a los que entraron en servicio en virtud del Plan Ferrándiz de 1908, junto a las nuevas infraestructuras, situaron a la Armada española en una de las mejores de Europa a finales de la década de 1920.

11. La ejecución de su Plan Naval supuso un incentivo técnico-industrial de primer orden en la economía española, que tuvo como consecuencia el desarrollo de la ciencia y tecnología aplicadas a la construcción naval y otras industrias relacionadas, -procurando al mismo tiempo la progresiva *nacionalización* de la enseñanza técnica, patentes de tecnología y medios de fabricación-, que tendrían su mayor desenvolvimiento durante la década de 1920, una vez finalizada la guerra mundial. La Ley Miranda no solo se ejecutó casi en su totalidad, sino que se amplió a nuevos buques por lo que su desarrollo duró quince años en lugar de los seis inicialmente previstos. En cada una de las series de buques se aprovecharon los progresos alcanzados en la industria nacional, tal como preveía.

12. La creación del Arma Submarina a través de la Ley de 17-2-1915 fue quizá el más representativo de sus logros desde el punto de vista estratégico y por su trascendente carácter innovador como fuerza naval, pues como ya señalamos, la incorporación de submarinos -junto a los medios aéreos-, supondría, combinados, *"una verdadera revolución en los medios materiales y en las doctrinas y entrenamientos de la Armada*[396]". Frente a diversas teorías sobre la autoría de la creación del Arma Submarina, esta tesis defiende el papel trascendental desempeñado por Augusto Miranda como genuino "creador" del Arma Submarina española en virtud de la renombrada "Ley Miranda" de 1915, de la que fue su autor e impulsor. Fue él quien tuvo la iniciativa para su creación siendo el principal artífice de su concepción y diseño.

13. La creación de la Aviación Naval fue también consecuencia de lo prevenido en la Ley Miranda sobre adquisición de material aéreo, fomentando la formación y capacitación de los marinos para obtener titulaciones aeronáuticas. Defendemos su papel como auténtico "precursor" de la Aviación Naval, cuya creación por Real Decreto en 1917 -por su sucesor el contralmirante Flórez-, fue consecuencia de la Ley Miranda y de otras leyes que la desarrollaron promovidas también por el almirante Miranda.

[396] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La reconstrucción de la Escuadra*. Op. Cit., p. 262.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

14. En desarrollo de la "Ley Miranda" de 1915 y de la "Ley de Bases Navales" de 1916, efectuó Miranda la creación de importantes estructuras de apoyo logístico para la fuerza, singularmente en Galicia: las bases navales secundarias de La Graña (Ferrol), Ríos (Vigo), y Marín (Pontevedra, hoy ENM) y también la de Mahón (Menorca), que continúan todas ellas -excepto la de Ríos, sede de la antigua ETEA-, prestando actualmente eficaz servicio a la Armada.

15. Destacó Miranda por su preocupación en mejorar la enseñanza/capacitación profesional del personal de la Armada. Estableció nuevos reglamentos para los cuerpos de condestables, contramaestres y suboficiales maquinistas; respecto a los oficiales, creó la especialidad de Artillería y Tiro Naval; creó y organizó la enseñanza de especialidades para Marinería (artillería, radio, maniobra, electricidad, hidrografía y marineros de oficio); creó el nuevo empleo de "maestres" intermedio entre los cabos y suboficiales; abrió las Escuelas de Maestranza en los arsenales; modificó el Plan de estudios de la Escuela Naval, ordenando que se diera especial interés a la práctica de la profesión; etc. Creó así mismo nuevos centros docentes militares de gran prestigio como la Academia de Ingenieros de la Armada en Ferrol; incorporó a la Escuela Naval Militar de San Fernando (Cádiz), la Academia de Administración; para la Academia de Artillería de la Armada admitió el ingreso de oficiales de Artillería del Ejército; y creó la Reserva Naval con oficiales de la Marina Mercante; además de otras reformas.

16. En el ámbito marítimo civil, legisló importantes mejoras pudiendo destacar: las normas de seguridad e identificación para los mercantes (colocación de discos, telegrafía, botes de salvamento); reglamento de trabajo a bordo; reglamento de alojamiento para las tripulaciones; reglamento de material náutico; reglamento para el embarco, transporte por mar y desembarco de mercancías peligrosas. Diferentes reglamentos de pesca según tipo de arte y distritos marítimos. Respecto al personal de la Marina Mercante y Marina de Pesca estableció nuevos reglamentos para la obtención de los títulos de capitán y piloto, así como de maquinistas. Respecto a la Marina de recreo (hoy Marina Deportiva), inició su regulación en España con legislación sobre reglas de documentación y organización a que debían someterse tanto los buques como sus tripulantes. En relación a la Administración Marítima introdujo mejoras en los órganos competentes en materia de Navegación y Pesca Marítima, tanto centrales como periféricos. Entre otras iniciativas, convocó un Congreso Nacional de Pesca.

17. Augusto Miranda demostró sus dotes intelectuales como autor de diversos proyectos técnicos para la industria y la Armada (entre ellos la invención de una corredera electro-mecánica) y de dos obras científico-técnicas, una de las cuales fue premiada por la Academia de Ciencias de París, siendo además adoptadas como manuales de texto de la Escuela Naval y otros centros docentes (sus libros *Lecciones de Cálculo Infinitesimal* -1884- y *Principios Generales de Mecánica* -1888-), mereciendo por ellas y por su labor docente cuatro cruces del Mérito Naval.

18. Hombre ilustrado y polifacético también como empresario de éxito, poniendo en marcha en Ferrol una academia de estudios preparatoria de oposiones de ingreso a la Armada y al Ejército, y una fábrica de harina lacteada en Santander. Destacó por el conocimiento de idiomas. Practicó aficiones como la lectura, la pintura y el dibujo. Por su formación de excelencia, autodidacta y académica -tradicional en la enseñanza de oficiales de la Armada desde el siglo XVIII-, y su trayectoria dedicada al estudio e investigación, consideramos a Augusto Miranda como un ejemplo de marino ilustrado, en el tiempo histórico de su etapa vital, último tercio del siglo XIX y primer cuarto del siglo XX.

19. Los restos mortales del almirante Miranda reposan en el Panteón de Marinos Ilustres no solo por su obra y legado de gobierno: el resurgimiento y modernización de la Armada y de las Marinas

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

civiles. Lo está por el conjunto de su obra y por los muy relevantes méritos que su figura atesora en sus tres grandes facetas o vertientes de marino, gobernante y hombre de ciencia, en las cuales sobresalió.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

ANUARIOS

-CONWAY'S ALL THE WORLD'S FIGHTING SHIPS 1906-1921
Conway Maritime Press, 1985. Biblioteca Naval de Ferrol.

-SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
Obras, varios años, 1909-1930. Biblioteca Naval de Ferrol.

BIBLIOGRAFÍA Y ARTÍCULOS DE REVISTA

ANCA ALAMILLO, Alejandro (2008): *Buques de la Armada Española del Siglo XX*. Madrid: Ministerio de Defensa.

ANCA ALAMILLO, Alejandro (2014): "La Armada ante el conflicto" en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre. Madrid.

ANCA ALAMILLO, Alejandro (2018): *La Armada Española en Filipinas, 1770-1900*. Madrid: Robinson Librería Náutica.

ANTÓN MIRANDA, Emilio; ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2008): "In Memoriam. El General Don Juan Antonio Suanzes y Fernández, Marqués de Suanzes", en *Revista de Historia Naval*, Tomo 101, segundo trimestre.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino.* Ferrol: Edición de los autores.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2015): *La Graña - La Cabana. Base e industria naval (1726-1915)*. Ferrol: Edición de los autores.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2006): "El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy, creador del Arma Submarina", en *Revista General de Marina.* Cuaderno de octubre.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2007): "Consideraciones jurídico-constitucionales sobre la Bandera y el Escudo de España" en *Revista General de Marina*, cuaderno de abril.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2016): *La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol. Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada 1914-1932. Juan Antonio Suanzes y Augusto Miranda, dos Ilustres Ingenieros Navales.* Ferrol: Edición del autor.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2014): "Centenario del Arma Submarina (1915-2015). Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación", en *Revista de Historia Naval*, número 127; cuarto trimestre.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2013): "Un siglo de la presencia naval de España en el conflicto de los Balcanes (1912-1913)", en *Revista General de Marina*, cuaderno de marzo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2010): "Un marino ilustre de Ultramar: el Capitán de Navío Don Manuel Antón e Iboleón (1850-1908), en *Revista General de Marina*, cuaderno de noviembre.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime (2012): "En torno al mando supremo de las Fuerzas Armadas en la Constitución Española de 1978", en *Revista General de Marina*, cuaderno de octubre.

ARROYO, Antonio; GUITIÁN, Rafael; GONZÁLEZ VIEYTES, Luis (1915): *Anuario Marítimo Comercial, Industrial y de Navegación*. Bilbao: Edición de los autores. Imp. y Enc. De los Editores Eléxperu Hermanos.

BALLESTERO, Alfonso (1993): *Juan Antonio Suanzes 1891-1977. La política industrial de la posguerra*. Madrid: LID Editorial Empresarial, Colección Historia Empresarial.

BARCELÓ-FORTUNY, José María (2001): "Rememoranza de un destructor: el Almirante Miranda", en *Revista General de Marina*. Cuaderno de noviembre.

BARRIO, Angeles; SUÁREZ CORTINA, Manuel (1999): *Historia de España*. Tomo 11 El Reinado de Alfonso XIII. Espasa Calpe, S.A.

BLANCA CARLIER, José María (1982): "Las unidades secundarias en las Leyes Ferrándiz y Miranda", en *Revista General de Marina*. Cuaderno de enero.

BLANCO GONZÁLEZ, Antonio; FERNÁNDEZ-GALIANO FERNÁNDEZ, Antonio; ESCALONA MARTÍNEZ, Gaspar; SEGURA ORTEGA, Manuel; DAMIÁN TRAVERSO, Juan (1989): *Filosofía del Derecho*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.

BLANCO NÚÑEZ, José María (2011): *La construcción naval en Ferrol, 1726-2011*. Madrid: Navantia, S.A.

BLECUA FRAGA, Ramón (2003): "La Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol, única en España desde 1860 a 1932", en *Revista General de Marina*, cuaderno de julio.

BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1978): *Vicisitudes de una política naval.* Madrid: Editorial San Martín.

BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1999): *Crónica de la Marina española en el siglo XIX.* Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.

BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; PAZOS PÉREZ, Lino J (2009): *La Armada en Marín. Una historia compartida.* Pontevedra: Damaré Edicións.

BURGOA, Juan José; LLORCA, Guillermo (Coord. 2016): *Memoria Histórica do Barrio de Esteiro*. Ferrol: Edicións Embora.

BURGOA, Juan José; LLORCA, Guillermo (Coord. 2020): *Memoria Histórica das vilas da Graña, da Cabana, Brión e San Felipe*. Ferrol: Edicións Embora.

BURGOA, Juan José; LLORCA, Guillermo (Coord. 2022): *Memoria Histórica do Ferrol de fóra de portas*. Ferrol: Edicións Embora.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

CARDONA Y PRIETO, Pedro María (1920): "Don Augusto Miranda y Godoy, Almirante de la Armada", en *Revista de Menorca*. Tomo XV, Época V.

CARRERO BLANCO, Luis (1945): *Ideas básicas sobre la Guerra Marítima.* Publicación VII de la Escuela de Guerra Naval. Madrid: Ministerio de Marina.

CASTROVIEJO VICENTE, Cristino (2004): *Submarinos alemanes en la Gran Guerra. 1914-1918.* Madrid: Almena Ediciones.

CASTROVIEJO VICENTE, Cristino (2010): *Destruya al Königsberg a toda costa.* Pontevedra: Damaré Edicións.

CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso de; CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Luis de; (2017): *La Orden del Mérito Naval, antes Cruz de distinción de Marina (1816-2016)*. Madrid: Real Academia de la Mar. Maestranza de Caballería de Castilla.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1983): *Armada Española Siglo XX.* Madrid: Ediciones Poniente.

CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (2018): *La Armada en la prensa del XIX. ¿Cuestión nacional?.* Madrid: Ministerio de Defensa.

CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael (1996): "Un poco de Historia", en *Revista INGENIERÍA NAVAL*. Asociación de Ingenieros Navales. Madrid, julio.

CUENCA TORIBIO, José Manuel (1997): "La Marina y el Gobierno en España. La Armada en el Poder, siglos XVIII al XX". Conferencia de 26 de junio de 1997. *Cátedra Jorge Juan*, Universidade da Coruña – Zona Marítima del Cantábrico. Ferrol. Ciclo de Conferencias Curso 1996-1997.

DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María (2015): *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (1909-1936)*. Editores de Henares, Guadalajara.

DAHL, Carlos; FERNÁNDEZ, Pedro (2004): *Promociones de Alféreces de Navío nombrados durante el Siglo XX*. Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada, 1ª Edición.

FERNÁNDEZ BASTARRECHE, Fernando (1978): *El Ejército Español en el siglo XIX*. Madrid: Ed. Siglo XXI.

FERNÁNDEZ FOLGADO, Ricardo (2010): *ETEA. Su crónica.* Vigo: Asociación de antiguos marineros de la ETEA y de la Armada.

FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; BLANCO NÚÑEZ, José María (2008): *La Escuela Naval Flotante. Ferrol 1871/1912.* Madrid: Ministerio de Defensa.

FERRANDO BADÍA, Juan (1975): *Teoría de la instauración monárquica en España*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.

FIGUEROA Y TORRES, Álvaro. Conde de Romanones (1999): *Notas de una vida -Memorias-.* Marcial Pons Historia.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

FORNALS, Francisco (1999): *Fortaleza de Isabel II en la Mola del Puerto de Mahón. Siglos XIX y XX*. Mahón: Editorial Menorca.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo (2003): *Sin Perder el Norte. Tres siglos de historia en la Zona Marítima del Cantábrico*. Valladolid: Edición del autor.

GARCÉS DE LOS FAYOS, Maximiliano (1900): "La baterías del Corregidor. En abril y mayo de 1898", en *Revista General de Marina*. Cuaderno de febrero de 1900.

GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino; ANCA ALAMILLO, Alejandro (2012): *Los dreadnoughts clase España*. Real del Catorce Editores, S.L.

GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio (2016): "Los primeros submarinos de la Armada Española", en *Revista de Historia Naval*, núm. 135, 4º trimestre.

GOMIS RODRÍGUEZ, Alfonso (2000): *La insurrección de Ferrol de 1872.* La Coruña: Diputación Provincial de La Coruña.

GONZÁLEZ GARCÍA, Antonio J.; GONZÁLEZ MORALES, Agustín E. (2021): *Cuerpo de Ingenieros de la Armada: herederos de la tradición, impulsores del progreso.* Madrid: Ministerio de Defensa.

GORTÁZAR ECHEVERRÍA, Guillermo (2021): *Romanones. La transición fallida a la democracia.* Barcelona: Editorial Planeta, segunda edición.

HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario; ALONSO BAQUER, Miguel (Directores) (1987): *Las Fuerzas Armadas Españolas. Historia institucional y social.* Madrid: Editorial Alhambra.

MAHAN, Alfred T. (1890): *La influencia del poder naval en la historia* (*The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783)*. Traducción de los tenientes de navío CERVERA Y JÁCOME, Juan; y SOBRINI Y ARGULLÓS, Gerardo (1901). Ferrol: Imprenta de El Correo Gallego.

MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María (1989): *Enciclopedia General del Mar.* Siete Tomos. Barcelona: Ediciones Garriga, S.A.

MAS GODAYOL, José (1983): *La Marina.* Barcelona: Editorial Delta.

MEDINA, León; MARAÑÓN, Manuel (1905): *Leyes Civiles de España*. Madrid: Edición de los autores. Est. Tip. De la Viuda e hijos de Tello.

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1888): *Lecciones de Cálculo Infinitesimal.* Ferrol: Imprenta de Fortanet. Segunda Edición.

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1889): *Principios Generales de Mecánica.* Ferrol: Establecimiento tipográfico de Ricardo Pita.

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1894): *La Luz Eléctrica en El Ferrol*. Ferrol: Est. Tipográfico de "El Correo Gallego".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

MIRANDA Y GODOY, Augusto (1911): "Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada", en *Revista General de Marina*. Cuaderno de septiembre.

MIRANDA Y GODOY, Augusto; ANDÚJAR Y SOLANA, Manuel (1911): "Organización de las Escuelas Navales de Alemania, Austria e Italia", en *Revista General de Marina*. Cuaderno de noviembre.

MOLLÁ AYUSO, Luis (2017): "La situación de la Aviación Naval en el mundo y las enseñanzas de la Gran Guerra", artículo en la publicación oficial titulada *Mar de Alas 1917-2017. Centenario de la Aviación Naval Española*. Ministerio de Defensa, Madrid, noviembre.

MORTERA PÉREZ, Artemio (Ed). (2008): *1898. Corazas y Cañones. Aspectos de la guerra naval con los Estados Unidos.* Gijón: Fundación Alvargonzález.

NICIEZA FORCELLEDO, Guillermo (2022): *Leones del Mar. La Real Armada española en el siglo XVIII.* Madrid: Editorial EDAF, S.L.U.

NÚÑEZ, José (1907): "Los trabajos de la Ayudantía Mayor del Arsenal de Ferrol", en *Revista General de Marina.*

PIMENTEL IGEA, Juan Félix (1989): *Malaspina y la Ilustración (Pensamiento político, utopía y realidad colonial en Alejandro Malaspina).* Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.

PONTE HERNÁNDO, Fernando Julio (2011): *Dr. Ángel Baltar Cortés (1868-1934). Maestro de Cirujanos.* Santiago de Compostela: InÉditor.

QUINTANA MARTÍNEZ, Eduardo (1912): *La Marina de Guerra Española en África. Crónica Ocupación de Larache y Alcazarkivir. La Campaña del Kert.* Cádiz: Imprenta de Manuel Álvarez Rodríguez.

QUINTERO GONZÁLEZ, José (2000): *El Arsenal de La Carraca (1717-1736).* Madrid: Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel (1978): *La Armada Española.* Madrid: Editorial San Martín.

RAMÍREZ GABARRÚS, M. (Ed) (1980): *La construcción naval militar española 1730-1980.* Madrid: Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.

RAMÍREZ GABARRÚS, M. (Ed) (1983): *El Arma Submarina Española.* Madrid: Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1988): *Política Naval de la Restauración (1875-1898).* Madrid: Editorial San Martín, S.L.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (2010): *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920.* Valladolid: Galland Books.

ROMERO GONZÁLEZ, Jesús (Ed) (2009): *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea.* Cádiz: Astilleros Españoles.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

SÁNCHEZ-MORALEDA LÓPEZ, Manuel (2018): *Ingenieros Navales y Maquinistas de la Armada (Ferrol, 1915-1932)*. Central Librera. Ferrol.

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel (2008): *El Astillero de La Habana y la construcción naval militar (1700-1750)*. Madrid: Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval.

TORRES DEL MORAL, Antonio (1991): *Constitucionalismo Histórico Español*. Madrid: Atomo Ediciones.

TORRES DEL MORAL, Antonio (1988): *Principios de Derecho Constitucional Español*. Madrid: Atomo Ediciones. 2ª Edición corregida.

TORRES DEL MORAL, Antonio (1995): *Estudios sobre la Monarquía*. Coordinador. U.N.E.D., 1ª Edición.

VALDIVIESO MATEO, Mario (2000): "El Almirante Miranda y la Fábrica de Luz de Fervenza", en *Diario de Ferrol*. Suplemento *Nordesía*, 7 de mayo de 2000.

VEGA, Antonio de (Ed) (1986): *La propulsión mecánica en la Armada.* Madrid: Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.

VICTORY, Antonio (1919): "La Base Naval de Mahón y las reformas militares en Menorca", en *Revista General de Marina*, cuaderno de abril.

VILA MIRANDA, Carlos (1998): *España y la Armada en las Guerras de Cuba.* Gijón: Fundación Alvargonzález.

VILLAR RODRÍGUEZ, Gonzalo (2016): *La Escuela Naval Militar. Formando a los oficiales de la Armada desde 1717.* Madrid: Ministerio de Defensa.

ROBERT, Juan B. (1945): "El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy", en *Revista General de Marina.* Cuaderno de mayo de 1945.

TOJO RAMALLO, José Antonio; TOJO GONZÁLEZ, Sergio (Ed). (2008): *Cazadores de Barcos. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial.* Madrid: Ministerio de Defensa.

TORRES LÓPEZ, Carmen (Coord.). (2021): *Historia de la Armada. Páginas de la historia de España escritas en la mar.* Segunda edición. Madrid: Ministerio de Defensa.

DISCURSOS

GACIO PAINCEIRAS, Francisco (2017): Discurso del General Comandante de la Fuerza de Protección de la Armada en el Acto de Inauguración del Monumento en honor al Almirante D. Augusto Miranda y Godoy, en la Ciudad de Archidona, 24 de junio de 2017.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

TORRENTE SÁNCHEZ, Francisco (2002): Inhumación de los restos mortales del Almirante Miranda en el Panteón de Marinos Ilustres. Palabras del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada. Gabinete del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada. 17 de septiembre de 2002.

VICTORY, Antonio (1927): Discurso del Alcalde de Mahón, Ilustrísimo Señor D. Antonio Victory, en el acto de descubrir el monumento erigido a la Memoria del Almirante Excmo. Señor D. Augusto Miranda y Godoy el día 16 de julio de 1927. Mahón: Tipografía Mahonera.

VILA MIRANDA, Carlos (2002): "Panegírico del Excmo. Sr. Almirante D. Augusto Miranda y Godoy". Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, 17 de septiembre de 2002.

PUBLICACIONES OFICIALES

- Anuario Estadístico de la Marina Mercante y de la Pesca Marítima (Ministerio de Marina, Dirección General de Navegación y Pesca Marítima).
- Boletín del Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Boletín Oficial del Estado.
- Boletín Oficial del Ministerio de Defensa.
- Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña.
- Colección Legislativa de la Armada (Ministerio de Marina).
- Cuadernos de Pensamiento Naval (Escuela de Guerra Naval. Armada Española).
- Diario Oficial del Ministerio de Marina.
- Diario de las Sesiones de Cortes. Senado. Congreso de los Diputados.
- Estado General de la Armada.
- Gaceta de Madrid.
- Guía Oficial de España, año 1915.
- La Industria y Legislación de Pesca.
- Revista General de Marina.
- Revista de Historia Naval.
- Revista Semanal Ilustrada "Industria e Invenciones". Oficina de Propiedad Industrial.
- Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra contra los Estados Unidos en 1898. Madrid. Imprenta del Ministerio de Marina. 1899.
- Panteón de Marinos Ilustres. Armada Española.
- webs oficiales de la Armada, Senado, Congreso de los Diputados, Presidencia del Gobierno, Ministerio de Defensa y Ayuntamientos de Archidona, Mahón, Marín y San Fernando; etc.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

- ABC.
- Diario de Ferrol.
- Diario de San Fernando.
- El Imparcial.
- El Liberal.
- El País.
- Internet, varias direcciones.
- La Correspondencia de España.
- La Ilustración Española y Americana.
- La Nación.
- La Provincia (Pontevedra).

USC
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- La Voz de Galicia.
- Menorca Diario Insular.
- Nororma. Prensa Malagueña, S.A.
- Mundo Gráfico.
- El Mundo Naval Ilustrado[397].
- Revista de Navegación y Comercio.
- San Fernando Información.
- Vida Marítima (Liga Naval Española).

[397] Fue una de las revistas más prestigiosas especializada en temas navales, fundada por D. Pedro Novo y Colsón (1846-1931), marino de guerra y escritor. Con periodicidad quincenal. Se editó entre los años 1897 (mayo) y 1901 (diciembre), que desaparece integrándose en *Vida Marítima* a partir de 1902 como publicación oficial de la Liga Naval Española. En el año 1900 *El Mundo Naval Ilustrado* absorbió a la *Revista de Navegación y Comercio* (1889), cuya cabecera pasó a ser el subtítulo de dicha publicación ahora dirigida por D. José Díaz Quijano, impulsor de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. En la misma colaboraron importantes figuras de la Armada (Auñón, Concas, etc), de la Marina Mercante (Ricart Giralt) y otras personalidades relevantes. Por su parte, *Vida Marítima*, subtitulada "revista de navegación y comercio, marina militar, deportes náuticos, pesquerías e industrias del mar", se editó entre los años 1902 (enero) y 1934 (mayo), y abarcaba toda la vida marítima tanto nacional como internacional.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ANEXOS

ANEXO I. FICHA BIOGRÁFICA PROFESIONAL Y POLÍTICA DEL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY

EXCMO. SR. D. AUGUSTO MIRANDA Y GODOY (1855-1920)

Estudios primarios en el Colegio de los Escolapios, de Archidona. Estudios secundarios en Ferrol.
Estudios de preparación de ingreso en la Armada, en Ferrol.
Ingresa en la Armada, previa oposición pública, el 1 de abril de 1871. Carrera Militar: Oficial del Cuerpo General de la Armada, se gradua con el empleo de Alférez de Navío en 1876. Centro docente militar donde cursó estudios: Escuela Naval Flotante[398], habilitada a bordo de la fragata *Asturias,* con base en el Arsenal Militar de Ferrol, 1871-1872. Formación militar y académica embarcado en buques de la Escuadra: 1872-1876.
Empleo militar superior alcanzado: Almirante del Cuerpo General de la Armada. 1919.
Ministro de Marina en cinco Gobiernos. 1913-1915: 1915-1917: 1917; 1918; 1919.
Vocal de la Junta de Defensa Nacional[399] (los mismos periodos en que fue Ministro de la Corona).
Consejero de Estado[400] (los mismos periodos en que fue Ministro de la Corona).
Senador Vitalicio del Reino. 1914-1920.

I.I. EMPLEOS MILITARES QUE OSTENTÓ EN EL CUERPO GENERAL DE LA ARMADA

- Aspirante de Marina, 1 de abril de 1871.
- Guardia Marina de Segunda Clase, 15 de abril de 1872.
- Guardia Marina de Primera Clase, 16 de julio de 1875.

[398] Creada en 1869, estuvo operativa en Ferrol entre 1871-1909. Sus antecedentes como Escuela Naval fueron los siguientes: Real Compañía de Guardias Marinas (Cádiz, 1717-1769; y San Fernando, 1769-1824; y las subalternas de Ferrol y Cartagena, 1777-1824); Colegio Real y Militar de Caballeros Guardias Marinas (La Carraca, San Fernando, 1824-1828); Colegio Naval Militar de San Carlos (San Fernando, 1844-1868). Tras el cierre de la Escuela Naval Flotante en 1909, serían sus continuadoras: Escuela Naval Militar (San Fernando, 1913-1943); y la actual Escuela Naval Militar (Marín, desde 1943), instalada y construida sobre la antigua Base Naval de Marín, creada por el almirante Miranda siendo ministro de Marina. Por esa razón y en su honor, en la ciudad de Marín tiene dedicada la *Calle Augusto Miranda*, situada hacia un lateral próximo a la entrada principal -Puerta de Carlos I- a la Escuela Naval Militar. Actualmente este centro es al mismo tiempo Escuela Naval Militar y Base Naval secundaria de la Armada.

[399] Heredera de las antiguas Juntas Supremas -y antecedente de la anterior Junta y del actual Consejo de Defensa Nacional-, la Junta de Defensa Nacional había sido creada por Real Decreto de 30 de marzo de 1907. También conocida como Junta de Defensa del Reino, este órgano superior en materia de defensa pasó por distintas etapas históricas, cambiando de nombre, composición y funciones. Durante la Restauración, estaba integrada por el Rey, el jefe del Gobierno, los ministros de la Guerra y de Marina, el jefe del Estado Mayor Central de la Armada, y como vocal secretario el subsecretario de la Guerra. Posteriormente se potenció su composición incorporando a la misma a los anteriores jefes del Gobierno y a los capitanes generales (de empleo) del Ejército y de la Armada. Por su parte, el actual Consejo de Defensa Nacional está regulado por la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional. El art. 8 define el Consejo como "el órgano colegiado, coordinador, asesor y consultivo del presidente del Gobierno en materia de defensa. A iniciativa del presidente del Gobierno, podrá funcionar en pleno o como consejo ejecutivo". El Real Decreto 1310/2007, de 5 de octubre, regula el régimen de funcionamiento del Consejo de Defensa Nacional.

[400] Actualmente el Consejo de Estado sigue siendo el supremo órgano consultivo del Gobierno, de conformidad con el art. 107 de la Constitución Española de 1978. Está regulado en la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Alférez de Navío, 25 de abril de 1876.
- Teniente de Navío, 30 de julio de 1883.
- Teniente de Navío de Primera Clase, 2 de abril de 1895.
- Capitán de Fragata, 6 de julio de 1905.
- Capitán de Navío, 18 de abril de 1910.
- Contralmirante, 12 de marzo de 1913, con antigüedad de 8 de agosto de 1912.
- Vicealmirante, 8 de octubre de 1915.
- Almirante, 4 de julio de 1919, con antigüedad de 5 de julio[401].

I.II. BUQUES Y DEPENDENCIAS DE LA ARMADA EN LOS QUE ESTUVO DESTINADO A LO LARGO DE SU CARRERA

Fragatas: *Asturias, Victoria, Almansa, Concepción, Zaragoza, Blanca, Esperanza, Numancia, Carmen, Navas de Tolosa* y *Sagunto.*

Goleta: *Prosperidad.*

Corbetas: *Narváez, Tornado* y *Ferrolana.*

Vapores: *Vulcano, Colón, Alerta, León, Ciudad de Cádiz, Navas de Tolosa, Isabel la Católica* y *Liniers.*

Avisos: *Jorge Juan* y *Urania.*

Cañoneros: *Pilar*, *Rápido, Infanta Isabel* y *Doña María de Molina.*

Crucero torpedero: *Galicia.*

Cruceros: *Extremadura, Cardenal Cisneros, Princesa de Asturias* y *Reina Regente.*

Acorazado: *España* (arbolando su insignia como Comandante General de la Escuadra de Instrucción, siendo vicealmirante en 1918).

Estuvo además en otros muchos buques de transporte. Con los empleos de oficial y jefe (teniente de navío, teniente de navío de 1ª clase, capitán de fragata y capitán de navío), ostentó respectivamente los siguientes mandos: crucero torpedero *Galicia* (1892), Estación Naval de la Isla del Corregidor (Manila, Filipinas, 1898), cañonero de 1ª clase *Doña María de Molina* (1908-1909) y crucero protegido *Reina Regente* (1911-1913). Fue también 2º Comandante de los siguientes buques de guerra: vapor *Vulcano* (1879), cañonero *Pilar* (1880-1881), cañonero torpedero *Rápido* (1892; renombrado *Vicente Yáñez Pinzón*), crucero cañonero *Infanta Isabel* (1900-1901), aviso *Urania* (1901-1903), crucero *Cardenal Cisneros* (1905) y crucero *Princesa de Asturias* (1907-1908).

Navegó por los mares de Europa, África, América y Ásia. Tomó parte en la III Guerra Carlista, y en las Guerras de Cuba, Filipinas y Marruecos.

[401] Cubrió la vacante en este empleo producida por pase a la situación de reserva del almirante D. Francisco Chacón y Pery. Sólo había entonces tres almirantes en situación de servicio activo, que lo eran por orden de antigüedad -en el año 1920-: D. José María Chacón y Pery (16 de marzo de 1918), el propio Augusto Miranda (5 de julio de 1919) y D. Ricardo Fernández de la Puente y Patrón (26 de diciembre de 1919). La denominación de los empleos del Cuerpo General de la Armada se cambió por RD de 12 de enero de 1912, que afectó a D. Augusto Miranda siendo capitán de navío en esa fecha, y con relación a los empleos que ostentó posteriormente en el Almirantazgo (contralmirante, vicealmirante y almirante).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

En el año 1874, embarcado en la fragata *Victoria,* asistió al bloqueo del puerto de Cartagena y persecución de la fragata *Numancia* (insurrección cantonal). En 1876 tomó parte en las operaciones de guerra en la Isla de Cuba, persiguiendo y dando caza al vapor pirata *Moctezuma.* En 1898 tomó parte en la campaña de Filipinas, como Comandante de la Estación Naval del Corregidor, habiendo sido hecho prisionero por los norteamericanos después de la rendición de las Islas; y en los años 1911 y 1912 tomó parte con el buque de su mando crucero *Reina Regente*, en las operaciones de guerra efectuadas sobre las costas de Marruecos (campaña del Kert). En enero de 1912, con motivo de producirse una gran avería, que puso en peligro el buque de su mando, crucero *Reina Regente*, se distinguió notablemente con sus acertadas órdenes para la salvación del buque.

En tierra desempeñó, entre otros destinos de menor importancia, los siguientes: Profesor de la Escuela de Maquinistas de la Armada en Ferrol. Secretario y Auxiliar de la Secretaría del Comandante General del Arsenal de Ferrol. Profesor de la Escuela Naval Flotante (fragata *Asturias*). Jefatura del Estado Mayor del Departamento de Ferrol. Presidente de la Junta de fondos económicos del Departamento de Ferrol. Ayudante Mayor del Arsenal de Ferrol. Órdenes del Excmo. Sr. Ministro de Marina (comisiones de servicio en España y en el extranjero: Austria, Alemania, Italia y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda). Jefe de Armamentos del Arsenal de La Carraca en San Fernando (Cádiz).

Al producirse su ascenso al empleo de Contralmirante[402], contaba con cuarenta y dos años de servicios efectivos, de ellos mil doscientos treinta y cinco días de mar.

I.III. ALTOS CARGOS EN LA ARMADA - MANDOS DESEMPEÑADOS CON LOS EMPLEOS DE OFICIAL GENERAL

- General Jefe del Arsenal de Ferrol y Presidente de la Comisión Inspectora de Nuevas Construcciones (siendo Contralmirante, 1913).

- Comandante General del Apostadero de Cádiz (siendo Vicealmirante, 1917-1918).

- Comandante General de la Escuadra de Instrucción (siendo Vicealmirante, 1918).

- Jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte (cargo que ejerció en dos ocasiones, siendo Vicealmirante, 1918-1919; y Almirante, 1919-1920, y que ostentaba en el momento de su muerte[403]).

- Ministro de Marina (en cinco Gobiernos de España y a lo largo de tres etapas: 1913-1917; 1918; y 1919. Se da la circunstancia de que llegó a ejercer este cargo en los tres empleos del Almirantazgo).

I.IV. DATOS DE SU BIOGRAFÍA POLÍTICO-MINISTERIAL

[402] Real Decreto de 12 de marzo de 1913. *Gaceta de Madrid* núm. 75, de 16 de marzo de 1913.

[403] Sobre las circunstancias de su fallecimiento en Santiago de Compostela el 28 de abril de 1920, el profesor Ponte Hernándo se refiere a este hecho señalando lo siguiente: *"D. Paulino Pedret recuerda que "el ex Ministro de Marina, Almirante Miranda, que lo fue en todos los Gobiernos conservadores y liberales desde 1913, vino a Santiago a que le operase Baltar en abril de 1920". Para ser exactos, dicha intervención tuvo lugar, según los referidos libros de quirófano del Sanatorio, el 21 de marzo de 1920, falleciendo D. Augusto Miranda, marino de 65 años, al presentarse un fallo renal, una severa uremia, como complicación"*. Ver PONTE HERNÁNDO, Fernando Julio (2011). *Dr. Ángel Baltar Cortés (1868-1934). Maestro de Cirujanos.* Santiago de Compostela: InÉditor. (pp. 122-123).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Reinado de S.M. D. Alfonso XIII. Gobiernos de España de los que formó parte D. Augusto Miranda y Godoy como Ministro de Marina.

1. GOBIERNO PRESIDENCIA: D. EDUARDO DATO E IRADIER.

Ministro de Marina, del 27 de octubre de 1913 al 9 de diciembre de 1915.
De signo conservador. Primer gobierno presidido por D. Eduardo Dato.
Sustituyó al almirante D. José Pidal y Rebollo -Gobierno anterior, Presidencia: Conde de Romanones; 15 de noviembre de 1912 a 27 de octubre de 1913-.

2. GOBIERNO PRESIDENCIA: D. ÁLVARO FIGUEROA Y TORRES, CONDE DE ROMANONES.

Ministro de Marina, del 9 de diciembre de 1915 al 19 de abril de 1917.
Gobierno consecutivo al anterior. De signo liberal. Segundo gobierno presidido por D. Álvaro Figueroa y Torres, conde de Romanones.

3. GOBIERNO PRESIDENCIA: D. MANUEL GARCÍA PRIETO, MARQUÉS DE ALHUCEMAS.

Ministro de Marina, del 19 de abril de 1917 al 11 de junio de 1917.
De signo liberal. Primer gobierno presidido por D. Manuel García Prieto.
Consecutivo al anterior. Fue sustituido en el siguiente gobierno por el contralmirante D. Manuel de Flórez y Carrió -Gobierno Presidencia: D. Eduardo Dato; 11 de junio a 1 de noviembre de 1917-.

4. GOBIERNO PRESIDENCIA: D. ANTONIO MAURA Y MONTANER.

Ministro de Marina, del 20 de julio al 9 de noviembre de 1918.
Sustituyó como titular de este departamento en este mismo gobierno al capitán general de la Armada D. José Pidal y Rebollo, que dimitió tras cuatro meses en el cargo.
De signo liberal-conservador. Gobierno "nacional o de concentración", fue el tercer gobierno presidido por D. Antonio Maura; 21 de marzo a 9 de noviembre de 1918.
Fue sustituido en el siguiente gobierno por el almirante D. José María Chacón y Pery -Gobierno, Presidencia: D. Manuel García Prieto; 9 de noviembre a 5 de diciembre de 1918-.

5. GOBIERNO PRESIDENCIA: D. ANTONIO MAURA Y MONTANER.

Ministro de Marina, del 15 de abril al 1919 al 20 de julio de 1919.
De signo liberal-conservador. Gobierno "nacional o de concentración", fue el cuarto gobierno presidido por D. Antonio Maura.
Fue sustituido en el siguiente gobierno por el contralmirante D. Manuel de Flórez -Gobierno, Presidencia: D. Joaquín Sánchez de Toca; 19 de julio a 12 de diciembre de 1919-.

La presencia de D. Augusto Miranda en tres gobiernos sucesivos, lo convirtió en el primer ministro español que continuó en el desempeño de su cargo con dos partidos políticos diferentes en el poder, hecho hasta entonces inédito. Igualmente, su primera etapa ministerial (27 de octubre de 1913-11 de junio de 1917) fue de las más dilatadas hasta esa época en el Departamento de Marina que registra la Historia, y se debió fundamentalmente a la voluntad expresa del Rey Alfonso XIII, que comprendió y alentó en toda su magnitud la extraordinaria importancia del programa del almirante Miranda, que hacía necesaria su permanencia en el Gobierno. Volvió a ser ministro en dos ocasiones

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

más, en 1918 y 1919, en períodos cortos de apenas unos meses, con D. Antonio Maura como Presidente del Consejo de Ministros.

Finalmente fue propuesto por el Rey Alfonso XIII para el cargo de Presidente del Consejo de Ministros[404] (ofrecimiento en julio de 1919), responsabilidad que inicialmente declinó asumir por motivos de salud falleciendo pocos meses después, en Santiago de Compostela, el 28 de abril de 1920. El día 30 de abril, S. M. el Rey se sirvió expedir un Real Decreto[405] sobre honores, dando cuenta de su fallecimiento. El texto de este RD es el siguiente:

DOCUMENTO

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

REAL DECRETO

Queriendo dar un alto testimonio del profundo dolor que ha causado en Mi Real ánimo el fallecimiento del Almirante de la Armada, ex Ministro de la Corona, Don Augusto Miranda y Godoy, a propuesta del Presidente de Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar que no obstante Mi residencia en Madrid, se tributen al cadáver del Almirante Don Augusto Miranda y Godoy los honores fúnebres que la Ordenanza señala para el Teniente General de Ejército.

Dado en Palacio a treinta de Abril de mil novecientos veinte.

ALFONSO

El Presidente del Consejo de Ministros,
Manuel Allendesalazar.

[404] Esta designación habría sido, sin duda, la culminación de una carrera de servicio a España tan brillante como la suya. Efectivamente, cuando en julio de 1919, en medio de una grave crisis política nacional -acentuada por el terrorismo anarquista y otros factores cuyo análisis resultaría extenso-, Alfonso XIII, efectuadas las consultas pertinentes, le ofreció el cargo de presidente del Gobierno, que Augusto Miranda, consciente de su responsabilidad, no pudo aceptar porque su salud no le permitía ejercerlo. Para conocer las circunstancias, es interesante la versión de los hechos que narra el conde de Romanones, D. Álvaro Figueroa y Torres (1863-1950) en su obra (1999) *Notas de una vida*. Marcial Pons Historia, pp. 450-451. Otro dato de interés histórico que para nuestros anales podría consignarse es que Augusto Miranda, de haber asumido efectivamente el cargo de presidente del Gobierno, habría sido el primer almirante de la Armada que en el siglo XX ejerciese ese cargo, pues como es sabido posteriormente lo ostentarían D. Juan Bautista Aznar y Cabanas en 1931 y D. Luis Carrero Blanco en 1973.

[405] Publicado en la *Gaceta de Madrid* el día 1 de mayo de 1920.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

ANEXO II. PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES

ORDEN MINISTERIAL NÚMERO 145/2002, DE 27 DE JUNIO, POR LA QUE SE DISPONE EL TRASLADO DE LOS RESTOS MORTALES DEL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY AL PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES[406]

Augusto Miranda y Godoy nació en Archidona (Málaga) el 27 de mayo de 1855. En enero de 1871 sienta plaza como aspirante de la Armada en la Escuela Naval Flotante a bordo de la fragata "Asturias", llegando a alcanzar el puesto número uno de su promoción. Durante toda su vida demuestra una extraordinaria capacidad profesional y dotes de mando, dando probadas pruebas de amor a su carrera y a su Patria.

Dotado de una inteligencia privilegiada y gran capacidad de trabajo, será autor de diversos estudios técnicos y obras de investigación, dos de las cuales serán premiadas por la Academia de Ciencias de París y declaradas oficialmente como manuales de texto de la Escuela Naval.

Desarrolla su brillante carrera en numerosos destinos de embarco y de tierra, participando en acciones de guerra contra fuerzas insurrectas en Cuba, y durante la Campaña de Filipinas de 1898 como comandante militar de la estación naval de la Isla del Corregidor.

Su prestigio trasciende del ámbito puramente naval. Será comisionado en mayo de 1910 para estudiar la organización y sistemas de enseñanza de diversas Escuelas Navales europeas, siendo posteriormente Vocal de la Junta encargada de redactar el programa, plan de estudios y reglamentos de la futura Escuela Naval de San Fernando. Más tarde, a finales de 1912, se destacaría por sus excepcionales cualidades diplomáticas mandando el crucero "Reina Regente", en circunstancias especialmente difíciles con ocasión de su participación en el conflicto de los Balcanes.

La parte más significativa y relevante de su carrera tiene lugar tras su promoción al Almirantazgo, en marzo de 1913, ocupando importantes cargos en la Armada. Como Ministro de Marina será el impulsor de la creación del Arma Submarina Española y de un ambicioso programa de construcciones navales, fruto de la ley de escuadra conocida en su honor como "Ley Miranda", de 17 de febrero de 1915, que marcó un hito en nuestra Historia naval y que supuso, asimismo, una profunda y trascendental reorganización, y reestructuración de la Armada, con la rehabilitación de arsenales y la construcción de nuevas bases navales, lo que en conjunto constituyó una verdadera reconstrucción con los criterios más modernos de su época. Su enorme talento le llevará a desarrollar una fructífera gestión al frente de la Armada, acometiendo numerosas e importantes reformas, tanto en los asuntos de material como de personal. Entre estos últimos destaca el impulso que imprimió a los aspectos de formación y enseñanza (Desarrollo del Plan de Estudios de la Escuela Naval Militar de San Fernando; creación de la Escuela de Ingenieros y Maquinistas de la Armada).

Por su gran prestigio y altísima consideración en la Armada, será Ministro en cinco diferentes Gobiernos de la Nación, ostentando la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo. Se hizo acreedor de numerosas condecoraciones nacionales y extranjeras, destacando entre las primeras varias cruces del Mérito Naval y del Mérito Militar con distintivo rojo. Asimismo, por el

[406] Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* número 131, de 5 de julio de 2002.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

gran aprecio que merece de S.M. el Rey don Alfonso XIII, fue nombrado Senador Vitalicio del Reino, por designación regia, y Consejero de Estado. Finalmente, fue propuesto como Presidente del Gobierno de la Nación, designación que inicialmente declinó por motivos de salud. Su muerte truncó definitivamente la posibilidad de acceso a esta magistratura, el 28 de abril de 1920.

Falleció relativamente joven, en el Hospital Real de Santiago de Compostela, cuando todavía no había cumplido 65 años de edad, teniendo por delante más de un lustro de vida activa en la Armada, su posible ascenso a la dignidad de capitán general y la esperanza de otros grandes servicios a España.

Fue enterrado en el madrileño Cementerio de San Isidro el día 1 de mayo de 1920.

Por todo lo expuesto, don Augusto Miranda y Godoy es acreedor a que la Armada lo enaltezca y distinga, conservando sus restos mortales en el Panteón de Marinos Ilustres, para ejemplo de las generaciones futuras.

Por todo ello y en virtud de las facultades que me otorga el artículo 4 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno,

DISPONGO:

Apartado único. Los restos mortales del Almirante don Augusto Miranda y Godoy serán trasladados solemnemente al Panteón de Marinos Ilustres con los honores que correspondan, una vez cumplidos los requisitos que al efecto fijan las disposiciones vigentes, debiendo adoptar el Ministerio de Defensa cuantas disposiciones convenga para honrar debidamente su memoria.

Disposición final única. La presenta Orden entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el "Boletín Oficial de Defensa".

FEDERICO TRILLO-FIGUEROA Y MARTÍNEZ-CONDE

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ANEXO III. PANEGÍRICO - PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES

PANEGÍRICO DEL EXCMO. SR. ALMIRANTE D. AUGUSTO MIRANDA Y GODOY, ESCRITO Y PRONUNCIADO POR EL EXCMO. SR. ALMIRANTE GENERAL DON CARLOS VILA MIRANDA. PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES, 17 DE SEPTIEMBRE DE 2002

Augusto Miranda y Godoy, nacido en Archidona en 1855, recibió el despacho de alférez de navío en 1876. Durante la primera parte de su carrera navegó por las aguas de España, de Cuba y de Filipinas. Ya teniente de navío, fue profesor de la Escuela Naval y de la Escuela de Maquinistas, y allí demostró sus dotes intelectuales al publicar antes de cumplir los 34 años "Lecciones de Cálculo Infinitesimal" y "Principios Generales de Mecánica".

De capitán de corbeta fue comandante de la Estación Naval del Corregidor, donde en el año 1898 fue hecho prisionero, en compañía de su familia, por la dotación del crucero americano "Baltimore". En 1910, ya de capitán de navío, visitó las principales escuelas navales europeas, y en 1911 fue vocal de una junta que debía estudiar los programas de ingreso y planes de estudio de la Escuela Naval Militar. Mandando el crucero "Reina Regente" se incorporó en Constantinopla a una flota internacional que defendía los intereses de las naciones europeas, que pudieran verse amenazados por la guerra de los Balcanes.

A su regreso a España ascendió a contralmirante, y a finales de octubre de 1913 fue nombrado ministro de Marina, cargo que ejercicio en cinco ocasiones, las tres primeras de forma consecutiva, por expreso deseo del rey Alfonso XIII, para que pudiera continuar sus reformas a pesar del cambio de partido en el gobierno.

En 1914 presentó un proyecto de ley que añadía más acorazados a los tres cuya construcción se había iniciado con el Plan Ferrándiz. Pero, como ese año estalló la primera guerra mundial, retiró el proyecto en espera de las consecuencias que pudieran deducirse, aunque consiguió que se aprobara la construcción de un crucero de 5.000 a 6.000 t. Por fin, en febrero de 1915 las Cortes aprobaron su nueva ley, que se dio en llamar Ley Miranda, la cual incluía la construcción de 4 cruceros, además del ya aprobado; 6 destructores; nada menos que 28 submarinos, de los cuales se adquirieron o construyeron sólo 16; 3 cañoneros, y otros barcos menores. Esta Ley no solo se ejecutó casi en su totalidad, sino que se amplió a nuevos cruceros y destructores, como preveía su propio articulado, por lo que su desarrollo duró 15 años en vez de los seis inicialmente previstos. Además, se construyeron las Bases Navales Secundarias, entre las cuales estaban las de Marín, que fue Escuela de Artillería y Tiro Naval y hoy es Escuela Naval Militar, la de Ríos, en Vigo, que fue sede de la ETEA, y la de Mahón, que fue base de submarinos.

Pero, con ser muy importantes, no fueron éstos los únicos logros del almirante. Mucho menos conocida es su labor de reorganización de todo el personal de la Armada, que equivalió a la creación de unos cuerpos modernos de oficiales, suboficiales y marinería. En resumen, creó y organizó las especialidades de marinería: artillería, radio, maniobra, electricidad, hidrografía y marineros de oficio, a las que se añadieron posteriormente otras más; reorganizó los maquinistas, que tenían reglamentación aparte; creó un nuevo empleo, el de maestres, intermedio entre los cabos y los suboficiales, como el de los cabos veteranos de nuestros tiempos; estableció nuevos reglamentos para los cuerpos de condestables, contramaestres y suboficiales maquinistas, que

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

sirvieron de base para los de las demás especialidades; abrió las escuelas de la Maestranza de Arsenales, y reguló los estudios y carreras de todos los empleos anteriormente citados.

En cuanto tomó posesión de su cargo, modificó el plan de estudios de la Escuela Naval Militar, ordenando que se diera un interés especial a la práctica de la profesión, incluyendo las máquinas y las calderas, diciendo que los guardias marinas debían atenderlas y engrasarlas "para vencer la repugnancia a mancharse". Dispuso que se eliminaran de las asignaturas todas las teorías que no tuvieran una clara influencia en los estudios posteriores. Incorporó a la Escuela Naval la Academia del Cuerpo de Administración, hoy de Intendencia, que llevaba 15 años cerrada, abriéndola a universitarios con estudios de Derecho y Economía. Creó, incorporándola a la de Máquinas, instalada en Ferrol, la Escuela de Ingenieros Navales, cerrada hacía 30 años, para lo cual admitió el ingreso de oficiales del Cuerpo General, de Ingenieros del Ejército y de universitarios. Admitió también a oficiales de Artillería del Ejército para el ingreso en la Academia de Artillería de la Armada. Inició el sistema de especialidades del Cuerpo General al crear la de Artillería y Tiro Naval, además de las de Telemetristas y Apuntadores de Marinería. Y creó también el Arma Submarina española. Como ocurrió con la marinería y los suboficiales, reglamentó los planes de estudio y condiciones de ingreso correspondientes.

Creo que es difícil encontrar otro periodo en la historia, si es que hay alguno, en el que se hayan realizado tantas y tan fructíferas reformas en nuestra Armada. Hubo quien dijo del almirante Miranda que había empezado muchas cosas y no había terminado ninguna, y efectivamente tuvo más razón de lo que pretendía, ya que, por una parte, el almirante Miranda no alcanzó a ver el resultado completo de su Ley, y, por otra, no pudo aceptar lo que podría haber sido la culminación de una carrera tan brillante como la suya: cuando el rey Alfonso XIII le ofreció el cargo de presidente del Gobierno, se vio obligado a declinar el ofrecimiento porque su salud no le permitía ejercerlo. Según dice una tradición familiar, decidió someterse a una operación a fin de estar listo para nuevas responsabilidades, y falleció el año 1920 como resultado de aquélla.

Creo que este resumen justifica con creces la decisión de trasladar sus restos a este Panteón. Por ello, por cuanto supone el reconocimiento de sus méritos por la Armada, es un honor para mí, hablando en nombre de todos sus parientes, tanto los aquí presentes como los que no han podido asistir a este acto, expresar al ministro de Defensa y al jefe del Estado Mayor de la Armada nuestra gratitud. Muchas gracias.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ANEXO IV. DISCURSO DEL GEPROAR

PALABRAS DEL GENERAL DE BRIGADA DE INFANTERÍA DE MARINA, COMANDANTE DE LA FUERZA DE PROTECCIÓN DE LA ARMADA (GEPROAR), EXCMO. SR. DON ANDRÉS FRANCISCO GACIO PAINCEIRA, EN EL ACTO DE INAUGURACIÓN DEL MONUMENTO EN HONOR AL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA EN ARCHIDONA, EL 24 DE JUNIO DE 2017

Sra. Alcaldesa de Archidona, autoridades, familiares del Almirante Miranda, señoras y señores.

Sean mis primeras palabras de agradecimiento a la Corporación Municipal de ARCHIDONA por invitar a la Armada a participar en estos actos que celebramos hoy y que ponen la guinda a los iniciados en 2014 en memoria del Excmo Sr Almirante de la Armada D. Augusto Miranda y Godoy, "Hijo Predilecto de Archidona" cuyos restos reposan desde 2002 en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz).

Resaltar en este caso que en este año 2017 se conmemora el centenario de la incorporación de los submarinos a la Armada, como consecuencia de la conocida como "Ley Miranda" que el insigne marino y Almirante impulsó siendo Ministro de Marina. Mediante esta Ley, entre otras muchas mejoras para la Armada, se incorporaron a la Flota tres submarinos italianos y el primer submarino de procedencia americana que fue el inicio del Arma Submarina tal y como hoy la conocemos.

El que el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada haya autorizado la presencia en este acto de un Oficial General de la Armada y de la fuerza que lo acompaña, no es más que un símbolo que refuerza el vínculo de esta localidad con el Almirantazgo, vínculo iniciado por el Almirante Miranda en 1871 cuando entró como Aspirante de la Armada en la Escuela Naval que en aquel momento se encontraba a bordo de la fragata "Asturias" con base en Ferrol.

Permíteme Alcaldesa, expresar la sincera felicitación de la Armada por la celebración de este acto que nos brinda la oportunidad de profundizar en la divulgación de la historia y en el conocimiento de personajes ilustres de la talla del Almirante Miranda, que honra a los archidoneses en el afán de conservar y profundizar su patrimonio histórico, cultural y humano, que es una de las formas más cabales de hacer Patria.

La inauguración de este monumento constituye una feliz iniciativa de la Familia Miranda (sus descendientes y familiares) y del Ayuntamiento de Archidona, en memoria de un líder carismático, como lo fue su paisano el Almirante Miranda y Godoy, que alcanzó los más altos puestos de su carrera en la Armada y en el Gobierno de España, abarcando también aspectos relacionados con la física y las matemáticas y con inquietudes no específicamente militares en el ámbito empresarial y en la pintura, esta última como aficionado.

En estas latitudes nació y vivió sus primeros años Augusto Miranda y Godoy, Almirante de la Armada y Marino Ilustre. Pero recordemos que Almirante proviene del árabe AMIR AL-BAHR, esto es: Señor del Mar. Justo es que lo sea hoy también de su ciudad natal ARCHIDONA.

MUCHAS GRACIAS.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

ANEXO V. MINISTERIO DE MARINA. DISPOSICIONES

RELACIÓN RESUMEN DE LAS PRINCIPALES Y OTRAS CURIOSAS DISPOSICIONES A MODO DE EJEMPLO, DICTADAS SIENDO MINISTRO DE MARINA EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY, SOBRE ASUNTOS DE LA ARMADA – MARINA DE GUERRA

Se incluyen también algunas disposiciones dictadas por la Presidencia del Consejo de Ministros o por otros Ministerios con competencias relacionadas o que pudieran afectar al Ministerio de Marina o al personal de la Armada.

AÑO 1913

- Real Orden de 3 de noviembre de 1913. Buques de Guerra. Faja de forzamientos. Dispone se acepte la faja de forzamientos para los proyectiles de 30 centímetros.

-Real Orden de 7 de noviembre de 1913. Maestranza. Jornales. Dispone se abone un jornal diario a un operario de cada uno de los talleres de Velas y Recorrida de los Arsenales de la Armada.

- Real Orden de 8 de noviembre de 1913. Pensiones de cruces. Recompensas. Hace extensiva a la Marina la real orden de Guerra de 22 de enero de 1901 referente a pensiones de cruces de jefes y oficiales que las obtienen duplicadas.

- Real Orden de 14 de noviembre de 1913. Obras de texto. Turbinas marinas. Declara de texto para los Maquinistas, la obra "Turbinas Marinas", de la que son autores el Maquinista mayor de 1ª clase D. Victoriano Baliño Brage y el Teniente de navío D. Jesús Cornejo y Carvajal.

- Real Orden de 14 de noviembre de 1913. Obras de texto. Organización de la Marina Militar. Declara de texto en la Escuela Naval Militar la obra "Organización de la Marina Militar", de la que es autor el Contador de navío de 1ª clase D. Gabriel Mourente Balado.

- Real Orden de 18 de noviembre de 1913. Organización. Oficial electricista. Dispone lo conveniente para la organización de los cargos de electricidad en el acorazado *España*.

- Real Orden de 18 de noviembre de 1913. Obra de texto. Declara de utilidad la obra del capitán de corbeta D. C. Núñez de Prado, titulada *Derecho Marítimo Español, ligeras nociones de Derecho Marítimo Internacional y otros conocimientos útiles en las dependencias de Marina.*

- Real Orden de 19 de noviembre de 1913. Historiales de buques. Dispone que con el fin de evitar el deterioro que sufre el cuaderno primero de los historiales de los buques, se encuadernen, antes de hacer anotaciones en ellos, en la forma que expresa.

- Real Orden de 19 de noviembre de 1913. Infantería de Marina. Destinos. Modifica el punto 9º de la real orden de 8 de agosto último que dicta reglas sobre la permanencia en África de los jefes y oficiales de Infantería de Marina.

- Real Orden de 19 de noviembre de 1913. Material. Reemplazos. Referente a exposición de efectos con los créditos trimestrales de los Arsenales.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 24 de noviembre de 1913. Justicia. Notas desfavorables. Lectura de notas.

- Real Orden de 24 de noviembre de 1913. Protección a la Industria nacional. Recuerda cumplimiento sobre protección a la Industria nacional, en la necesidad de ajustar los contratos de servicios automóviles de todos los organismos dependientes de este Ministerio.

- Real Orden de 25 de noviembre de 1913. Maestranza. Resuelve que la admisión y despido de los operarios de maestranza corresponde a las autoridades de los Arsenales.

- Real Orden de 25 de noviembre de 1913. Buques de guerra. Reparaciones. Dispone que las pequeñas reparaciones de los buques se hagan con el personal de a bordo y no en arsenales.

- Real Orden de 4 de diciembre de 1913. Sanidad. Cursos de bacteriología y análisis. Referente a los cursos de bacteriología y análisis en los hospitales de los apostaderos.

- Real Orden de 10 de diciembre de 1913. Artillería. Documentación. Dispone que en los estados semestrales de artillería que rinden los buques, se consignen las temperaturas observadas en sus pañoles de municiones.

- Real Orden de 10 de diciembre de 1913. Polainas. Dispone se sigan suministrando las polainas negras hasta su extinción en almacenes. Vino dado por la aprobación en 2 de octubre anterior, declarando reglamentario para la marinería el uso de la polaina color de avellana.

- Real Orden de 12 de diciembre de 1913. Puertos extranjeros. Argentina. Saludos. Traslada real orden de Estado notificando la modificación del art. 121 del "Ceremonial marítimo de la República Argentina".

- Real Orden de 13 de diciembre de 1913. Infantería de Marina. Duración de destinos. Clases de tropa. *Fija en dos años el tiempo de duración de destino en África, de las clases de tropa de Infantería de Marina (Regimiento Expedicionario).*

- Real Orden de 13 de diciembre de 1913. Contabilidad. Buques de guerra. "*Giralda*". Dispone que a partir de 1º de enero de 1914, justifique sus devengos en el Apostadero de Ferrol el aviso *"Giralda"*.

- Real Orden de 13 de diciembre de 1913. Contabilidad. Anticipos. Dicta reglas para el reintegro de cantidades anticipadas, con lo demás que expresa.

- Real Orden de 13 de diciembre de 1913. Raciones. Tropa embarcada. Infantería de Marina. Referente al abono de raciones a los individuos de tropa de guarnición en los buques al ser altas de los hospitales estando ausente el buque.

- Real Orden de 13 de diciembre de 1913. Infantería de Marina. Uniformes. Regimiento Expedicionario. *Dispone que las fuerzas del regimiento Expedicionario de Infantería de Marina vistan en lo sucesivo el traje color kaki (en lugar del de rayadillo).*

- Real Orden de 15 de diciembre de 1913. Buques de guerra. Aparato de señales eléctricas de noche. Dispone que el aparato de señales eléctricas de noche, sea de tres faroles dobles (blancos y rojos) en todos los buques de la Armada, con lo demás que se expresa. El Estado Mayor Central

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

dará las órdenes oportunas a fin de que en el plazo más breve posible, la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), provea del aparato de tres faroles dobles, los buques que ha construido y construye para la Marina, y en cuanto a los aparatos Ardois de cinco faroles dobles en uso en nuestros buques, gestionará dicho Estado Mayor su reemplazo o modificación.

- Real Orden de 15 de diciembre de 1913. Sanidad. Practicantes. Destinos en África. Hace extensivo a los oficiales de Sanidad y Practicantes de la Armada, la RO de 8 de agosto último, sobre duración de destinos en África.

- Real Decreto de 18 de diciembre de 1913. Escuela Naval Militar. ***Modifica el plan de estudios de la Escuela Naval Militar.***

- Real Orden de 20 de diciembre de 1913. Marinería. Desertores. Fondos de marineros desertores. Resuelve consulta sobre destino que debe darse a los fondos que dejan los marineros desertores, disponiendo que "procede declarar que los fondos y sueldos devengados por los individuos de marinería que deserten, ingresarán en la Hacienda con el carácter que les asigna la real orden de 13 de octubre de 1875".

- Real Orden de 20 de diciembre de 1913. Arsenales. Fondos económicos. Reglamentos. **Publica modificado nuevo** ***Reglamento para la administración de los fondos económicos de los Arsenales del Estado.***

Supuso un avance notable en la autonomía de gestión de fondos económicos. Según su art. 1º: Con el fin de dotar a los arsenales con recursos propios, para que salvo en los casos que se mencionarán, no tengan necesidad de recurrir a los créditos destinados a su régimen industrial, para sostener en el más perfecto estado de observación y eficiencia y con economía para la Hacienda pública, el material afecto a determinadas atenciones, de tierra y de a flote, necesarias al servicio militar, marinero y de organización de trabajos de estos establecimientos, se crea en ellos un fondo interiorque se denominará *Fondo Económico.* Art. 2º. Aun cuando el principal fin para que ha sido creado este fondo, es el de atender todas las necesidades más perentorias, prescindiendo de los trámites y preceptos a que en general están sometidas las adquisiciones de material; esto no obstante para la mejor administración y garantía de dichos fondos, existirá en cada arsenal una Junta que se denominará *Junta económica* y las que funcionarán con arreglo al articulado de este reglamento (…).

- Real Orden de 24 de diciembre de 1913. Arsenales. Obras. Contabilidad. Documentación. Dispone que antes del día 1 de septiembre de cada año se remitan a este Ministerio, por los arsenales, relaciones de los créditos en materiales y jornales necesarios para obras en los mismos.

- Real Orden de 29 de diciembre de 1913. Buques de guerra. Cañoneros. Pintado de chimeneas. Modifica lo dispuesto en real orden de 3 de septiembre último referente a las fajas distintivas que, para su reconocimiento en la mar, han de pintarse en las chimeneas de los cañoneros *Lauria, Laya, Bonifaz, Recalde, Don Álvaro de Bazán, Marqués de la Victoria y Doña María de Molina.*

AÑO 1914

- Real Orden de 5 de enero de 1914. Comunicaciones radiotelegráficas. Estaciones radiotelegráficas. Escuela de Aplicación. Radiotelegrafía. *Asigna a la Estación radiotelegráfica de la Escuela de Aplicación la inicial de llamada E.B.V.*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 8 de enero de 1914. Sanidad. Vacuna antitífica. Traslada real orden de Guerra sobre adquisición de vacuna antitífica.

- Real Orden de 8 de enero de 1914. Artillería. Material de artillería. Documentación. Dispone que en todas las filiaciones y demás documentos relativos a las piezas Vickers de los cañoneros tipo Recalde, se sustituya el núm. 76 que marca el calibre por 76,2mm.

- Real Orden de 11 de enero de 1914. Artíllería. Estados demostrativos. Dispone la remisión a Ministerio, por los arsenales y comisiones de Marina, de estados demostrativos de los adelantos en los trabajos relacionados con la artillería.

- Real Orden de 12 de enero de 1914. Escuela Naval Militar. Enseñanza. *Dicta reglas a que debe ajustarse la enseñanza en la Escuela Naval Militar.*

- Real Orden de 16 de enero de 1914. Hace extensiva a Marina la real orden de Guerra de 14 del corriente autorizando a los generales, jefes y oficiales para contestar a S.M., directamente, cuando a ellos se dirija.

- Real Orden de 19 de enero de 1914. Ingenieros. Destinos. Dispone que los jefes y oficiales del Cuerpo de Ingenieros de la Armada que desempeñen los destinos de las jefaturas de las respectivas divisiones del ramo en los arsenales del Ferrol y Cartagena, queden afectos a las Comisiones inspectoras.

- Real Orden de 19 de enero de 1914. Academias y escuelas. Aprendices artilleros de mar. Reglamentos. Modifica los artículos que expresa de la escuela de aprendices artilleros de mar.

- Real Orden de 20 de enero de 1914. Buques de guerra. "Nueva España". Da de baja para el servicio de la Armada al cañonero *Nueva España*.

- Real Orden de 21 de enero de 1914. Buques de guerra. Reparaciones de buques. Dispone que, en concurrencia con los demás de Vigo, se tengan en cuenta los talleres de D. A. Sanjurjo, en el citado puerto, para las reparaciones en los buques que la Marina resuelva ejecutar en dicho punto.

- Real Orden de 26 de enero de 1914. Sanidad. ***Aprueba el reglamento y programa para ingreso por oposición en el Cuerpo de Sanidad de la Armada.***

- Real Orden de 27 de enero de 1914. Buques de guerra. Torpedos. Limpieza de fondos. Sobre variación del plazo reglamentario de limpieza de los fondos de los torpederos.

- Real Orden de 30 de enero de 1914. Buques de guerra. Suministros. Sobre condiciones para el suministro de tubos férulas para los condensadores de los buques.

- Real Orden de 1 de febrero de 1914. Resuelve instancia de un cabo de cañón que solicita diferencias de sueldo, cuyas revistas pasó en el Hospital, con licencia por enfermo y en Depósito, por consecuencias de heridas recibidas en función de armas, y dispone *"que en las referidas situaciones, por el motivo que se expresa, se abonen los sueldos por entero."*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 2 de febrero de 1914. Contramaestres de puerto. Dispone que el personal que sea nombrado contramaestre de puerto le sea levantada su nueva libreta por la Comandancia de marina a donde sea destinado.

- Real Orden de 6 de febrero de 1914. Sanidad. Memorias reglamentarias de los Hospitales de Marina. Referente a las memorias reglamentarias que deben escribir y remitir anualmente los directores de los hospitales de Marina.

- Real Orden de 10 de febrero de 1914. Honores y saludos. Ministros de la Corona. Resuelve consulta referente a *honores y saludos a los Ministros de la Corona,* en el sentido que a los mimos *"les corresponden en los buques los mismos honores que al Capitán General de la Armada"*.

- Real Orden de 13 de febrero de 1914. Academias y Escuelas. Aprendices Marineros. Modifica los artículos que se expresan del Reglamento de Aprendices marineros.

- Real Orden de 14 de febrero de 1914. Gratificaciones. Pluses. Hace extensiva a Marina la real orden de Guerra de 15 de septiembre de 1909.

- Real Orden de 18 de febrero de 1914. Administrativo. Oposiciones a la Academia del Cuerpo de Administración (hoy Intendencia). *Dispone que el ingreso en la Academia del Cuerpo Administrativo de la Armada sea por oposiciones anuales y dicta reglas referente al particular.*

Esta norma supuso una novedad importante pues creaba una nueva Academia dentro de la Escuela Naval para universitarios con estudios de Derecho y Economía, sistema que se mantiene en la actualidad para el ingreso en los Cuerpos de Intendencia de los Ejércitos de Tierra y Aire, y de la Armada. Según el art. 3: "Son condiciones necesarias para ser admitido a oposición: ser español, soltero, no hallarse procesado y carecer de antecedentes penales. No haber cumplido veintidós años el primero de enero siguiente a la fecha de las oposiciones y acreditar ante tribunal facultativo, que al efecto se constituya, tener aptitud física que requiere el servicio de mar y tierra. Presentar certificación de haber aprobado con validez académica, en la Universidad oficial española, las asignaturas de Economía política, Derecho Político, Derecho Administrativo y Derecho Mercantil." Se establecían los tipos de ejercicios, plan de estudios, etc. Los opositores que obtuviesen plaza eran nombrados alumnos de Administración, asimilados a guardias-marinas e ingresaban en la Escuela Naval, donde cursarían un año sometidos al régimen general de ésta y con profesorado del Cuerpo Administrativo para las materias propias de su carrera.

- Real Orden de 18 de febrero de 1914. Insignias y distintivos de mando. Buques de guerra. ***Modifica el sistema y distintivos de mando vigente en nuestra Marina de guerra.***

El ministro Augusto Miranda justificaba la reforma debido a que nuestro sistema entonces vigente, aparte de ser complicado, no estaba ya en armonía con los adoptados por las demás marinas extranjeras. Es por ello por lo que se optó por un método más moderno y simplificado, al eliminar de las insignias con carácter general -salvo en el caso de que el ministro de Marina y capitán general de la Armada estuviera a bordo del buque- el ancla de las banderas y pabellones, que ya a esas alturas resultaba arcaico, siendo sustituidas aquellas por el número estipulado, según el caso, de discos -o puntos gruesos- de color azul o rojo (también llamados roeles) en sentido horizontal. Respecto a los distintivos a utilizar en los buques cuando transportasen distintas autoridades, la nueva norma estipulaba con carácter general -tenientes generales, generales de división, generales de brigada- la sustitución de las estrellas, por los citados discos -excepto en el caso de los capitanes generales, que eran sustituidos por dos bastones- en sentido vertical, con lo que se eliminaban de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

manera definitiva las que por derecho usaban los altos estamentos del clero -cardenales y arzobispo primado-.

- Real Orden de 21 de febrero de 1914. Sanidad. Dicta reglas referente al servicio que deben prestar los segundos médicos (tenientes) en los hospitales de Marina.

- Real Orden de 23 de febrero de 1914. Sociedad Española de Construcción Naval. Confirma la real orden de 7 de enero último en que *se obliga a la SECN a entregar los buques que construye con todos sus pertrechos*, excepto los que determina el artículo 36 de su contrato de 16 de junio de 1909.

- Real Orden de 24 de febrero de 1914. Aparatos de señales. Buques de guerra. Dispone figuren las iniciales que se indican en las platinas de los manipuladores de los aparatos de señales de 3 faroles de los buques.

- Real Orden de 25 de febrero de 1914. Escribientes. Dispone no procede que los operarios de la maestranza de los arsenales desempeñen destinos de escribientes.

- Real Orden de 4 de marzo de 1914. Oposiciones. Programas. Dispone que las convocatorias anuales para el ingreso en el Cuerpo Administrativo de la Armada, sean de cinco plazas y aprueba programa al efecto.

- Real Orden de 5 de marzo de 1914. Buques de guerra. Aparatos de señales. *Dispone que la Sociedad Española de Construcción Naval instale en los buques que ha construido y construye el aparato de señales de tres faroles.*

- Real Orden de 5 de marzo de 1914. Buques de guerra. Estaciones radiotelegráficas. *Dispone que la SECN puede optar por instalar en los cañoneros y contratorpederos cualquiera de los dos sistemas de estaciones radiotelegráficas (Telefunken o Marconi)*, limitándose el alcance de las de los contratorpederos a 250 kilómetros, y recomendándose también la mayor urgencia en las instalaciones. Deberá también aclarar en qué condiciones se obtendrían los alcances de 400 y 250 kilómetros para cañoneros y contratorpederos, respectivamente, así como los precios de una y otra estación.

- Real Orden de 10 de marzo de 1914. Academias y escuelas. *Aprueba Reglamento para el régimen y gobierno de los tribunales de exámenes por oposición para ingreso en la Escuela Naval Militar.*

- Real Orden de 13 de marzo de 1914. Buzos. Marinería. Referente a ingreso de personal de marinería para prestar servicio de buzos en la Armada.

- Real Orden de 17 de marzo de 1914. Material eléctrico. Buques de guerra. Sociedad Española de Construcción Naval. Dispone las pruebas a que han de ser sometidas las dinamos del acorazado *España*.

- Real Orden de 18 de marzo de 1914. Fondos económicos. Buques de guerra. "España". Dispone se aumenten 20.000 pesetas anuales a la consignación de fondo económico de cada uno de los acorazados tipo "España".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 25 de marzo de 1914. Adquisiciones. Tubos de acero sin soldadura para calderas. Material. Dispone que su adquisición se verifique con arreglo a las condiciones facultativas que se expresan.

- Real Orden de 25 de marzo de 1914. Maquinistas mayores. Dispone que los maquinistas mayores puedan asistir como vocales a los reconocimientos de todos los materiales y substancias que por su reglamento deben conocer.

- Real Orden de 27 de marzo de 1914. Marinería. Dotaciones. Lanchas de vapor. Botes automóviles. Dicta reglas a que ha de sujetarse el personal de dotación en las lanchas de vapor de servicio en los arsenales y el de los botes automóviles de las capitanías de puerto.

- Real Orden de 1 de abril de 1914. Buques de guerra. Numerales. Asigna la numeral 30 al cañonero *Marqués de la Victoria*.

- Real Orden de 6 de mayo de 1914. Comisiones inspectoras. Ordena la manera de proceder las Comisiones Inspectoras en las deliberaciones sometidas a su examen en los asuntos concernientes a las obras ejecutadas en los arsenales de Ferrol y Cartagena por la Sociedad Española de Construcción Naval.

- Real Orden de 14 de mayo de 1914. Buques de guerra. Numerales. Asigna numerales al contratorpedero *Bustamante* y torpederos núms. 1 al 6.

- Real Orden de 16 de mayo de 1914. Bonificación de sueldo. Destinos en África. Concede bonificación de residencia a los oficiales que se encuentren en territorio africano con destino especial determinado por real orden.

- Real Orden de 23 de mayo de 1914. Organización. Dirección del tiro. Buques de guerra. Dispone lo conveniente para la organización de la dirección de tiro en los acorazados tipo España.

- Real Orden de 27 de mayo de 1914. Comandancia de Marina. San Sebastián. Eleva a la categoría de primera clase la Comandancia de Marina de la provincia marítima de San Sebastián *"debido al considerable desarrollo de su industria, que ha tenido como consecuencia natural el del comercio marítimo que por su litoral se efectúa, unida a la circunstancia de ser su capital puerto fronterizo, visitado con frecuencia por marinas de guerra extranjeras..."*.

- Ley de 22 de junio de 1914. **Fuerzas navales.** ***Fija las fuerzas navales para "las atenciones del servicio que deben figurar durante el año de 1914"***, de todos los buques de la Escuadra de Instrucción (que componen las dos divisiones de la escuadra, Buques para comisiones en las posesiones de África, Canarias, Baleares y servicios de aguas jurisdiccionales, Servicios especiales, Buques-escuelas, Contratorpederos y torpederos, Estaciones torpedistas, y Buques desarmados).

- Ley de 2 de julio de 1914. **Cuerpo General. Condiciones de ascenso.** ***Sobre condiciones de ascenso de capitanes de navío y tenientes de navío del Cuerpo General de la Armada.***

Art. 1º. A los capitanes de navío que se hallasen en el primer tercio de su escala y al producirse vacante que proveer en la de Contraalmirante no tuvieran cumplidos los dos años de mando de buque armado y en disponibilidad de navegar, exigidos por la Ley de 7 de enero de 1908, para poder ser propuestos para el ascenso, se les considerará como cumplido este requisito a los efectos de la elección, si llevaran más de año y medio de mando de buque en las condiciones exigidas por la mencionada ley, y si el Ministro del ramo, de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

acuerdo con la Junta Superior de la Armada, apreciara que la falta de cumplimiento de estas condiciones fue debida exclusivamente a disposiciones del Gobierno en bien del servicio.

Art. 2º. A los tenientes de navío, profesores de las Escuelas de la Armada, se les contará como tiempo de condiciones de embarco la mitad del que hubieran servido en dichos cargos en tierra, sin que el total del tiempo de condiciones contadas en estas circunstancias pueda exceder de dos años durante todo el empleo.

Esta medida supuso una reducción de los tiempos de embarco necesarios para el ascenso de capitanes de navío (a contralmirante) y de tenientes de navío, profesores (a capitán de corbeta), debido a la falta de buques. El ministro Augusto Miranda justificó esta medida en su exposición de motivos en los siguientes términos:

La escasez de buques de guerra de primera clase cuyo mando corresponde a los Capitanes de Navío, unida a la gran movilidad que en la escala de este empleo (...) ha sido causa que, a pesar de existir vacante en la de Contralmirantes, estén retardados para su ascenso los que ocupan los primeros puestos de la escala, y también de que, para evitar ese retardo produjera la postergación de los más antiguos en favor de los más modernos, el Gobierno haya venido proveyendo las vacantes de mando ocurridas por rigurosa antigüedad, haciendo así implícitamente dejación de la facultad que tiene de designar las persona que juzgue conveniente (...) trata también de remediar la dificultad que se presenta para proveer de Profesores a las Escuelas de la Armada de la clases de Tenientes de Navío, por tener este que cumplir por lo menos cuatro años de embarco en buque armado y no encontrar ocasión oportuna sin perjudicarse su carrera, de desempeñar estos cargos, permaneciendo en ellos el tiempo necesario para las conveniencias de la enseñanza (...).

- Ley de 2 de julio de 1914. **Reclutamiento y Reemplazo de la marinería.** ***Redención a metálico. Deroga el art. 77 de la ley de 17 de agosto de 1885, y suprimida, por consiguiente, la redención a metálico del servicio de la Armada.***

Como ya señalamos en el Capítulo VI, este sistema lo había implantado el ministro de Hacienda Juan Álvarez de Mendizabal en el año 1835, con el objetivo de sufragar en parte los gastos de la campaña del ejército isabelino durante la Primera Guerra Carlista. De esta manera, un joven procedente de una familia burguesa o aristocrática tenía la posibilidad de librarse de servir en las Fuerzas Armadas si aportaba al Tesoro Público 4.000 reales de la época, medida del todo injusta que cosecharía grandes críticas, aduciéndose que la guerra se hacía *"con la sangre de los pobres y el dinero de los ricos"*. En la época de Miranda como ministro, dicha norma aún estaba vigente por la Ley de 17 de agosto de 1885 de "Reclutamiento y Reemplazo del personal de tripulación de los buques de la Armada", que en su artículo 77 permitía la redención en metálico si el llamado a filas ingresaba 1.500 pesetas a las arcas del Estado. Tras su aprobación por las Cortes, la Ley, de fecha 2 de julio de 1914, puso fin para siempre a aquella injusticia.

- Real Orden de 8 de julio de 1914. Infantería de Marina. Reglamentos tácticos. Táctica. Dispone se aplique en Infantería de Marina el "Reglamento táctico de Infantería" del Ejército, aprobado por real orden de Guerra de 11 de diciembre de 1913.

- Real Orden de 10 de julio de 1914. Cesión de terrenos. Polígono de Torregorda. *Dispone se proceda a tomar posesión por la Marina de la parte del polígono de Torregorda, cedido por el ramo de Guerra.*

- Ley de 30 de julio de 1914. **Armamentos navales. Buques de guerra. Construcción de buques.** *Autoriza al Sr. Ministro de Marina para sacar a concurso o emprender por administración la construcción en el Arsenal del Ferrol de un crucero de unas 5 a 6.000 toneladas, "apropiado para comisiones y para servir de apoyo a una escuadrilla de fuerzas sutiles".*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Por esta ley se autorizó la construcción de crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*, que después cambiaría su nombre por el de *República* y después *Navarra*.

- Ley de 30 de julio de 1914. Pensiones. Maestranza. Contramaestres de puerto. Archiveros jefes del Ministerio. Hace extensivo a la Maestranza permanente de los arsenales y contramaestres de puerto, la ley de 30 de diciembre de 1912 sobre pensiones, y a los archiveros jefes del Ministerio las disposiciones de la real orden de 20 de marzo de 1826 que tiene carácter de ley.

- Real Orden de 3 de agosto. Buques de guerra. Embarcaciones menores. Determina el número y clase de embarcaciones menores con que han de dotarse los tres acorazados tipo España.

- Real Orden de 8 de agosto de 1914. Transportes. Pasajes. *Hace extensivo al personal de la Armada, los beneficios concedidos al de Guerra sobre abono de pasaje de los que vengan a la Península en uso de licencia por enfermo, procedentes de África, Canarias y Baleares.*

- Real Orden de 25 de septiembre de 1914. Marinería. Radiotelegrafistas. *Fija el distintivo que han de usar los cabos y marineros radiotelegrafistas.*

- Real Decreto de 7 de octubre de 1914. **Organización. Marinería. Marineros especialistas . Maestres.** *Aprueba bases para la organización e instrucción de los marineros especialistas de la Armada y crea las plazas de Maestres de la marinería.* Supuso un avance notable estableciéndose que además de la corbeta *Villa de Bilbao* como Escuela de Aprendices marineros (buque pontón), se amplió también para este servicio a la corbeta *Nautilus*, cuyo Comandante pasaba a asumir el mando y dirección del conjunto.

- Real Decreto de 15 de octubre de 1914. **Organización. Ingenieros.** ***Organiza la enseñanza en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada.*** Esta norma supuso la creación de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada, con sede en Ferrol, y un nuevo sistema de enseñanza para el acceso al Cuerpo de Ingenieros de la Armada, además de para la obtención del título de Ingeniero Naval civil.

- Real Orden de 9 de noviembre de 1914. Dispone que el Jefe del Estado Mayor Central ejerza la presidencia de la Junta de Clasificación y Recompensas de la Armada.

- Real Decreto de 23 de noviembre de 1914 (de la Presidencia del Consejo de Ministros) ***Convenios, Guerra marítima.*** Se dispuso que todas las autoridades y funcionarios del Estado, así como por los provinciales y municipales, ajusten su conducta y sus disposiciones *"a los preceptos contenidos en el XIII Convenio de La Haya, de 18 de octubre de 1907, relativo a los derechos y deberes de las potencias neutrales en casos de guerra marítima, Convenio que España acepta provisionalmente, hasta el restablecimiento de la paz"*.

Este RD en su artículo 14º decía: "Un buque de guerra beligerante no puede prolongar su estancia en un puerto neutral más allá del término legal -24 horas- sino por causa de averías o por razón del estado de la mar. Deberá salir en cuanto haya cesado la causa del retraso […]".

Tratándose de un asunto capital en tiempos de guerra, por **RD de 29 de junio de 1917**, y a causa de los problemas que causaron algunos submarinos alemanes que se internaron en puertos españoles, se determinó lo siguiente: "Art. 1º. Queda prohibida a los buques submarinos de cualquier clase que sean, de las naciones beligerantes, la navegación en aguas jurisdiccionales españolas y la entrada en

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

los puertos de la nación. Art. 2º. Todos los buques submarinos comprendidos en el artículo anterior que penetren en la jurisdicción española, sea cual fuere la causa, quedarán internados hasta el final de la guerra. Art. 3º. Los submarinos neutrales que naveguen en aguas españolas, deberán hacerlo navegando sobre la superficie y con el pabellón de su nación en forma ostensible. Art. 4º. El Real Decreto de 23 de noviembre de 1914 quedará en vigor en cuanto no haya sido modificado por el presente".

- Real Orden de 24 de noviembre de 1914. Banderas. Embarcaciones del ramo de Guerra. Expresa las banderas que deben llevar las embarcaciones menores del ramo de Guerra.

- Real Orden de 18 de diciembre de 1914. Escuela Naval Militar. Aspirantes. Instrucción. Referente al viaje de prácticas efectuado por los Aspirantes de Marina de la Escuela Naval Miliar, en el crucero *Reina Regente,* y modificaciones propuestas por su Comandante; con lo demás que se expresa.

- Ley de 23 de diciembre de 1914. **Fuerzas Navales.** ***Fija la fuerzas navales para el año 1915*.**

- Real Orden de 28 de diciembre de 1914. Escuela Naval Militar. Guardia marinas. Instrucción. *Dicta reglas con motivo de la próxima apertura del primer curso de guardiamarinas en la Escuela Naval Militar.*

- Ley de 29 de diciembre de 1914. **(Ministerio de Estado). Convenios. Radiotelegrafía. Seguridad de la vida humana en el mar.** *Autorizando al Gobierno de S.M. para ratificar el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el 20 de enero de 1913.*

- Real Orden de 30 de diciembre de 1914. Buques de guerra. Entradas en puerto. Recuerda a los capitanes de puerto el cumplimiento de la RO de 23 de marzo de 1904 que determina que cuando un buque de guerra entre en un puerto sin práctico, se mande un contramaestre de puerto, y a ser posible un Ayudante de la capitanía a señalarle el sitio para fondear.

AÑO 1915

- Real Orden de 2 de enero de 1915. Condestables. Defensas submarinas. Explosivos y minas. Programas. Aprueba programa de explosivos y minas para condestables de la Armada.

- Real Orden de 28 de enero de 1915. Ingenieros. Programas. Exámenes. *Dicta reglas y aprueba programas para el funcionamiento de los tribunales de exámenes e ingreso en la Escuela Naval Militar, como Alumno de Ingenieros.*

- Real Orden de 29 de enero de 1915. Marinería. Uniformes. *Aprueba nueva Cartilla de uniformes para la marinería de la Armada.*

- Real Orden de 3 de febrero de 1915. Uniformes. *Declara reglamentaria para el personal embarcado de generales, jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada, la chaquetilla y chaleco* que se describre en el punto 7º de la real orden de 18 de diciembre último. (Curiosamente con excepción del Cuerpo de Infantería de Marina. Se refiere a la famosa "chupa", uniforme de etiqueta para Oficiales de la Armada).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Ley de 17 de febrero de 1915. Plan Naval y Habilitación de los puertos militares. ***Autoriza al Gobierno de S.M. para continuar las construcciones navales y habilitación de los puertos militares.*** Texto de la famosa "Ley Miranda", que aprobó el conocido como Segundo Plan de Escuadra y creó el Arma Submarina española.

En esta tesis no hemos tratado en profundidad el Programa Naval de Miranda (por haber sido estudiado ya previamente en su biografía), aunque sí parcialmente en lo relativo a las bases navales y al Arma Submarina por ser "obras" singulares dignas de análisis; sin embargo debemos incluir aquí y como resumen varias consideraciones por ser sin duda -en conjunto- la "obra" más genial del almirante Miranda y por la cual su nombre ha pasado a la Historia. No solo por su contenido, sino también por su forma o método la más sobresaliente virtud que tuvo este Programa naval fue el acierto que tuvo el ministro en adoptar un plan de construcciones por series o grupos con el objetivo de que se incorporaran los avances técnicos necesarios para que las del último grupo no nacieran anticuadas antes de entrar en servicio, pecado capital de la política naval española que acabó siendo casi endémico a partir del último cuarto del siglo decimonónico.

El hecho de repartir su presupuesto en un esfuerzo continuado (ampliado con la "Ley Cortina" de 1922), pero no demasiado gravoso para los Presupuestos Generales del Estado, garantizó sin duda el extraordinario balance final del Programa, pues aún excluyendo a las pertenecientes al Tren Naval, se construyeron 25 de las 59 unidades previstas en el Plan, si bien, también fueron adquiridas con los fondos previstos en la Ley por gestión directa otras 61 -incluyendo en este número a las lanchas "K" y "H"-, por lo que resulta que la Armada incorporó a su flota un total de 86 nuevos buques. Entre ellos, y como ya quedó expuesto, 16 submarinos, los primeros que entraron en servicio en nuestra Marina de Guerra, creando así el Arma Submarina española[407].

- Real Orden de 19 de febrero de 1915. Dotaciones de sumergibles. *Dispone que el personal que ha de formar las dotaciones de nuestros futuros sumergibles, embarquen en el Carlos V y en los torpederos de nueva construcción*. (Para realizar prácticas e instrucción).

- Real Orden de 26 de febrero de 1915. Infantería de Marina. Uniformes. Declara reglamentario en las fuerzas de Infantería de Marina el traje kaki (que usan las fuerzas del Ejército).

- Ley de 3 de marzo de 1915. Reclutamiento y Reemplazo de la marinería. *Ley de Bases para la de Reclutamiento y Reemplazo de las tripulaciones de los buques de la Armada y organización de reservas navales.*

- Real Orden de 5 de marzo de 1915. Distintivos. Oficiales de la Armada. Autorización para usar en el uniforme la placa de Doctor. Aprueba la autorización para usar en el uniforme la placa de doctor de cualquier facultad universitaria al personal de generales, jefes y oficiales de la Armada que estén en posesión del título de doctor.

- Real Decreto de 14 de marzo de 1915. Maquinistas. Reglamentos. Aprueba, con carácter provisional, Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada. Dictado en virtud de la autorización que concedía el "Artículo Adicional" de la "Ley Miranda" de 17-2-1915, para la reorganización del Cuerpo de Maquinistas de la Armada.

[407] La "meta" de 28 submarinos -a la cual aspiraba nuestro insigne protagonista- jamás pudo alcanzarla la Armada, y la "cota" de los 16 logrados en 1930 tampoco se ha vuelto a conseguir desde entonces.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Conforme a su art. 1º.: El Cuerpo de Maquinistas de la Armada tendrá a su cargo el manejo y entretenimiento de las máquinas propulsoras de los buques y de las auxiliares de las mismas, así como el de las demás máquinas y aparatos de los buques y arsenales que no se hallen asignados reglamentariamente a individuos de otros Cuerpos.

En el ejercicio de sus funciones, seán los Maquinistas inspeccionados por los Ingenieros de la Armada y por los jefes y oficiales del Cuerpo General, comisionados para este objeto por los Comandantes de los buques. Las órdenes de estos últimos, tanto en lo militar como en lo facultativo, serán siempre ejectivas.

- Real Orden de 13 de abril de 1915. Comisión Hidrográfica. Organización. *Reorganiza la Comisión Hidrográfica.*

- Real Decreto de 22 de abril de 1915. Construcciones navales. Contabilidad. *Autoriza al Sr. Ministro del ramo para atender a los gastos que ocasionen la dotación y armamentos de los buques que se adquieran o construyan.* Se dictó en desarrollo de la Ley Miranda de 17 de febrero de 1915, para atender a los gastos que ocasionen la dotación y armamento de los buques que se adquieran o construyan en España o en el extranjero por virtud de la Ley de 17-2-1915, así como la inspección y vililancia de las obras del armamento, y la instrucción previa en los astilleros, del personal que ha de dotarlos.

- Real Orden de 23 de abril de 1915. Telemetristas. Dicta reglas para la formación de este personal.

- Real Orden de 7 de mayo de 1915. Academias y escuelas. Aprendices marineros. Aprendices artilleros. *Aprueba provisionalmente reglamentos y programas para ingreso en las escuelas de aprendices marineros y artilleros.*

- Real Orden de 12 de mayo de 1915. Uniformes. Maestres. Señala uniforme para los Maestres de la Armada (nuevo empleo militar creado por el ministro Augusto Miranda).

- Real Orden de 14 de mayo de 1915. Academias y escuelas. Ingenieros. Maquinistas. *Amplía bases para el régimen y funcionamiento de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada.*

- Real Orden de 7 de junio de 1915. Telemetristas. *Dicta instrucciones para la enseñanza y formación de telemetristas.*

- Real Decreto de 19 de julio de 1915. **Submarinos o sumergibles. Indemnizaciones. Recompensas.** *Concede determinadas ventajas al personal embarcado en buques submarinos o sumergibles.*

- Real Decreto de 28 de julio de 1915. **Organización. Cuerpo Jurídico.** *Crea en la platilla del Cuerpo Jurídico de la Armada los destinos de Auditor, Fiscal y Secretario de Justicia de la Escuadra de Instrucción.*

- Real Decreto de 28 de julio de 1915. Guardacostas *Numancia.* Queda en toda su fuerza y vigor el RD de 18 de diciembre de 1912, que dispuso la baja en la lista de buques de la Armada del guardacostas Numancia y su enajenación mediante concurso público. Debido a que las condiciones de dicho buque no eran adecuadas para alojar en él con la indispensable separación de sexos y

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

menos aún con la necesaria higiene a los alumnos huérfanos de los Cuerpos subalternos de la Armada.

- Real Orden de 17 de septiembre de 1915. Sanidad. Hospitales. Barberías y peluquerías. *Dispone se establezcan barberías y peluquerías en los hospitales de Marina.*

- Real Decreto de 21 de septiembre de 1915. **Contramaestres de la Armada. Reglamentos.** Aprueba con carácter provisional, *reglamento del Cuerpo de Contramaestres de la Armada.* El Cuerpo de Contramaestres de la Armada *"tiene por objeto dirigir a la marinería en todas las faenas de la profesión, tanto a bordo como en tierra, bajo las inmediatas órdenes de los oficiales de la Armada."* (art. 1).

- Real Orden de 24 de septiembre de 1915. Gimnasia. *Declara obligatoria en los buques y establecimientos de la Armada para todos los individuos de marinería y tropa y sus clases, el reglamento de gimnasia para Infantería del Ejército.*

- Real Decreto de 30 de septiembre de 1915. **Reglamentos. Contramaestres de puerto.** Modifica varias artículos del reglamento de contramaestres de puerto, referente a ingreso en este Cuerpo.

- Real Decreto de 27 de octubre de 1915. Academias y escuelas. Escuela Naval Militar. *Aprueba plan de estudios que ha de regir desde el 1º de enero de 1916 en la Escuela Naval Militar.*

- Real Orden de 25 de octubre de 1915. Academias y escuelas. Maestranza. *Referente al nuevo funcionamiento de la Escuela de maestranza del Arsenal de La Carraca.*

- Real Orden de 25 de octubre de 1915. Academias y escuelas. Ingenieros. Dicta reglas para facilitar a la Academia de Ingenieros y Maquinistas cuantos elementos de enseñanza reclame.

- Real Decreto de 27 de octubre de 1915. **Cuerpo General. Artillería y Tiro Naval.** ***Crea la especialización en Artillería y Tiro Naval para tenientes y alféreces de navío del Cuerpo General de la Armada.***

- Real Decreto de 28 de octubre de 1915. **Cuerpo General. Plantillas.** *Modifica las plantillas de distribución del personal de los empleos de Vicealmirante y Contralmirante.*

- Real Decreto de 28 de octubre de 1915. **Condestables. Reglamentos.** *Aprueba, con carácter provisional, el Reglamento del Cuerpo de Condestables d ella Armada.* Este nuevo reglamento se elaboró en virtud de la autorización que concedía el artículo adicional de la Ley de Construcciones navales de 17 de febrero de 1915, la famosa Ley Miranda.

- Real Decreto de 28 de octubre de 1915. **Maquinistas. Reglamentos.** *Hace extensivo a la 2ª Sección del Cuerpo de Maquinistas (subalternos) varios artículos del Reglamento de Contramaestres de la Armada, sobre divisas, gratificaciones, etc.*

- Real Decreto de 7 de noviembre de 1915. **Colegio de Huérfanos de la Armada.** ***Aprueba el Reglamento del Colegio de Huérfanos de la Armada***, que se había creado por RD de 8 de julio de 1910.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Decreto de 19 de noviembre de 1915. Reclutamiento y Reeemplazo de la Marinería de la Armada. ***Aprueba el proyecto de ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería y dispone se promulgue como Ley,*** cumpliendo lo dispuesto en la Ley de 3 de marzo de 1915.

- Real Decreto de 1 de diciembre de 1915. **Comisión de Marina en América del Norte**. Dispone que con el personal de la Armada existente en New-York, se constituya una *Comisión de Marina en América del Norte. Su cometido será "la Inspección de las nuevas construcciones y del material que se adquiera en aquel pais con destino a las que se realicen en España".*

- Real Decreto de 1 de diciembre de 1915. **Reglamentos. Aprueba, con carácter provisional,** ***Reglamento del Cuerpo de Practicantes de la Armada***, que tenía por objeto desempeñar los servicios propios de su profesión como auxiliar del de Sanidad y bajo su dependencia, así como también a la de los jefes y oficiales de la Armada. Constaba de las siguientes categorías: Practicante Mayor, Primer Practicante y Segundo Practicante, asimilados respectivamente a contramaestre mayor, primer contramaestre y segundo contramaestre.

- Real Decreto de 2 de diciembre de 1915. Infantería de Marina. Músicos Mayores. *Organización. Modifica la organización de los músicos mayores de Infantería de Marina.*

- Ley de 10 de diciembre de 1915. Expropiación de terrenos. Hace extensiva a Marina la ley de 15 de mayo de 1902 sobre expropiación de terrenos para la defensa nacional.

- Real Decreto de 30 de diciembre de 1915. Expropiación forzosa. Reglamentos. ***Aprueba con carácter provisional proyecto de Reglamento sobre expropiación forzosa en la zona militar de costas y fronteras.*** Para la habilitación de Bases Navales y puertos de refugio consignados en la Ley de 17 de febrero de 1915, Ley Miranda.

AÑO 1916

- Real Orden de 7 de enero de 1916. Academias y Escuelas. Amplía reglas para la Sección de Administración en la Escuela Naval Militar.

- Real Decreto de 7 de enero de 1916. (Presidencia del Consejo de Ministros). Competencias. Infantería de Marina. Decide a favor del Ministerio de la Guerra el conflicto suscitado entre éste y el de Marina sobre sorteos para nutrir los cuerpos permanentes y expedicionarios de África.

- Real Orden de 14 de enero de 1916. Academias y Escuelas. Maquinistas. Programas. Disponen rijan, con carácter provisional, las reglas y programas que se expresan para las oposiciones entre primeros maquinistas para el ingreso en la Escuela.

- Real Orden de 19 de enero de 1916. Reclutamiento y reemplazo de la marinería de la Armada. Aprueba, con carácter provisional, instrucciones para la aplicación de las disposiciones de la ley de 19 de noviembre de 1915.

- Real Decreto de 23 de enero de 1916. (Presidencia del Consejo de Ministros). Junta de Defensa Nacional. Dispone quede constituida en la forma que se expresa la Junta de Defensa Nacional. Creada por RD de 30 de marzo de 1907, quedaba ahora constituida por el Presidente del Consejo de Ministros, los Ministros de la Guerra y de Marina, los Jefes de los Estados Mayores del Ejército y de la Armada, los ex Presidentes del Consejo de Ministros, en número que no exceda de cuatro, un capitán general del Ejército y otro de la Armada y el segundo Jefe del Estado Mayor

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Central del Ejército, que ejercía las funciones de Secretario, sin voz ni voto. Esta Junta tenía por función conectar entre sí los elementos militares terrestres y marítimos encargados de mantener la integridad de nuestros derechos y de nuestros territorios; supremo definidor del plan de defensa.

- Real Orden de 2 de febrero de 1916. Organización. Estado Mayor de la Escuadra de Instrucción. Dispone quede reducido en la forma que expresa el Estado Mayor de la Escuadra, y que las funciones del Jefe de Estado Mayor sean desempeñadas por el Comandante del buque-insignia (acorazado *España*), y las del Comisario, por el Contador del mismo.

- Real Decreto de 3 de febrero de 1916. Organización. 2ª División de la Escuadra de Instrucción. *Preparación del personal para los buques modernos.* Dispone que dicha división dependa del Estado Mayor Central y referente a preparación del personal para los buques modernos. En su artículo 3 disponía: *"Los guardiamarinas en el segundo año de tales, harán en el buque insignia sus estudios, debiendo imprimirse a éstos un carácter eminentemente práctico, a cuyo fin tomarán parte en cuantos ejercicios y maniobras se realicen".*

- Real Decreto de 3 de febrero de 1916. Huérfanos del personal de los cuerpos subalternos. Dicta reglas para la educación e instrucción de los huérfanos de los cuerpos subalternos de la Armada. Dispuso que mientras no se pudiese llevar a la práctica la creación de un Colegio de Huérfanos de ambos sexos que dejen a su fallecimiento los individuos pertenecientes a los Cuerpos subalternos de la Armada, una Junta se encargará de administrar y repartir los socorros de que se disponga a las Juntas de los Apostaderos (…).

- Real Orden de 4 de febrero de 1916. Destinos particulares. Prohíbe destinos en Empresas relacionadas con las Comandancias de Marina a los funcionarios de las mismas.

- Real Orden de 9 de febrero de 1916. Distintivos. Placa de Doctor. *Hace extensiva a los alumnos de las Academias y Escuelas de la Armada, la autorización para usar la placa de Doctor.* Ampliaba lo dispuesto en la RO de 5 de marzo de 1915 que concede el uso de este distintivo a los generales, jefes y oficiales que a él tengan derecho, haciéndose extensiva a los alumnos de las Academias y Escuelas de la Armada.

- Real Decreto de 18 de febrero de 1916. **Abastecimiento de aguas a las bases navales**, *acordado por la Ley de 17 de febrero de 1915, estuviese a cargo del Ministerio de Marina, auxiliándole el de Fomento en su parte técnica.*

- Real Orden de 21 de febrero de 1916. Escuela de Maestranza. *Aprueba el Reglamento para la Escuela de Maestranza del Arsenal de la Carraca (San Fernando)*. Se reorganiza esta Escuela habilitándola no solamente para dar a los operarios aquellas nociones teóricas más en armonía con los oficios que profesan, sino para facilitarles los conocimientos teóricos necesarios para poder optar a las plazas de maestros de taller, delineadores y aprendices maquinistas.

- Real Decreto de 2 de marzo de 1916. **Obreros torpedistas electricistas. *Aprueba provisionalmente el Reglamento del Cuerpo de Obreros torpedistas electricistas.*** En virtud de la autorización que concede el artículo adicional de la Ley de Construcciones navales de 17 de febrero de 1915.

- Real Orden de 7 de marzo de 1916. Academias y Escuelas. Aprendices maquinistas. *Aprueba Plan de Estudios para aprendices maquinistas.*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 7 de marzo de 1916. Academias y Escuelas. Aprendices maquinistas. *Aprueba Plan de Estudios para primeros maquinistas alumnos.*

- Real Orden de 7 de marzo de 1916. Cables submarinos. *Hace extensivo a los cables submarinos los beneficios que la ley concede a los de comunicaciones telegráficas.*

- Real Decreto de 16 de marzo de 1916. Auxiliares de Oficinas. Reglamentos. *Aprueba provisionalmente Reglamento del Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina.* Efectuado igualmente en virtud de la autorización que concede el Artículo Adicional de la Ley de Construcciones Navales de 17 de febrero de 1915, para la reorganización de los cuerpos subalternos de la Armada. *El Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina tenía la misión de la custodia de la custodia de los Archivos de las diferentes dependencias de la Armada, el servicio de las mismas y el de las Bibliotecas y el cometido de escribientes en los buques y oficinas de tierra, debiendo guardar los individuos que lo forman reserva en cuantos asuntos intervengan.*

- Real Decreto de 18 de marzo de 1916. (Ministerio de Hacienda). Edificios. Ministerio de Marina. *Dispone que, una vez construido el nuevo edificio para Ministerio de Marina, se entregue al de Guerra los solares resultantes del antiguo.* Por Ley de 30 de junio de 1914 se dispuso que el antiguo edificio en que estuvo instalada la Presidencia del Consejo de Ministros, situado en la calle Alcalá, número 54, será siempre destinado al servicio público del Estado (…).

- Real Decreto de 29 de marzo de 1916. **Academias y Escuelas. Artillería.** *Modifica varios artículos del RD de 19 de enero último referente a la Academia de Artillería de la Armada.*

En relación a los oficiales de Artillería del Ejército que optasen por ingresar en el Cuerpo de Artillería de la Armada, pasarían a la Academia del Cuerpo, en la que harían un curso de seis meses para la adaptación a la Marina de sus conocimientos profesionales, terminado el cual pasarían en prácticas durante otro período de un año en los arsenales y buques, permaneciendo en estos últimos solo el tiempo necesario para "darse cuenta exacta de la organización de los servicios y de las particularidades de funcionamiento de todo el material relacionado con Artillería, pasando sucesivamente por buques de los diferentes tipos que tengan servicio en nuestra Marina". Terminadas con aprovechamiento las prácticas, cubrirán los que lo soliciten, por el orden de antigüedad que tenían en su Cuerpo, las vacantes que en el empleo de capitán existan en el de Artillería de la Armada, siendo bajas definitivas en el Ejército.

- Real Decreto de 11 de mayo de 1916. **Expropiación de terrenos. Reglamentos**. *Aprueba con carácter definitvo el Reglamento de Expropiación por la Marina de los terrenos necesarios para los servicios relacionados con la defensa nacional.*

- Real Decreto de 21 de mayo de 1916. Edificios para Ministerio de Marina. Concurso. Por este RD, para dar cumplimiento al artículo 4º del Real Decreto de 22 de julio de 1915, S.M. el Rey se dignó ordenar que se convocase un concurso entre Arquitectos españoles para la elección del proyecto que ha de servir de base a la construcción de los edificios que hubiesen de constituir el Ministerio de Marina, utilizando los solares de la calle de Montalbán a que se refería dicha disposición, adjuntanto el pliego de bases a que dichos proyectos debían ajustarse. De ahí saldría en el futuro el edificio de la calle Montalbán, 2, donde se ubica el actual Cuartel General de la Armada, antiguo Ministerio de Marina.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Decreto de 24 de mayo de 1916. Condiciones de embarco. *Dispone se cuente como condiciones de embarco para el ascenso, al personal de la Armada, el tiempo que estén en comisión en astilleros donde se construyan submarinos.*

- Real Orden de 25 de mayo de 1916. Academias y Escuelas. *Aprueba el Reglamento provisional para el ingreso en la Escuela de Aprendices marineros y para el régimen de la misma.*

- Real Orden de 29 de mayo de 1916. Estaciones radiotelegráficas. *Asigna plantilla y fondo económico a la Estación Radiotelegráfica de Ferrol, dependiendo de la Comandancia General del Apostadero y su Estado Mayor.*

- Real Orden de 30 de junio de 1916. Gimnasia. *Reitera cumplimiento de lo prevenido sobre la gimnasia sueca en la Armada (RO de 24-9-1915), por los distintos buques y dependencias, relativa a la implantación reglamentaria en la Armada del ejercicio de gimnasia sueca.*

- Ley de 19 de julio de 1916. Pensiones. ***Concede pensión a Doña Carmen Cencio, viuda del teniente de navío D. Isaac Peral y Caballero.***

- Real Orden de 15 julio de 1916. Abonos de tiempo. Río de Oro. ***Concede doble abono de tiempo servido en Río de Oro a las fuerzas de la Armada, para los efectos de retiro, premios de constancia, licenciamientos y demás ventajas que por años de servicio puedan corresponderles.***

- Real Orden de 13 de septiembre de 1916. Academia de Artillería. *Aprueba Plan de Estudios para la Academia de Artillería de la Armada.*

- Real Orden de 21 de septiembre de 1916. Maestres de Hidrografía. *Aprueba Programa para los aspirantes a maestres de Hidrografía.*

- Real Orden de 6 de octubre de 1916. Estaciones Radiotelegráficas. Submarinos. Asigna señal de llamda al submarino *Isaac Peral*, E.H.P.

- Ley de 15 de noviembre de 1916. **Bases Navales.** ***Autoriza al Sr. Ministro de Marina para que pueda introducir en las relaciones de obras de las Bases Navales las modificaciones que los estudios aconsejen.*** Las propuestas serían examinadas por la Junta de Defensa Nacional y sometidas, con el informe de ésta, a la aprobación del Consejo de Ministros.

- Ley de 28 de diciembre de 1916. Aviación Militar. ***Abono de condiciones de embarco.*** *Concede abono de condiciones de embarco a los capitanes de corbeta, tenientes y alféreces de navío por el tiempo de permanencia en prácticas y destinos de Aviación militar.*

- Ley de 28 de diciembre de 1916. **Aviación Militar. Submarinos y sumergibles.** *Concede determinadas ventajas a los individuos y clases del Ejército y Armada que tripulan aparatos de aviación o sumergibles.*

- Ley de 28 de diciembre de 1916. Fuerzas Navales para 1917. Fija las fuerzas navales para las atenciones del servicio que deber figurar durante el año 1917.

- Ley de 28 de diciembre de 1916. **Expropiación de terrenos. Sobre expropiación de terrenos por el Departamento de Marina.** Se promulgó a los efectos de la ley de 10 de diciembre de 1915, sobre expropiación de terrenos, en el sentido de considerar comprendidas en la Secciones tercera y

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

cuarta de la Zona de costas las partes de la de fronteras comprendidas entre éstas, el mar y las líneas que se expresan.

- Real Orden de 30 de diciembre de 1916. Bases Navales. *Dicta reglas para la creación de las bases navales secundarias.*

AÑO 1917

- Real Orden de 2 de enero de 1917. Reglamento para municionar en tiempo de paz a los Institutos armados de la Marina.

- **Real Decreto de 10 de enero de 1917**. **Delineadores. Maestranza.** Aprueba Reglamento provisional de maestros y delineadores de los Arsenales del Estado.

- **Real Decreto de 25 de enero de 1917**. **Maquinistas. Reglamentos.** Modifica reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada en el sentido de que los aprendices son una clase eventual.

- Real Orden de 25 de enero de 1917. Bases Navales. Dotaciones. *Asigna dotaciones a las bases navales de la ría de Arosa, Marín y Ríos.*

- **Real Decreto de 3 de febrero de 1917**. **Aviación Militar. Condiciones de embarco.** ***Aprueba Reglamento provisional para la aplicación de la Ley referente al personal de la Armada que se dedique a la Aviación militar.***

- Real Orden de 5 de febrero de 1917. Academias y Escuelas. *Fija reglas para el examen previo de ingreso en la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada.*

- Real Orden de 6 de febrero de 1917. Academias y Escuelas. Programas. Aprueba programas de "Artillería" y "Construcción Naval" para los guardiamarinas de segundo año.

- Real Orden de 6 de febrero de 1917. Buques de guerra. Dotaciones. Aprueba dotación para los nuevos cruceros de 4.725 toneladas.

- Real Orden de 10 de febrero de 1917. Infantería de Marina. Guarniciones de buques. Dicta instrucciones para embarque de soldados de guarnición en los buques.

- Real Orden de 13 de febrero de 1917. Aprendices torpedistas-electricistas. *Aprueba programa de torpedos automóviles para los aprendices torpedistas-electricistas.*

- Real Orden de 15 de febrero de 1917. Academias y Escuelas. *Modifica Plan de Estudios de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada.*

- Real Orden de 16 de febrero de 1917. Marinería. Prófugos. *Referente al tiempo de servicio que deberán prestar los individuos de marinería declarados prófugos.*

- Real Orden de 26 de febrero de 1917. Maestros y delineadores. Reglamentos. Amplía reglamento para maestros y delineadores (delineantes), sobre conocimientos que deben poseer del ramo de armamentos "Taller de electricidad y torpedos".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 27 de febrero de 1917. Academias y escuelas. Aprueba programa de electricidad para guardiamarinas de 2º año.

- Real Orden de 28 de febrero de 1917. Academias y escuelas. Aprueba programa de electricidad para aprendices torpedistas-electricistas.

- Real Orden de 31 de marzo de 1917. Estaciones radiotelegráficas. Asigna inicial de llamada a las de los buques que se expresan. Próximas a ser montadas varias estaciones telegráficas en cañoneros y torpederos.

- Real Orden de 19 de abril de 1917. Sanidad. Aprueba Reglamento del instrumental y material sanitario para buques y dependencias.

- Real Decreto de 2 de mayo de 1917. **Organización. Centro de Estudios y Proyectos para la construcción de buques.** *Crea un Centro de estudios y proyectos para la construcción de buques de guerra y comercio.*

- Real Orden de 4 de mayo de 1917. Sanidad. Desinfecciones. Establecer el servicio de desinfección en el apostadero de Cartagena.

- Real Orden de 7 de mayo de 1917. Academias y Escuelas. Crea un Laboratorio Químico en la Escuela Naval Militar.

- Real Decreto de 12 de mayo de 1917 (Presidencia del Consejo de Ministros). Comisión protectora de la Producción Nacional. Reorganización. Entre sus fines le incumbía el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas nacionales.

- Real Orden de 14 de mayo de 1917. Academias y Escuelas. *Aprueba bases y programas para la admisión y permanencia de alumnos libres en la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada.*

- Real Orden de 19 de mayo de 1917. Infantería de Marina. Tropa embarcada. *Dicta reglas sobre individuos de tropa embarcados.*

- Real Orden de 25 de mayo de 1917. Academias y Escuelas. Adiciona reglamentos para el régimen de los tribunales de exámenes para aprendices maquinistas o torpedistas.

- Real Orden de 1 de junio de 1917. Reglas y Programas. Aprueba programas para ingreso por oposición al Cuerpo Administrativo de la Armada.

- Real Orden de 15 de junio de 1917. Administración Central. Organización. *Organiza el Estado Mayor Central y personal correspondiente a este servicio.*

- Real Decreto de 29 de junio de 1917 (de la Presidencia del Consejo de Ministros). ***Submarinos de naciones beligerantes. Establece normas concretas en relación con los submarinos de naciones beligerantes.***

AÑO 1918

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Ley de 7 de julio de 1918 (Presidencia del Consejo de Ministros). Neutralidad. Dota al Poder público de facultades indispensables para garantizar la neutralidad española. Establecía sanciones por contravenir la neutralidad española. Así, por ejemplo, el que en territorio español facilitase a una potencia extranjera, o a sus agentes, informes relacionados con la neutralidad de España o que pudiesen perjudicar a otra potencia extranjera, sería castigado con prisión correccional y multa de 500 a 20.000 pesetas (art. 1º).

- Real Decreto de 4 de septiembre de 1918. Academias y Escuelas. Estudios de Ingeniero Naval para alumnos libres de la Academia de Ingenieros de la Armada. Proporcionando facilidades a los Ingenieros de las distintas especialidades de construcción como los de Caminos, Minas, Industriales, etc, para que puedan adquirir en ella los conocimientos necesarios que determinan la capacidad técnica del Ingeniero Naval.

- Ley de 25 de julio de 1918. Ascensos. Promueve a capitán de navío al de fragata D. Ángel Barrera y Luyando. Se dispuso por ley, en analogía con lo dispuesto para Diputados y Senadores que, perteneciendo a la Marina, les correspondiese ascender no reuniendo las condiciones reglamentarias.

- Ley de 25 de julio de 1918. Fuerzas Navales. *Fija las fuerzas navales para el año 1918, para cubrir las atenciones del servicio.*

- Real Decreto de 25 de julio de 1918 (Presidencia del Consejo de Ministros). Ordenamiento y nacionalización de las industrias. Dicta reglas para cumplir puntual y prontamente la ley referente a ordenación y nacionalización de las industrias servidores de la defensa nacional. Con las propuestas formuladas por los Estados Mayores del Ejército y de Marina, los asuntos serían sometidos a la Junta de Defensa Nacional.

- Real Decreto de 20 de agosto de 1918. Contramaestres. Reglamentos. Modifica el art. 2 del Reglamento del Cuerpo de Contramaestres de la Armada.

- Real Orden de 23 de agosto de 1918. Presas del Resguardo Marítimo. Resuelve sobre premio por aprehensión de contrabando de tabaco, por el cañonero guardacostas *Marqués de la Victoria*, por hecho ocurrido del 14 de mayo de 1915.

- Real Orden de 24 de agosto de 1918. Aeronáutica militar. Reglamentos. Aeródromo de Getafe. Anuncia convocatoria para *pilotos civiles de aeroplano* en el Aeródromo de Getafe y publica reglamento del mismo. Los jefes, oficiales, clases e individuos del tropa del Ejército y Armada, que lo deseasen podían seguir los cursos en las mismas condiciones que el personal civil.

- Real Decreto de 4 de septiembre de 1918. Academia de Ingenieros de la Armada. *Reorganiza los estudios para alumnos libres en la Academia de Ingenieros de la Armada.*

- Real Orden de 5 de septiembre de 1918. Operarios de máquinas permanentes. Conductores de automóviles. Fija distintivo que han de usar en el brazo izquierdo los conductores de automóviles.

- Real Orden de 13 de septiembre de 1918. Alumnos de Ingenieros de la Armada. Aprueba plan de estudios para los alumnos de Ingenieros de la Armada.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Decreto de 29 de septiembre de 1918. Academia de Ingenieros. *Regula el ingreso y los estudios en la Academia de Ingenieros de la Armada.*

- Real Orden de 8 de octubre de 1918. Huérfanos de clases subalternas. Aprueba Reglamento provisional de la Institución Benéfica para huérfanos de las clases subalternas de la Armada.

- Real Orden de 11 de octubre de 1918. Bases Navales. Dispone que en lo sucesivo se denomine "Estación de Submarinos" la Base de Cartagena.

- Real Orden de 18 de octubre de 1918. Fondos económicos. Bases Navales. Aumenta el fondo económico de la Base Naval de Ríos.

- Real Decreto de 30 de octubre de 1918. Vestuarios de Marinería. *Autoriza al Sr. Ministro del ramo para fijar el importe del vestuario de Marinería, en cada momento en que se precise su adquisición, atendiendo a las fluctuaciones en el mercado de los precios de los géneros con que se elabaran.*

- Real Decreto de 5 de noviembre de 1918 (Presidencia del Consejo de Ministros). Bases Navales. *Referente al mando militar de las Bases Navales.*

- Real Decreto de 6 de noviembre de 1918. Supernumerarios. Reglamentos. Mofifica reglamento de supernumerarios de la Armada. Facilitó el pase a la situación de supernumerario.

- Real Decreto de 6 de noviembre de 1918. Ingenieros. Modifica art. 2 del RD de 4-9-1918. Añade el título de Arquitecto para ingresar en la Academia de Ingenieros de Ferrol.

-Real Orden de 6 de noviembre de 1918. Ingenieros. Academia de Ingenieros. Aprueba reglamento y programas para los Alumnos Libres de Ingenieros de la Armada.

AÑO 1919

- Real Orden de 28 de abril de 1919. Buques de salvamentos. Dotaciones. ***Asigna dotación provisional al buque de salvamento de submarinos,*** "que se construye en Holanda (Haarlem), por la casa "Wuerf Conrad", se reciba en Holanda después de verificadas sus pruebas de recepción con arreglo al art. 9º del contrato y cumplirse estrictamente las demás estipulaciones del mismo contrato hasta que finalice el plazo de garantía señalado en el art. 13 del mismo. El buque de salvamento vendrá a España por sus propios medios y navegando en conserva con un buque de guerra, que oportunamente se designará, el cual llevará la dotación provisional del buque de salvamento, cuyo Comandante se pondrá a las órdenes del Jefe de la Comisión de Marina en Inglaterra, que es el Presidente de la Comsión receptora (…)". Hace referencia al Buque de Salvamento de Submarinos *Kanguro,* adquirido por compra en virtud del "Artículo Adicional" de la Ley de 17 de febrero de 1915 ("Ley Miranda").

- Real Orden de 1 de mayo de 1919. Gratificaciones. Ingenieros. Considera comprendido en la RO de 31 de diciembre de 1918, al personal de Ingenieros destinado en el Centro de Estudios y Proyectos de Buques.

- Real Decreto de 28 de mayo de 1919. Ingenieros. Modifica Reglamento *RD de 26 de septiembre de 1918 sobre estudios y prácticas que comprende la enseñanza en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada.*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 26 de junio de 1919. Reserva Naval de la Armada. Programas. Aprueba programas para ingreso en la Reserva Naval, con arreglo al Reglamento aprobado por RD de 19 de diciembre de 1917.

- Real Decreto de 4 de julio de 1919. Artillería. *Modifica RD de 11-12-1918 sobre ingreso en el Cuerpo de Artillería de la Armada.*

- Real Orden de 4 de julio de 1919. Academia de Ingenieros y Maquinistas. Aprueba proyecto de bases para el funcionamiento de dicho Centro.

- Real Decreto de 9 de julio de 1919. Auxiliares de Oficinas. Reglamento. Modifica el art. 10 del Reglamento de Cuerpo de Auxiliares de Oficinas de Marina de 16-3-1916. Estableciendo edad entre 19 y 30 años para concurrir a la pública oposición.

- Real Orden de 12 de julio de 1919. Destrucción de Minas. ***Dispone se concedan premios en metálico a los Capitanes y Patrones de los buques mercantes españoles que destruyan, hundan o señalen minas, siempre que se atengan a las instrucciones y reglas que se señalan.***

Tras la finalización de la I Guerra Mundial se planteó el grave problema que para la navegación suponía el buen número de minas que los bandos contendientes lanzaron a la deriva en el Atlántico, Mediterráneo, Báltico y Mar Negro. El ministro Augusto Miranda en este caso se basó en la experiencia de otras naciones de nuestro entorno que habían ofrecido a los capitanes y patrones de la Marina Mercante una recompensa por destruir los ingenios que se encontrasen durante sus travesías por medio de tiro de cañón o fusil.
En su Exposición señalaba:

"*Con objeto de reducir en todo lo posible el peligro de las minas para la navegación y teniendo en cuenta lo beneficioso que son para todas las marinas los servicios que proporcionan las medidas adoptadas por otras Naciones y en analogía en lo por ellas establecido (…)*".

Así, en la Real Orden de fecha 12 de julio de 1919 (*Gaceta de Madrid* de 18 del mismo mes), recompensaba con 125 pesetas de la época a aquellos y establecía los siguientes condicionantes para cobrar dicho premio:
A) Prohibición de destruir estos artefactos en un fondo inferior de 13 metros en bajamar
B) El Estado se eximía de toda responsabilidad de daños en el buque causados por estos ingenios durante este proceso.
C) Obligación de notificar por escrito la petición de recompensa avaladas por la declaración de dos testigos, con la debida firma de todos ellos estampada en el documento, y en el que debían venir de forma clara reflejados la fecha y hora, la posición, el fondo, la explicación de cómo fue hundida, descripción del tipo de mina y si estaba arbolada la bandera de mina y en su caso explicar el por qué no lo estaba.
D) En ningún caso se internaría el salvamento de las minas, es decir, subirlas a bordo. Si no se pudiesen destruir, se limitarían a informar a la autoridad de su posición
E) Quedaban excluidas del premio los ingenios que se localizasen en los paralelos de latitud 49º N. y 61º N., hacia el Este de 12º O. hasta llegar al litoral Oeste de continente -islas británicas, Canal de La Mancha y Mar del Norte-.
F) En el caso de que un buque haga explotar en el fondo una mina, que se pueda probar que fue anteriormente hundida en el sitio señalado sin haber hecho explosión, recibirá una recompensa de 125 pesetas.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Por último disponía que el abono de estos premios sería con cargo al concepto de "Imprevistos del Personal" del capítulo 12, artículo 4º del Presupuesto en ejercicio.

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

ANEXO VI. MINISTERIO DE MARINA. DISPOSICIONES

RELACIÓN RESUMEN DE LAS PRINCIPALES Y OTRAS CURIOSAS DISPOSICIONES A MODO DE EJEMPLO, DICTADAS SIENDO MINISTRO DE MARINA EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY, SOBRE ASUNTOS DE LAS MARINAS CIVILES (MARINA MERCANTE, MARINA DE PESCA Y MARINA DEPORTIVA)

Se incluyen algunas disposiciones dictadas por otros Ministerios con competencias relacionadas con la navegación, el comercio y las industrias marítimas, y que concernían al Ministerio de Marina por razón de la materia.

- Circular de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, de 3 de noviembre de 1913, sobre Tripulaciones de buques mercantes. ***Asistencia facultativa*****.** *Se asignaban médicos en las Comandancias de Marina de Sevilla y Málaga, y teniéndolos también del Cuerpo de Sanidad de la Armada, las de Barcelona, Cádiz, Vigo y Bilbao, asistencia y consulta gratuita para todos los tripulantes de buques que arriben a aquellos puertos. Se ordenaba dar la mayor publicidad para que tanto las casas armadoras y consignatarias, como los capitanes, patrones y tripulantes de los buques para pleno conocimiento.*

- Real Orden de 15 de noviembre de 1913, del Ministerio de Fomento (Dirección General de Comercio, Industria y Trabajo), sobre buques mercantes, de conformidad con lo dispuesto por el Ministerio de Marina, se dispuso con carácter general, que en los casos de sustitución de buques a que se refieren los arts. 2, 3 y 4 de la Ley de 14 de junio de 1909 y los respectivos del reglamento para su aplicación, se admitió una diferencia del 25 por 100 por exceso o por defecto entre los tonelajes brutos de sustitución de un buque por otro.

- Real Orden de 4 de diciembre de 1913 (Dirección General de Navegación y Pesca Marítima), sobre Inscripción Marítima, Libretas de Inscripción, disponiendo que dicho documento pudiese ser autorizado por los Ayudantes de Marina de los distritos.

- Circular de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, de 5 de diciembre de 1913, sobre Buques mercantes, Documentación. Interesando que con los certificados de aptitud de los buques construidos en los astilleros de las respectivas jurisdicciones de los comandantes de Marina de las provincias marítimas, se remitieran los estados de arqueo de aquéllos.

- Real Decreto de 17 de diciembre de 1913, sobre Patrones de Cabotaje. Reglamentos. Modificando el punto 13 del art. 30 del vigente reglamento de patrones de cabotaje, en el sentido de que *"a los que deseen ejercer este cargo en el archipiélago Canario, no se les exigirá conocimiento del trozo de la Costa de Afríca, de Mogador a Río de Oro, y si algún aspirante desea ser examinado de ella, se le consignará en su nombramiento como circunstancia especial. Se declaran válidos los exámenes verificados en la comandancia de Marina de Tenerife en julio de 1913, así como los nombramientos otorgados con la extensión limitada al archipiélago Canario"*.

- Real Orden de 19 de diciembre de 1913, sobre Prácticos de Puerto. Referente a constitución por los prácticos de puerto, de Montepíos o Instituciones Benéficas en cada localidad. Si bien señalando que "la gestión de las autoridades de Marina, ha de limitarse a gestionar la formación y

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

presentación de los proyectos de Montepío, y sólo a intervernir oficiosamente en las contiendas de los interesados, para procurar vengan a un acuerdo".

- Real Orden de 19 de diciembre de 1913, sobre Patrones de Pesca. Exámenes. Determinando el personal de patrones de pesca que habían de formar parte de los tribunales para exámenes de los aspirantes a patrones de pesca.

El art. 1 dispuso: *"Que en los tribunales para exámenes de los aspirantes a patrones de pesca, figuren como vocales dos patrones de pesca nombrados por las asociaciones de esta clase, si existen en el distrito, o por el Comandante de la provincia marítima respectiva, si no existen dichas asociaciones. Estos vocales patrones de pesca sustituirán a los de cabotaje que actualmente forman el tribunal"*. Y el art. 2 establecía: *"Que sea obligatorio consignar en las solicitudes pidiendo examen, si el que se solicita es para buque de vela o vapor"*.

- Circular de la Dirección General de Navegación y Pesca, de 5 de octubre de 1913, sobre Asociaciones de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante y de patrones de cabotaje, disponiendo que, para que puedan considerarse como legalmente constituídas y tener derecho a las representaciones que las disposiciones vigentes les concedían, era requisito indispensable que trimestralmente remitieran a dicho centro relación nominal de las altas y bajas de sus socios, comprobada y autorizada por la Autoridad de Marina, conforme se había prevenido por RO de 28 de septiembre de 1912.

- Real Orden Comunicada, de 11 de diciembre de 1913, modificando los artículos 5 y 6 del Reglamento náutico de 18 de diciembre de 1909 y RO de 20 de marzo de 1911, en el sentido de que *en lo sucesivo el tribunal de exámenes para Capitanes y Pilotos lo formaría el Presidente, Secretario y dos vocales Capitanes de la Marina Mercante*, quedando suprimido uno de los vocales que sesignaban las Asociaciones locales, y que en lugar de celebrarse exámenes en Ferrol, se verificasen en la Comandancia de Marina de La Coruña.

-Circular de 31 de diciembre de 1913, **del Ministerio de la Gobernación, sobre Sanidad exterior. Buques Mercantes. Buques de Pesca.** Reconocimiento de barcos pescadores. Circular de la Inspección General de Sanidad Exterior relativa al reconocimiento de barcos pescadores que comuniquen con puertos marroquíes. Debido a la existencia de la peste en algunos puntos de Marruecos, se obligó a reiterar respecto a los barcos de pescadores que, por los sitios que ordinariamente recorrían, pudiesen tener comunicación con puntos marroquíes, debiendo esta clase de barcos ser reconocidos a su llegada a puerto por las respectivas estaciones sanitarias.

AÑO 1914

- Real Orden de 22 de enero de 1914. Navegación de recreo. Tripulaciones. *Reglas señalando el personal necesario para tripular las embarcaciones dedicadas a la navegación de recreo.*

- Real Orden de 22 de enero de 1914. Navegación de recreo. Documentación. *Documentación que deben llevar las embarcaciones de recreo.*

- Real Orden de 22 de enero de 1914. Navegación de recreo. Organización. *Otras disposiciones sobre organización a que deben sujetarse los buques dedicados a la navegación de recreo y sus tripulantes.*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Circular de 3 de febrero de 1914. Prácticos de puerto. *Manifiesta los buques exceptuados de tomar práctico en los movimientos interiores de puerto para "los buques de cabotaje nacional y los menores de 50 toneladas*, aun cuando otra cosa dispongan los reglamentos propuestos y aprobados para cada puerto, los cuales deben regir durante cinco años en todo lo que no se opongan a los preceptos del reglamento de 15 de octubre de 1913 de ejecución de la ley para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas".

- Real Orden de 27 de febrero de 1914. Prácticos de puerto. *Referente a servicios que competen a la clase de prácticos de puerto.*

- Real Orden de 28 de febrero de 1914. Pesca. Dispone se prohiba en todo tiempo, en la provincia marítima de Vizcaya, la pesca del alevín, de sardina y anchoa, que no tenga la dimensión que se expresa (10 cm, del ojo al nacimiento de la cola)…

- Real Orden de 10 de marzo de 1914. Pesca. "Señales". Permite a los pescadores, en la provincia marítima de Cartagena, el uso del arte de pesca denominado "Señales", así como con otros lícitos, siempre que no invadan la zona de las tres millas de distancia.

- Real Orden de 20 de marzo de 1914. Pesca. Almadrabillas. Dispone se exija en todos los distritos el que los patrones que quieran tomar parte en los sorteos de puntos para calamentos de almadrabillas, presenten en el momento de ellos la almadrabilla y documentos de la embarcación.

- Real Orden de 20 de abril de 1914. Pesca. *Prohibe el empleo y uso de cohetes a bordo de las embarcaciones de pesca.*

- Real Orden de 29 de abril de 1914. Patrones de Pesca. Dispone continúe rigiendo en toda su fuerza y vigor la de 17 de diciembre de 1906, que taxativamente ordena donde pueden hacerse los exámenes para patrones de pesca.

- Real Orden de 21 de mayo de 1914. Buques mercantes. Estaciones radiotelegráficas. *Dicta reglas para la regularización de los servicios de inspección de estaciones radiotelegráficas de los buques mercantes.*

- Real Orden de 24 de junio de 1914. Pesca. "Chinchorro". Dispone se permita el empleo del arte de pesca denominado "Chinchorro" en Canarias.

- Real Orden de 20 de julio de 1914. Tripulantes de buques mercantes. *Dispone se de lectura cada quince días a los tripulantes de buques mercantes, de los reglamentos de contratación, policía y disciplina a bordo de aquéllos.*

- Real Orden de 11 de agosto de 1914. Tripulantes de buques mercantes. Vacunación y revacunación. Dispone que los Comandantes de Marina del litoral se dé el más puntual y exacto cumplimiento a lo prevenido en R.O. de Gobernación, *declarando obligatoria la vacunación y revacunación de los tripulantes de los buques mercantes españoles.*

- Real Orden de 31 de agosto de 1914. Uniformes. Marina Mercante. *Dicta reglas para regular la uniformidad del personal de la Marina mercante.*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 4 de septiembre de 1914. Radiotelegrafía. Buques mercantes. Reglamentos. *Aprueba con carácter provisional el reglamento para el servicio de las instalaciones e inspecciones de la radiotelegrafía a bordo de los buques del Comercio.*

- Real Orden de 8 de octubre de 1914. Guardapescas particulares jurados. Reglamentos. Aprueba reglamento para los guardapescas particulares jurados en el distrito marítimo de Ciudadela (Menorca).

- Real Orden de 9 de octubre de 1914. Prácticos de puerto. Establece que los prácticos de puerto y funcionarios análogos dependientes de los comandantes de Marina *"no pueden ejercer representaciones o cargos incompatibles con la rectitud e imparcialidad con que deben desempeñar sus funciones oficiales ni utilizar o aprovecharse de tales funciones en beneficio de aspiraciones o conveniencias distintas de los fines de interés público para los que aquéllas están establecidas."*

- Real Orden de 17 de octubre de 1914. Obras de utilidad. Dispone se recomiende la obra titulada *"Guía práctica de las disposiciones que regulan el funcionamiento de la Marina Mercante española"* del que es autor D. A. Rodríguez Jalón.

- Circular de 30 de octubre de 1914. Comunicaciones marítimas. Documentación. Circula modelo de instrucción y certificado de construcción de buques.

AÑO 1915

- Real Orden de 4 de febrero de 1915. Buques mercantes. Clasificación de navegaciones. Dispone que la clasificación de las navegaciones de los buques mercantes, sean las de la ley de Comunicaciones marítimas.

- Real Decreto de 10 de febrero de 1915. **Buques mercantes. Reglamentos.** ***Aprueba reglamento para el embarco, transporte por mar y desembarco de las mercancías peligrosas.***

- Real Orden de 31 de julio de 1915. Pesca. Reglamentos. Modifica varios artículos del reglamento para el régimen y gobierno de la pesca marítima, aprobado por RO de 5 de julio de 1907.

- Real Orden de 13 de septiembre de 1915. Capitanes y pilotos. Prácticas de navegación. *Sobre prácticas de navegación para obtener el título de Capitán de la Marina Mercante.*

- Real Orden de 6 de octubre de 1915. Inscripción de embarcaciones. Dicta reglas para la inscripción de embarcaciones de Construcción nacional.

AÑO 1916

- Real Decreto de 7 de enero de 1916. (Presidencia del Consejo de Ministros). Venta de buques mercantes nacionales. Marina Mercante. *Prohíbe la venta a toda clase de personas, tanto naturales como jurídicas, extranjeras, de los buques mercantes nacionales de vapor y de vela que excedan de un tonelaje de 500 toneladas de registro bruto, y tengan menos de quince años de construcción en los buques de casco de hierro o acero y diez años en los de casco de madera.* Tomada esta decisión por los problemas de la crisis económica mundial en el contexto de la Gran Guerra, para evitar e impedir la desmembración del patrimonio nacional. Considerando que "son los

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

medios de transporte las arterias por las cuales circula la vida social del país, y si estos elementos de vida faltan, se perturba y se resiente toda la economía de la Nación".

- Real Orden de 26 de enero de 1916. Pesca. Deroga la de 4 de diciembre de 1913 que prohibía la pesca con luz artificial entre la Punta de Milá y la desembocadura del Ter (Cataluña).

- Real Decreto de 30 de enero de 1916. (Ministerio de Fomento). Comunicaciones marítimas. Primas a la navegación. Suspende temporalmente las primas a la navegación que conceden los arts. 6 y 7 de la ley de 14 de junio de 1909.

- Real Orden de 31 de enero de 1916. Guardapescas particulares jurados. Reglamentos. *Aprueba reglamento de guardapescas particulares jurados del distrito marítimo de Rosas*. Con objeto de evitar las continuas infracciones a los reglamentos de pesca por falta de buques guardacostas que vigilen su observancia, se creaban estas plazas de guardapescas particulares jurados. Artes de Pesca: Almadraba, Bou (pareja), Arte o Javega, Encesa, Sardinal, Soltas, Trasmullos, Palangres, Nasas, Artet.

- Real Orden de 7 de febrero de 1916. Pilotos y Capitanes de la Marina Mercante. ***Referente a condiciones y prácticas para obtener el título de Capitán o Piloto de la Marina Mercante.*** Establecía que los Diarios de Navegación de los buques en que estuvieren embarcados los alumnos y Pilotos fuesen visados por los Capitanes de los buques legalizándose con la firma de éstos por las autoridades de Marina. Las Comandancias de Marina expedirán los certificados de días de mar.

- Real Orden de 7 de febrero de 1916. Pilotos de la Marina Mercante. Referente a los exámenes para pilotos.

- Real Orden de 9 de febrero de 1916. Marinería. Enrolamientos. Resuelve sobre enrolamiento de individuos menores de 14 años para ejercer las industrias a flote sin ser inscriptos.

- Real Decreto de 3 de marzo de 1916. (Presidencia del Consejo de Ministros). Junta de Transportes Marítimos. *Crea la Junta de Transportes Marítimos, que entenderá en todo cuanto se refiera a la regulación del transporte marítimo.* Se trataba de una comisión formada por representantes de varios ministerios (Marina, Fomento y Gobernación), así como de varias asociaciones entre ellas de Navieros y consignatarios de buques. Presidida por el Director General de Comercio, Industria y Trabajo, y con un Vicepresidente nombrado por el Ministerio de Hacienda, y nueve Vocales. Se creó para enfrentar los esfuerzos nacionales frente a la gravísima crisis de los mercados exteriores por causa de la Guerra Mundial.

- Real Orden de 4 de marzo de 1916. Exámenes para Patrones de Pesca. Aclara reales órdenes en el sentido de que los exámenes para patrones de pesca se verifiquen en las Comandancias y Ayudantías de Marina desempeñadas por jefes u oficiales de la Armada.

- Real Orden de 25 de abril de 1916. Patrones de Pesca. *Referente a mando de buques por este personal. Se mantiene vigente el Cuadro indicador aprobado por RO de 15 de febrero de 1915, debiendo entenderse por pequeño porte los barcos de pesca hasta 15 toneladas netas, los cuales seguirán mandados por patrones de pesca.*

- Circular de 3 de mayo de 1916. Referente a Despacho de Buques Mercantes.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 9 de junio de 1916. Banderas. Embarcaciones mercantes. Autoriza uso de bandera, según diseño, a la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa.

- Real Orden de 19 de junio de 1916. Pesca. Reglamentos. Mofifica reglamento para la pesca en el Mar Menor.

- Real Orden de 24 de junio de 1916. Prácticos de puerto. Exámenes. Dispone que en los distritos que no sean desempeñados por jefes u oficiales de la Armada, los tribunales de exámenes de prácticos de puerto, sean presididos por Jefes u oficiales del Cuerpo General.

- Real Orden de 31 de diciembre de 1916. "Boletín de Pescas". Publicaciones. *Dicta reglas para publicar el Boletín de Pescas, creado por RO de 6 de junio de 1916.* La Redacción del Boletín de Pescas constituirá una nueva entidad dependiente de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima, con el concurso del Instituto Español de Oceanografía. Entre otras medidas, se establecían suscripciones oficiales y particulares. Las oficiales eran obligatorias para todas las dependencias de la Marina y buques asignados al servicio de la pesca.

AÑO 1917

- Real Decreto de 2 de enero de 1917. **Almadrabas. Pesca. Reglamentos.** *Aprueba reglamento para la pesca con el arte denominado "Almadraba".*

- Real Orden de 27 de enero de 1917. Marina Mercante. Prácticas de navegación. *Dicta reglas para las prácticas de navegación de los alumnos de Náutica y pilotos.*

- Real Orden de 29 de enero de 1917. Marina Mercante. Reconocimientos facultativos. *Referente al reconocimiento facultativo de los alumnos de Náutica y los pilotos.*

- Real Orden de 20 de febrero de 1917. Buques Mercantes. Radiotelegrafía. *Dispone que todos los buques mercantes, a partir de 500 toneladas, que hagan el servicio de altura o gran cabotaje, lleven una estación de radiotelegráfica.*

AÑO 1918

- Real Orden de 8 de julio de 1918 (Presidencia del Consejo de Ministros). Movimiento de buques mercantes. En el contexto de la I Guerra Mundial, se prohibía la publicación y circulación de noticias relativas a movimiento de buques mercantes, sea cual fuere la nacionalidad de éstos. La prohibición no alcanzaba a la publicación de anuncios, ni a la transmisión de avios o despachos, cuando se efectuasen por orden expresa de los propietarios, armadores, consignatarios o agentes de los respectivos barcos.

- Real Orden de 28 de julio de 1918. Válvulas de seguridad. Buques de pesca. Dispone se proceda por los peritos de las Comandancias de Marina a revisar las válvulas de seguridad de los buques de pesca.

- Circular de 1 de agosto de 1918. Despacho de Buques Mercantes. Sobre despacho de buques que solo lleven un radiotelegrafista.

- Real Orden de 11 de agosto de 1918. Cartilla de Uniformes. Aprueba insignias para el personal de los vapores "Isleña Marítima".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

- Real Orden de 11 de agosto de 1918. Pesca "Faro Submarino". Dicata reglas para la pesca con "Faro Submarino" en la provincia marítima de Barcelona. Los "Faros Submarinos", durante el ejercicio de la pesca, debían distar unos de otros, con sus respectivas embarcaciones, lo menos 500 metros.

- Real Orden de 11 de agosto de 1918. Reconocimientos de Buques Mercantes. Sobre reconocimiento de las agujas de los buques mercantes por la autoridad de Marina.

- Real Orden de 9 de septiembre de 1918. Alojamientos para tripulaciones de los buques mercantes. Reglamentos. ***Aprueba Reglamento de Alojamientos para tripulaciones de los buques mercantes.***

- Real Orden de 11 de septiembre de 1918. Pesca. Autoriza la pesca con el arte "Bou" en la provincia marítima de Barcelona.

- Real Orden de 6 de octubre de 1918. Cambios de nombres de Buques Mercantes.

AÑO 1919

- Real Orden de 3 de mayo de 1919. Buques de propulsión mixta (vela con máquinas). Adiciona al Reglamento para trazado de disco de máxima carga de los buques mercantes, un apéndice para buques con propulsión mixta a la vela y mecánica.

- Real Orden de 12 de mayo de 1919. Pesca. Referente a la pesca con el arte denominado "Mamparra" en la provincia marítima de Almería.

- Real Orden de 12 de mayo de 1919. Capitanes y pilotos de la Marina Mercante. Aprueba Reglamento para obtener los títulos de piloto y capitán de la Marina Mercante, que comenzaría a regir desde la próxima convocatoria.

- Real Orden de 15 de junio de 1919. Buques de hormigón armado. Modifica RO de 8 de julio de 1918 sobre dichos buques. Entre otros extremos dispuso que los buques de hormigón armado que hubiesen de hacerse a la mar libre, deberían llevar marcados como los de acero, hierro y madera, los discos de máxima carga en sus dos costados.

- Real Decreto de 4 de julio de 1919. Junta Consultiva de la Dirección General de Navegación y Pesca Marítima. Reforma Reglamento definitivo para la constitución y funcionamiento de dicha Dirección General.

- Real Orden de 12 de julio de 1919. Fogoneros mercantes habilitados. Dispone que los exámenes de este personal tenga lugar en las Comandancias de Marina.

- Real Orden de 15 de julio de 1919. Distritos marítimos. Establece una Ayudantía de Marina en Puerto de Cabras (Las Palmas).

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

ANEXO VII. CARTA AL DIRECTOR DE LA RGM – MAYO 2016

CARTA AL DIRECTOR DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA, TITULADA *"CENTENARIO DEL ARMA SUBMARINA"*, FIRMADA POR JAIME ANTÓN VISCASILLAS (REVISTA GENERAL DE MARINA, MAYO DE 2016)

Centenario del Arma Submarina

Estimado Director:

La RGM de diciembre de 2015, en la sección Cultura Naval, publica una reseña sobre la "Exposición Centenario del Arma Submarina en el Museo Marítimo de Barcelona" *(pp. 1033-1035) que firma A.C.i R. (Albert Campanera i Rovira, conocido publicista naval).*

Si en general la crónica en cuestión -en mi humilde opinión-, es correcta y además bien escrita, sin embargo el párrafo tercero (pág. 1034) de la misma no se ajusta al rigor histórico pues dice lo siguiente: "La fundación del Arma Submarina en España, en 1915, se debió a la tenacidad del entonces capitán de navío Mateo García de los Reyes, refrendada mediante Real Decreto por Alfonso XIII".

Si analizamos en detalle este breve párrafo, a mi juicio redactado con ausencia de rigor histórico y jurídico, podemos concluir lo siguiente:

1º. La creación/fundación del Arma Submarina en España, como es bien sabido, se efectuó en virtud de la Ley de 17 de febrero de 1915, conocida en honor a su autor intelectual como "Ley Miranda", pues quien la refrenda es el Ministro de Marina, almirante D. Augusto Miranda y Godoy (1855-1920). Por ese motivo y principalmente gracias a él, hemos conmemorado el Centenario del Arma Submarina (1915-2015). Por lo tanto, el Arma no se creó "mediante Real Decreto"*, sino por una norma jurídica con rango de ley, aprobada en Cortes, con todo lo que eso implica (proyecto de ley, debate- discusión y aprobación, etc), y su posterior aplicación y desarrollo.*

2º. El Rey Alfonso XIII sancionó y promulgó la famosa "Ley Miranda", el 17 de febrero de 1915, con el refrendo de su ministro de Marina, el almirante Miranda. Por lo tanto, al Rey no le corresponde "refrendar" *norma alguna. Quien refrenda es la autoridad responsable del acto refrendado, en este caso el Ministro de Marina. Al Rey le corresponde constitucionalmente* "sancionar y promulgar las leyes*" y* "expedir los decretos" *acordados en Consejo de Ministros, entre otras funciones.*

3º. En 1915 D. Mateo García de los Reyes era capitán de corbeta, no capitán de navío. Ascendió a capitán de fragata en 1919 y a capitán de navío en 1924. Es decir, le faltaban todavía 9 años para alcanzar el empleo de capitán de navío. Como sabemos, D. Mateo fue en su condición de primer jefe de la Flotilla (y después también como jefe de la Base y director de la Escuela de Submarinos) el "entusiasta organizador" y gran impulsor del Arma Submarina en sus primeros tiempos. Su primer contacto con el futuro del Arma Submarina vino de la mano del almirante Miranda, que lo

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

nombró en comisión[408] *para que se "especialice en submarinos", viajando a Estados Unidos en diciembre de 1915 y después a Italia, como también irían el resto de oficiales y dotaciones de los primeros 4 submarinos, que fueron adquiridos "por gestión directa" del ministro D. Augusto Miranda, y que entraron en servicio en un tiempo récord (apenas dos años y en plena guerra mundial) ¡ya en 1917!.*

4º. La creación definitiva del Arma Submarina en España (con la adquisición de los 4 primeros submarinos, el buque de salvamento y el diseño de su organización por el almirante Miranda), fue posible sobre todo "gracias a su visión estratégica, a su decidido impulso y a su encomiable determinación". García de los Reyes desempeñó igualmente un decisivo papel en el desarrollo y organización del Arma, como primer mando orgánico de la misma. Ambos, Miranda y García de los Reyes, fueron los auténticos "puntales" del Arma Submarina en España. Por lo tanto, la "tenacidad" *inicial se debió al almirante D. Augusto Miranda y después a la de D. Mateo.*

Epílogo**.** *Resulta cuando menos "sorprendente" que se hable del* Centenario del Arma Submarina *y no se mencione (en tres páginas de crónica) ni a la Ley que le dio vida ni al artífice de la misma. Alguien se imagina, por ejemplo, hablar del Centenario de los Acorazados clase "España", y no citar al "padre" de los mismos que fue el almirante Ferrándiz y a la "Ley Maura-Ferrrándiz". Recientemente se celebró en la EXPONAV de Ferrol una exposición sobre "La Escuadra del Siglo XX. La Ley Maura-Ferrándiz" y lo primero con lo que nos "topábamos" al entrar era, lógicamente, con el retrato de D. José Ferrándiz y Niño.*

Muchas gracias.

J. Antón Viscasillas.

[408] Durante el proceso de elaboración de la presente tesis, comprobé documentalmente que esa supuesta coletilla *"para que se especialice en submarinos (…)"* no figura en la RO de comisión de 27 de abril de 1915 por la que se envió a García de los Reyes a Italia -como han escrito algunos historiadores-; y posteriormente se le comisionó a EE.UU., por RO de 22 de diciembre de 1915. Es decir, primero fue a Italia y después a EE.UU., y no a la inversa como también se ha escrito. Más adelante, viajó de nuevo a Italia con los núcleos de dotación de los tres submarinos clase A, que se entregarían en agosto de 1917. Acreditado en el Capítulo V, con el texto literal de las citadas RR.OO.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ANEXO VIII. RESUMEN BIOGRAFÍA DEL EXCMO. SR. DON AUGUSTO MIRANDA Y MARISTANY (1895-1976), INGENIERO NAVAL, HIJO DEL ALMIRANTE MIRANDA

AUGUSTO MIRANDA Y MARISTANY
Ingeniero Militar del Ejército. Ingeniero Naval de la Armada y civil. Director General de la "Sociedad Española de Construcción Naval" (SECN).

Nació en Ferrol el 5 de enero de 1895 y falleció en Madrid el 19 de junio de 1976. Hijo mayor varón del almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), que fue ministro de Marina, y de Francisca Maristany y Maristany. Con apenas tres años, se trasladó con su familia a Filipinas, donde su padre fue destinado como comandante de la Estación Naval de la Isla del Corregidor, en la bahía de Manila. Allí vivieron la Guerra hispano-estadounidense de 1898, regresando repatriados a España en febrero de 1899.

Ingeniero militar del Ejército y naval de la Armada. Fue Director del Astillero "Nuevo Vulcano" en Barcelona, de la Unión Naval de Levante (1925-1927); Director de los Astilleros de Sestao y del Nervión (1932-1943), de Sestao y de Ferrol al mismo tiempo (1934-1935), Consejero-Delegado y Director General de la Sociedad Española de Construcción Naval durante dos décadas (1943-1962, SECN, "La Naval").

Dotado de una inteligencia privilegiada, fue militar de carrera del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, ingresando por oposición en la Academia de Ingenieros en Guadalajara, en la que sentó plaza de cadete el 1 de septiembre del año 1907, cuando contaba tan sólo 12 años de edad; era el más joven de su promoción. No había podido ingresar en la Escuela Naval debido a la suspensión de oposiciones en 1907. Fue preparado para el ingreso por su padre, Augusto Miranda y Godoy (1855-1920) junto a otros alumnos, entre ellos Francisco Franco, que como es sabido también ingresó el mismo año que él, pero en el Arma de Infantería.

Combatió en la guerra de África (campaña de Larache, 1913-1915) siendo recompensado con la Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo rojo, y la Medalla de África.

Siendo teniente de Ingenieros, en febrero de 1916 ingresó como alumno en la recién creada Academia de Ingenieros de la Armada en Ferrol, formando parte de la segunda promoción de ingenieros navales de esta escuela, a la que habían accedido tanto oficiales del Cuerpo General de la Armada (1ª Promoción) como del Cuerpo de Ingenieros del Ejército (2ª Promoción, diez del Ejército). En junio y julio de 1917 sus 13 componentes salieron con el empleo de capitán del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, y todos ellos tendrían gran proyección posterior en sus carreras profesionales. Fue compañero, entre otros, de Juan Antonio Suanzes y de Nicolás Franco.

Entre noviembre de 1917 y noviembre de 1918 prestó servicios en la Comisión de Marina en Europa con sede en Londres. En marzo de 1919 fue destinado a la Comisión de Marina en los Estados Unidos, con sede en Nueva York. Ascendió a comandante en julio de 1919 y al empleo de teniente coronel1 el 11 de junio de 1921 cuando tenía sólo 26 años de edad. De regreso en España, en enero de 1924, el Ministerio de Marina le nombró ingeniero-jefe de la Comisión de salvamento del acorazado *España*, que había varado en Cabo Tres Forcas, el 26 de agosto de 1923. Cuando prácticamente había finalizado con gran éxito el plan técnico de rescate -tras varios meses de intenso trabajo- y todas las dificultades habían sido vencidas esperándose sólo la llegada de cierta maquinaria, ya embarcada en Génova, para alcanzar el reflotamiento definitivo y remolcar el buque

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

a Cartagena, un furioso temporal de Levante de excepcional violencia causó en tres horas tales averías en el barco y en el material de salvamento, que destruyó en absoluto toda esperanza de poder continuar los trabajos. Como el propio ingeniero Miranda describió en un artículo publicado en la Revista General de Marina[409], *"al amanecer del día 19 de noviembre de 1924 todos creíamos que el salvamento del España era una realidad. A las doce del mismo día el buque estaba irremisiblemente perdido… La mala suerte frustró un salvamento que hubiera hecho época en los anales de nuestra Marina"*.

Fue inspector técnico en las provincias de Levante, con residencia en Valencia, y entre 1927-1929 Jefe de la 1ª y 2ª División del Ramo de Ingenieros del Arsenal de Ferrol e interinamente Jefe del Ramo. En 1929 se incorporó a la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), conocida como "La Naval", en Ferrol como Jefe de los Servicios Generales y Adjunto al Director.

Durante la Guerra Civil (1936-1939) volvió al servicio activo como teniente coronel de Ingenieros de la Armada. Destinado en el Estado Mayor de la Armada (EMA) primero y después en la Secretaría General del Jefe del Estado en Salamanca, se encargó en misión especial de la compra de armas a naciones extranjeras, realizando numerosas e importantes comisiones de servicio en varios países europeos, con base en Berlín. Relevado en septiembre de 1937, volvió a su puesto como Director de los Astilleros militarizados de Sestao y del Nervión, residiendo con su familia en Las Arenas.

En 1945 fue nombrado vocal del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, como representante de los constructores de buques, siendo ya director general de la S.E. de C.N. En 1955 cuando la SECN se convirtió en obligacionista único de SAPA (Sociedad Anónima de Placencia de las Armas), se le nombró asimismo comisario-presidente del Sindicato de Obligacionistas por su Asamblea General. De esta última empresa fue consejero durante más de veinte años, desde 1954 hasta 1976, fecha esta última en que dimitió por motivos de salud.

Ingeniero naval de enorme prestigio, a lo largo de su dilatada carrera profesional fue autor de cientos de proyectos, tratados e informes técnicos, además de numerosas publicaciones, siendo considerado una de las personalidades más autorizadas y respetadas en el campo de la ingeniería naval. Presidente de la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE, 1947-1950); desempeñando este cargo y el de director general de La Naval se le concedió en 1948 la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco (*BOE* número 332, de 27 de noviembre de 1948).

Como consejero formó parte asimismo de otras importantes Sociedades industriales: Worthington, S.A.; Experiencias Industriales, S.A.; Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica, S.A.; Tecnatom, S.A.; Aceros Finos Reunidos, S.A.

Su intensa actividad profesional y pública se desarrolló igualmente en otros sectores y ámbitos, contribuyendo notablemente al desarrollo económico, industrial y tecnológico. Así fue, también:

[409] El artículo se tituló "Los trabajos para recuperar el España", publicado en la RGM, cuaderno de febrero de 1925. Unos meses antes, el mismo teniente coronel de Ingenieros Augusto Miranda había sido el autor de otro interesante artículo titulado "Lanzamiento de los cañones de 30,5 centímetros del acorazado España", publicado asimismo en la *Revista General de Marina*, en su cuaderno de noviembre de 1924. En esos dos estudios se describe resumidamente y con gran precisión todas las operaciones que comportaron el complejo plan de rescate del acorazado. Por otra parte, el teniente de Ingenieros de la Armada Pedro Miranda -hermano menor de Augusto Miranda-, calculó la resistencia y proyectó la construcción de un sistema de flotadores para el rescate. Dicho proyecto fue publicado también en la *Revista General de Marina* (cuaderno de septiembre de 1925) con el título "Medios de aumentar la flotabilidad de un barco varado".

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Presidente del Servicio Técnico-Comercial de Constructores Navales; vocal del Comité Español de Lloyd´s Register of Shipping; vocal del Patronato de la Escuela Especial de Ingenieros Navales de la Universidad de Madrid; consejero del Banco Urquijo; consejero del Instituto del Hierro y del Acero (del Consejo Superior de Investigaciones Científicas); socio-fundador del complejo "Sotogrande" en el municipio de San Roque (Cádiz) y Presidente del Consejo de Administración de "Financiera Sotogrande del Guadiaro, S.A."; miembro del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y uno de sus colegiados más antiguos. Entre otras distinciones, se le nombró "Presidente de Honor" de la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE), y "Socio de Honor" del Real Coro "Toxos e Froles" de Ferrol, su ciudad natal. Y entre las condecoraciones que recibió, además de las ya citadas, pueden mencionarse: la Cruz de la Orden Civil de Beneficencia, de 1ª clase; la Medalla de Plata de Salvamento de Náufragos; varias cruces del Mérito Naval con distintivo blanco y la cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Se casó el 12 de mayo de 1930, en la iglesia de San Julián de Ferrol, con Carmen Barcón de Furundarena, con quien tuvo ocho hijas: Carmen, Francisca (Fran), Beatriz, Joaquina (Rere), Ana, María José, Paloma y Luisa. Todas ellas, excepto una (María José), se casaron. Con numerosa descendencia.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

ANEXO IX. RESUMEN BIOGRAFÍA DE DON PEDRO MIRANDA Y MARISTANY (1903-1936), INGENIERO NAVAL, HIJO DEL ALMIRANTE MIRANDA

PEDRO MIRANDA Y MARISTANY (1903-1936)
Ingeniero Naval de la Armada y civil.

Nació en Santander el 3 de noviembre de 1903. Ingresó en la Escuela Naval Militar de San Fernando (Cádiz), como alumno de Ingenieros (asimilado a guardia-marina) el 10 de enero de 1919, continuando estudios en la Academia de Ingenieros de Ferrol a partir de enero de 1920 como alférez alumno. Promovido al empleo de teniente del Cuerpo de Ingenieros de la Armada el 1 de enero de 1924 y a capitán el 1 de enero de 1926.

En 1924 intervino en la inspección de pruebas de diversos buques, destinado en el Ramo de Ingenieros y Comisión Inspectora del Arsenal de Cartagena, y como 2º Ingeniero en la Comisión de Salvamento del acorazado *España* (mayo-noviembre de 1924) a las órdenes de su hermano Augusto Miranda, teniente coronel, jefe de Ingenieros en dicha comisión.

Posteriormente se encargó interinamente de la Jefatura de la 1ª División del Ramo de Ingenieros y de la 2ª Comandancia del tren de dragado. En mayo de 1925 pasó destinado a la Estación de Submarinos, y en octubre siguiente se encargó en África, a bordo del cañonero *Recalde*, de la comisión de sacar a flote varias barcazas que habían intervenido en el desembarco de Alhucemas y estaban hundidas frente al cabo de Morro Nuevo. Recibió la Cruz de la Orden del Mérito Naval de 1ª clase, con distintivo blanco. Fue un ingeniero naval de prestigio a pesar de su corta vida, que tras su etapa militar ejerció puestos directivos en la empresa privada a partir de 1926. Además de una gran competencia profesional, demostró una particular preocupación social por mejorar las condiciones de vida de los obreros.

Fue autor de un magnífico libro técnico titulado *La construcción y el manejo de los Motores Diesel -marinos y estacionarios-*, de más de 500 páginas, publicado en 1933 -cuando tenía 29 años- y que fue manual de texto[410] en varias escuelas navales americanas, entre ellas, la de Argentina. Trabajó en Alemania y fue Ingeniero-Jefe de la Sección de Maquinaria de los Astilleros "Unión Naval de Levante, S.A." -Valencia-. Tras el triunfo del Frente Popular y en un estado general ya revolucionario, se le ofreció el cargo de director del astillero, que rechazó asumir por disconformidad con la política que se pretendía aplicar a partir de entonces. Desempeñando su puesto y habiendo sido amenazado, murió asesinado por milicianos rojos en septiembre de 1936, cuando todavía no había cumplido 33 años. En aquellos momentos se encontraba con su familia en Portet de Moraira -Alicante-, localidad donde veraneaban. Posteriormente, a título póstumo, sería promovido al empleo de comandante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Se casó con María Luisa Cuesta Milvain, -hija del contralmirante Cuesta-, con quien tuvo cinco hijos: Luisa, Blanca, Pedro -Perico-, José y Francisca -Paquita-. José falleció siendo niño. Pedro fue capitán de navío ingeniero -R-. Con numerosa descendencia.

[410] La portada del libro incluye el siguiente texto: *"La construcción y el manejo de los Motores Diesel. Marinos y estacionarios.* Con especial atención a su montura, entretenimiento y reparaciones. Seguido de un estudio sobre combustibles y lubricantes. Con un anexo que compendia las reglas del *Lloyd´s Register of Shipping*. Un libro de consulta para Ingenieros y Maquinistas. Un texto didáctico para estudiantes. Una guía para reparaciones". Reeditado por Tipográfica Moderna. Valencia 1942.

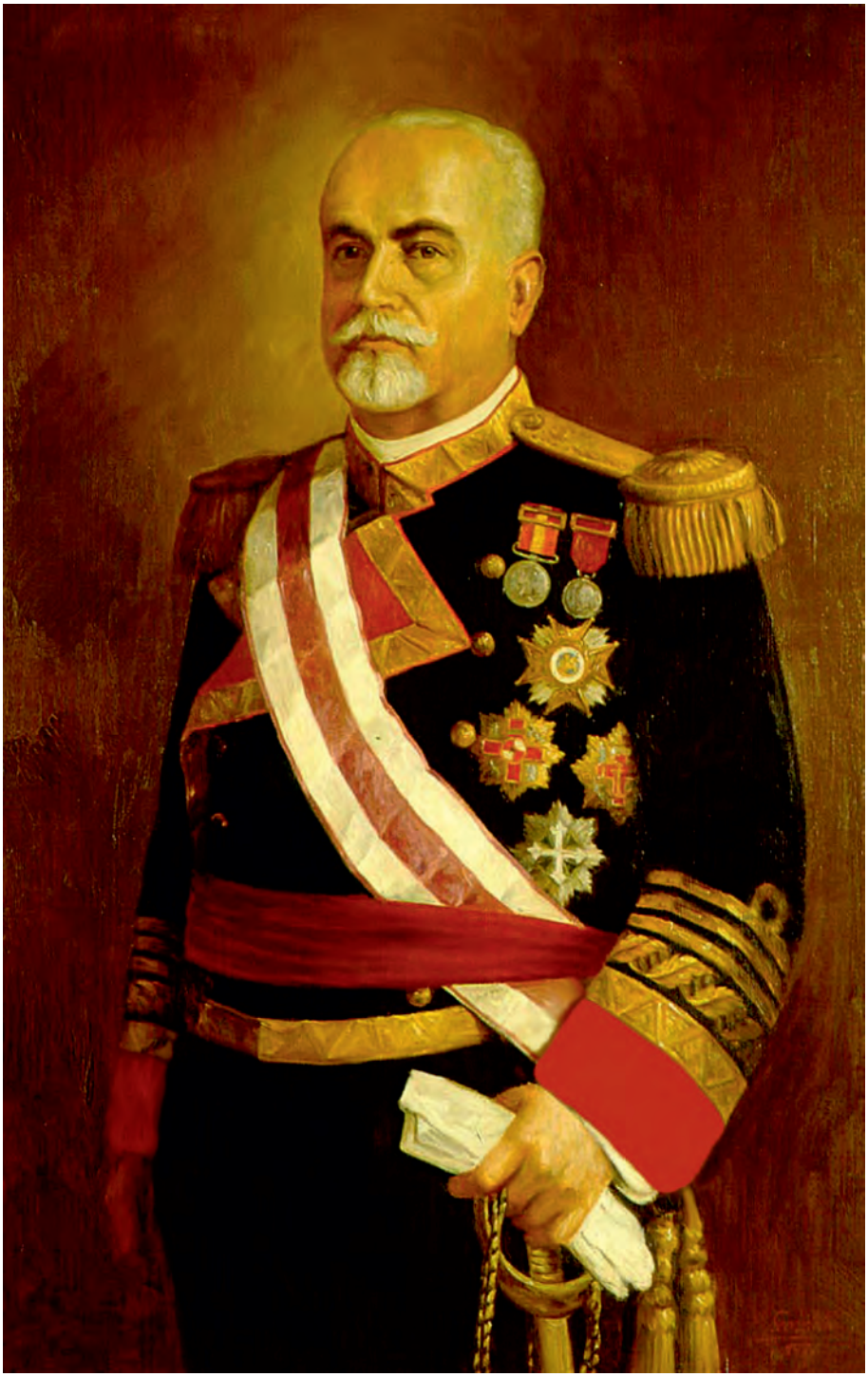
USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

ANEXO X. ÁLBUM FOTOGRÁFICO - ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA Y GODOY (1855-1920). VIDA Y OBRA

USC
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Almirante Augusto Miranda y Godoy (Museo Naval Madrid)

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

Anexo X.- I

Fotografías personales, familiares y oficiales





Augusto Miranda y Godoy en despacho

USC
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



1917





1913



Palacio Real, 1919

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



A bordo del cañonero
"*Doña María de Molina*", 1908



En San Sebastián, julio de 1918 (ABC)



Palacio Real de Madrid, 1917

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Gobierno Romanones, 1915 (Diario ABC)



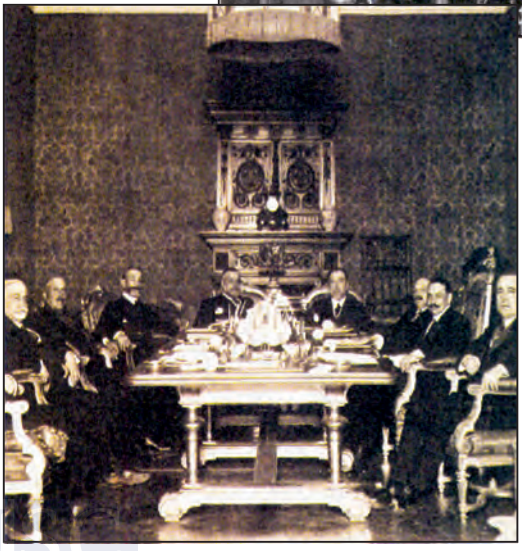
Gobierno Dato, 1913 (Diario ABC)

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Gobierno Dato, 1913
(Diario ABC)





Gobierno García Prieto, 1917

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Gobierno Maura, 1919



Junta de Defensa Nacional, 1916



Mandos Navales; Constantinopla, 1912

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



El Colegio de Marina
Ferrol, 1894



Melilla, 1909



Hijos de Augusto Miranda

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Familia Miranda, 1919



Hermanos Antón Miranda, 1948. Nietos de Augusto Miranda

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Familia Antón Miranda, 1933



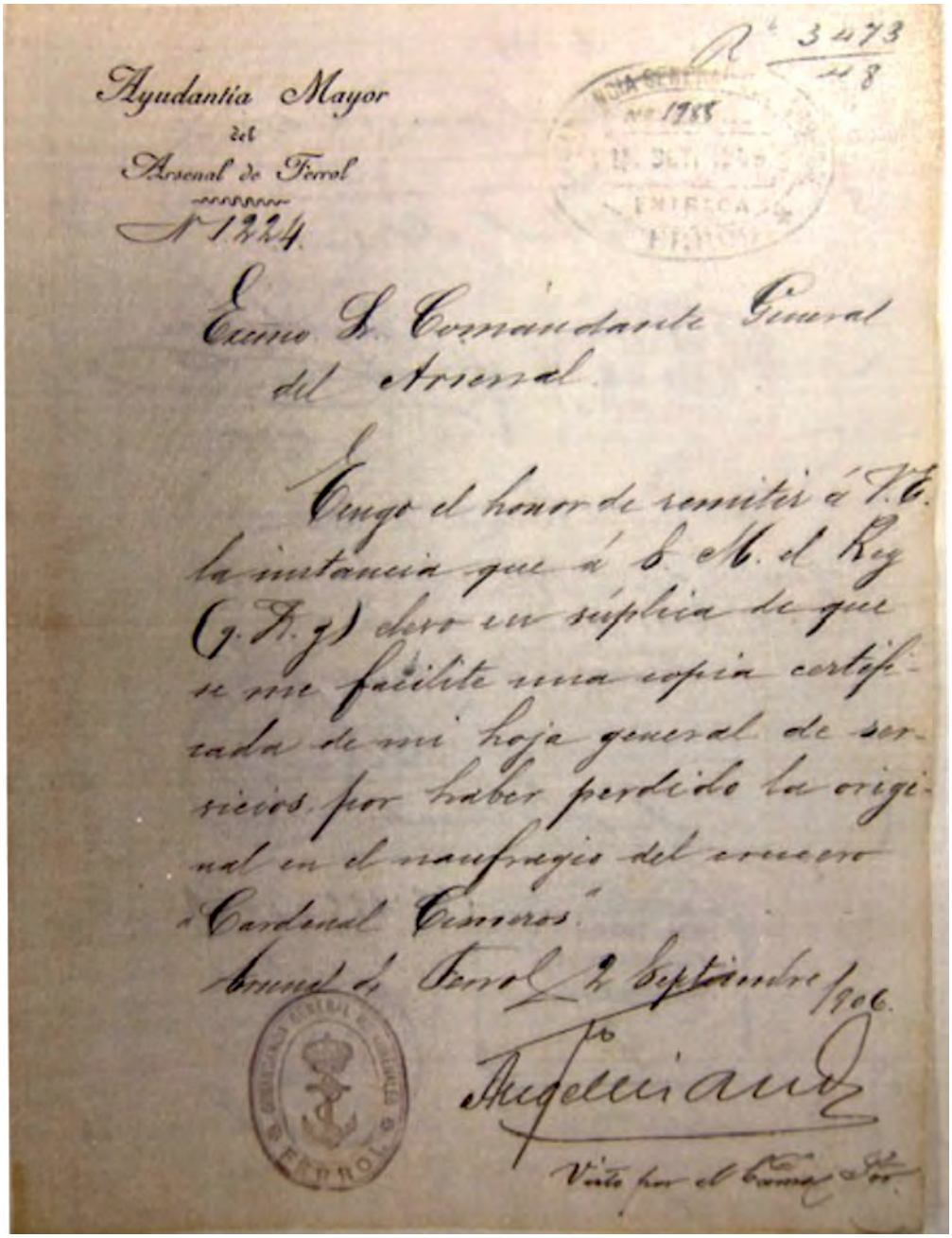
Descendientes de Augusto Miranda, 2002

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

Anexo X.-II

Algunos Buques en los que estuvo destinado Miranda



Ayudantía Mayor
del
Arsenal de Ferrol
N° 1224.

R. 3473
48

Excmo S. Comandante General
del Arsenal.

Tengo el honor de remitir á V.E. la instancia que á S. M. el Rey (Q.D.g.) dirijo en súplica de que se me facilite una copia certificada de mi hoja general de servicios, por haber perdido la original en el naufragio del crucero "Cardenal Cisneros".

Arsenal de Ferrol 2 Septiembre 1906.

Angel Miranda

Visto por el Comandante

Oficio sobre Hoja de Servicios - naufragio del crucero "*Cardenal Cisneros*",1905

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Dibujo de Miranda, aviso "*Jorge Juan*", Cuba, 1876



Fragata "*Blanca*"



Fragata "*Concepción*"



Fragata "*Numancia*"

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Escuela de Aspirantes de Marina a bordo de la fragata "*Asturias*"

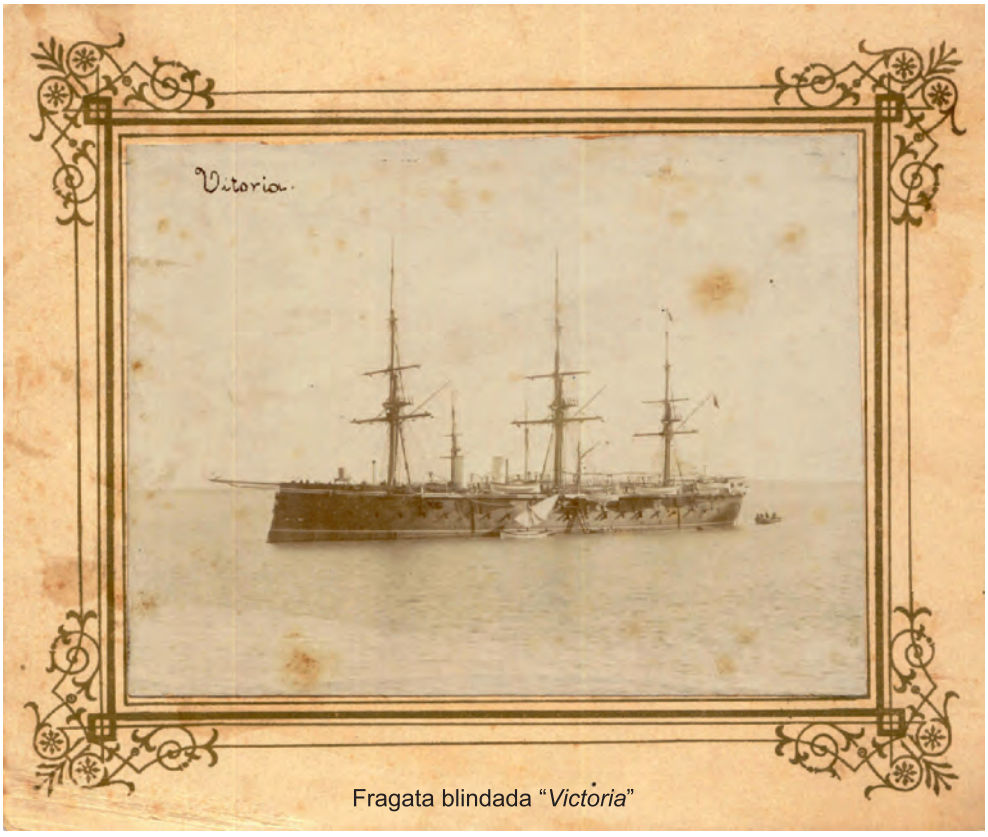


Aviso "*Urania*"



Cañonero "*Doña María de Molina*"

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Fragata blindada "*Victoria*"



Cañonero "*Infanta Isabel*"

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Cañonero de primera clase "*Doña María de Molina*"



Torpedero "*Galicia*"



Crucero "*Reina Regente*", 1911 - 1913

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Escuadra Española (óleo de Ildefonso Sanz, 1920)

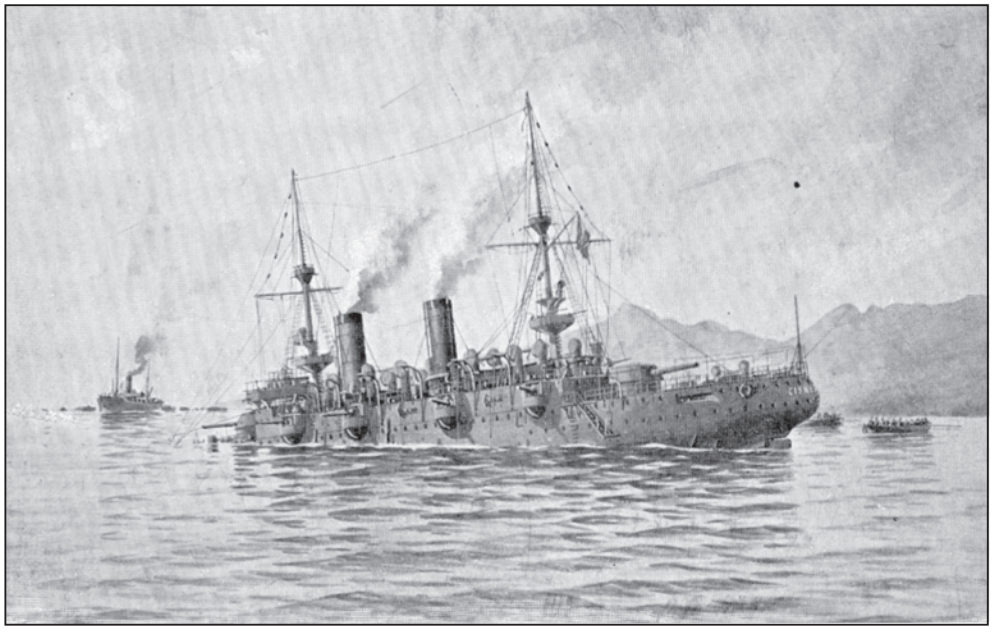


Crucero "*Reina Regente*"

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Crucero "*Princesa de Asturias*"



Perdida del "Cisneros", 28-10-1905

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

Homenajes



Inaguración Monumento a Miranda, Archidona, 2017

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Molde escultura, autor: José Mª Ruiz Montes



USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Busto de Miranda, 1927; Molde estatua, 2016





USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA





Panteón de Marinos Ilustres, 2002



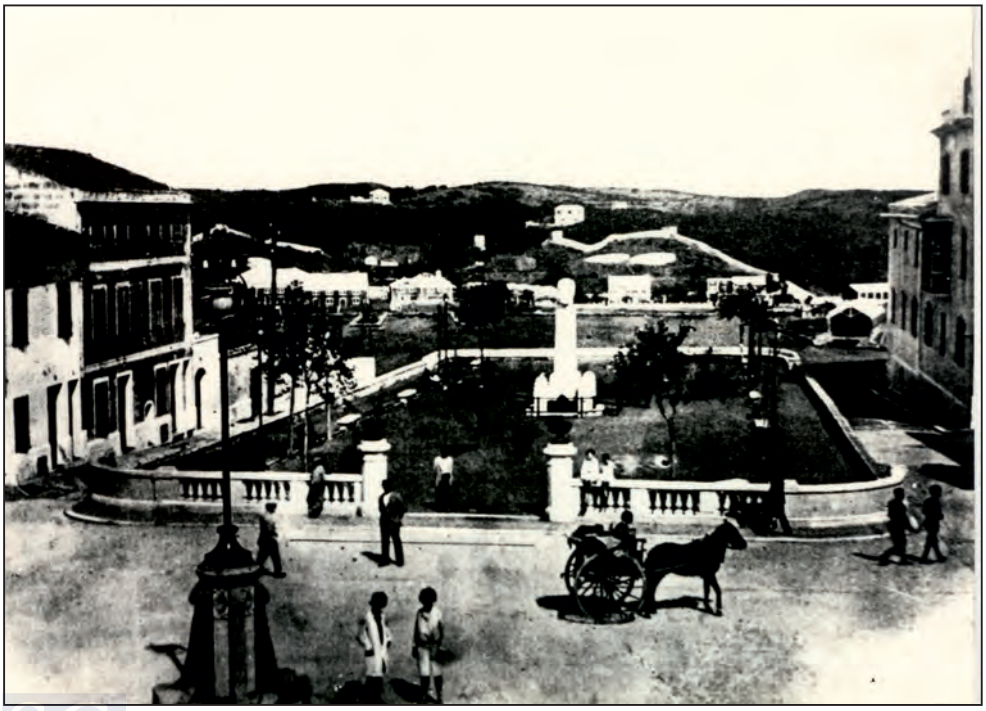
Destructor "*Almirante Miranda*"



DESTRUCTOR ALMIRANTE MIRANDA







Plaza Almirante Miranda, Mahón, 1927

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

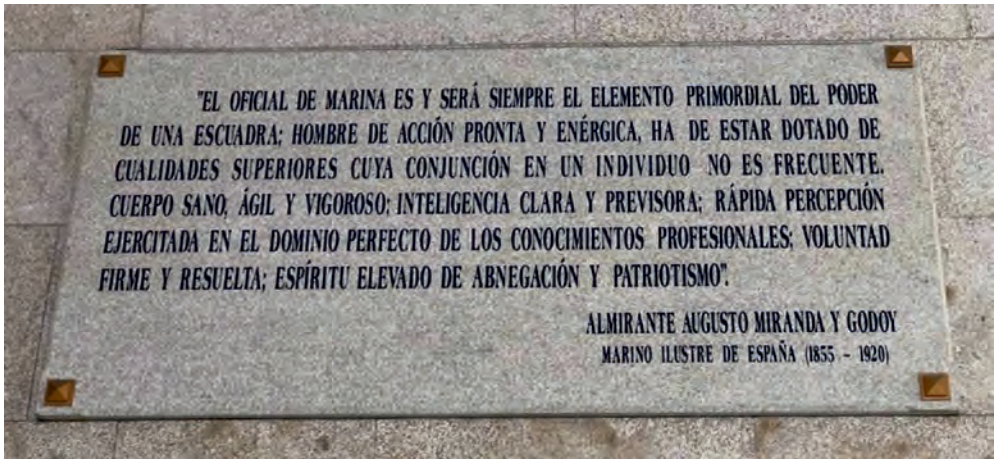


Panteón de Marinos Ilustres





Marineros del destructor *"Almirante Miranda"*



Placa en la Escuela Naval Militar, Marín.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

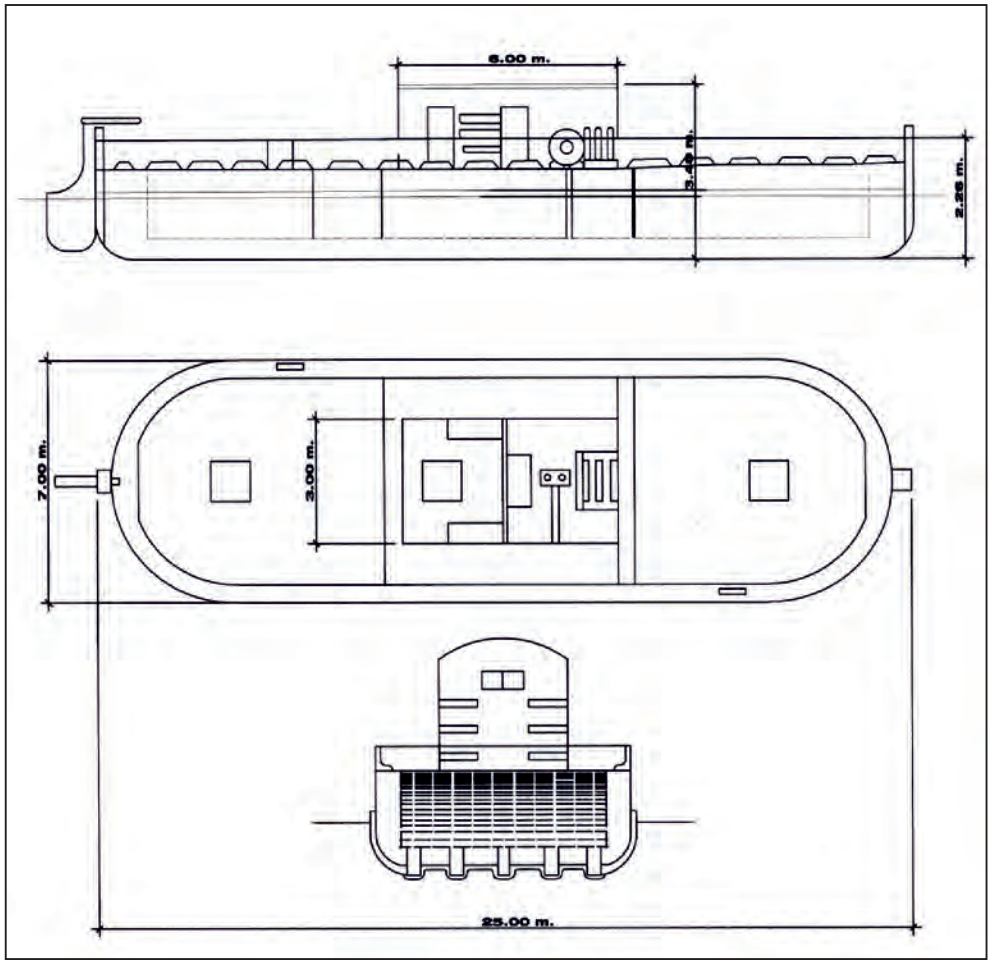
Obra intelectual de Augusto Miranda y Godoy





Pinturas de Augusto Miranda, Malaga

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Proyecto de barco-aljibe; Ferrol, 1906



Central hidroeléctrica Fervenza, Neda



USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Academia de Ingenieros y Maquinistas, Ferrol



USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

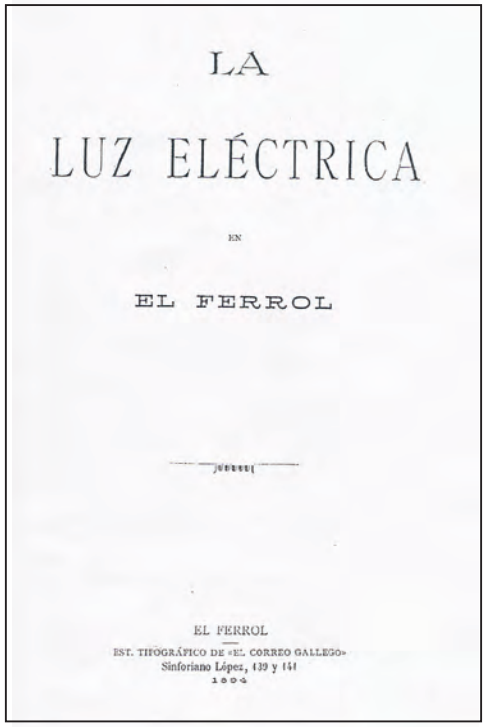


Alumnos Academia de Ingenieros, 1924



Alumnos Academia de Ingenieros, 1917

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



LA

LUZ ELÉCTRICA

EN

EL FERROL

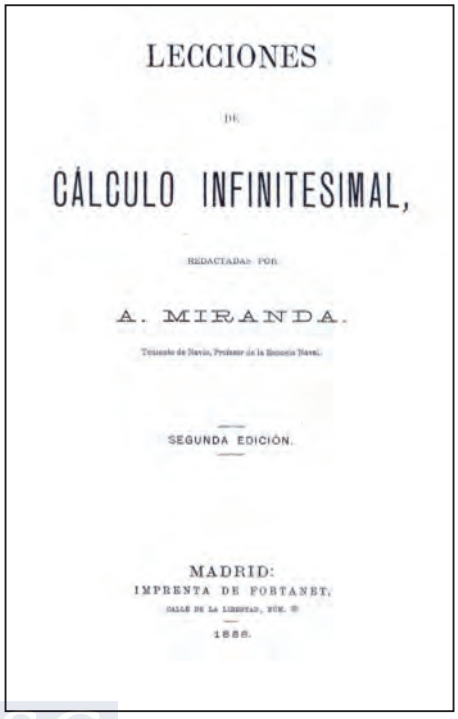
EL FERROL

EST. TIPOGRÁFICO DE «EL CORREO GALLEGO»

Sinforiano López, 139 y 141

1894

"La Luz Eléctrica", 1894



LECCIONES

DE

CÁLCULO INFINITESIMAL,

REDACTADAS POR

A. MIRANDA.

Teniente de Navío, Profesor de la Escuela Naval.

SEGUNDA EDICIÓN.

MADRID:

IMPRENTA DE FORTANET,

CALLE DE LA LIBERTAD, NÚM. 29

1886.



PRINCIPIOS GENERALES

DE

MECÁNICA

POR

A. MIRANDA

T. de N.

PROFESOR DE LA ASIGNATURA EN LA ESCUELA NAVAL.

FERROL

Establecimiento tipográfico de Ricardo Pita

SINFORIANO LOPEZ 142

1889.

Portadas de sus libros científicos

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Base Naval de La Graña, Ferrol



Base Naval - Escuela Naval Militar, Marín

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Base Naval de Ríos (ETEA, Vigo)



Base Naval de Mahón (Menorca)

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Administración Marítima

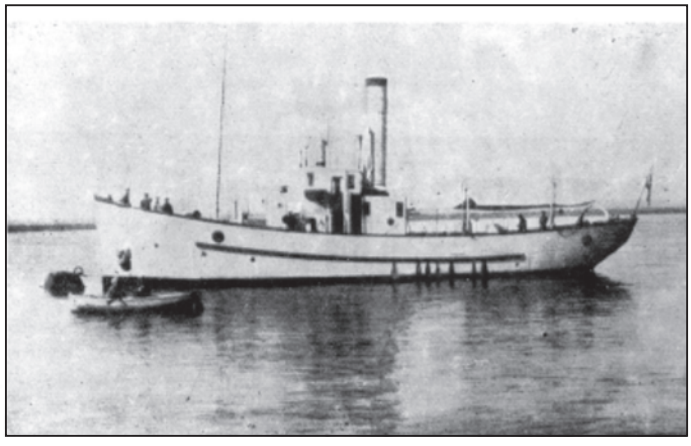




Barcazas

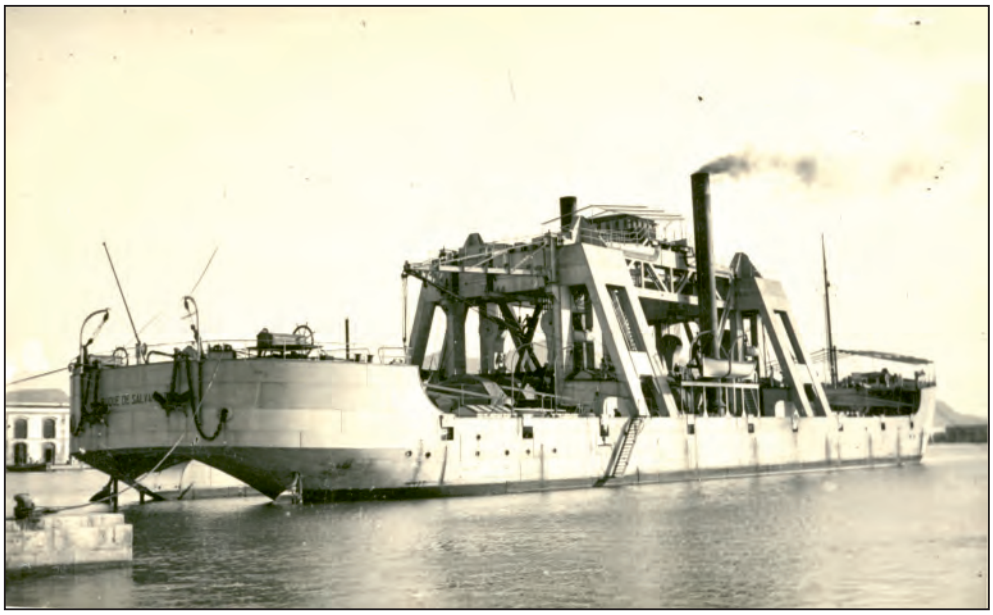


Flotilla de Submarinos



"*Condestable Zaragoza*"

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Buque de salvamento *"Kanguro"*



A la izquierda, tres submarinos clase A, y el crucero "*Extremadura*"

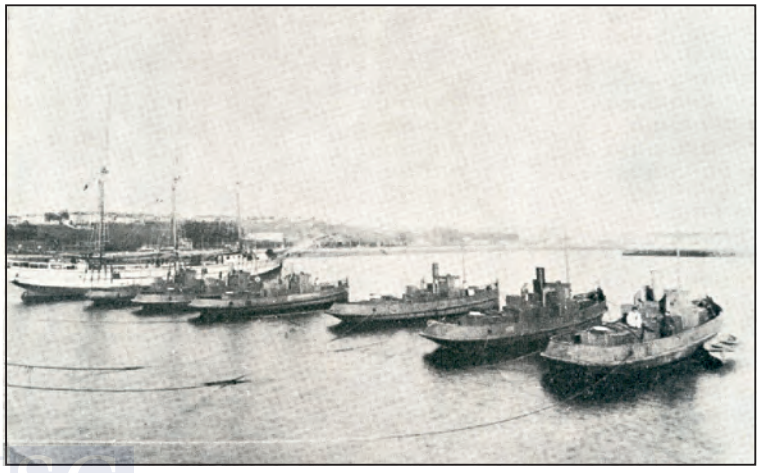
USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Destructor "*Lazaga*"



Crucero " *Méndez Núñez*"



Lanchas remolcadoras

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Crucero "*Almirante Cervera*"

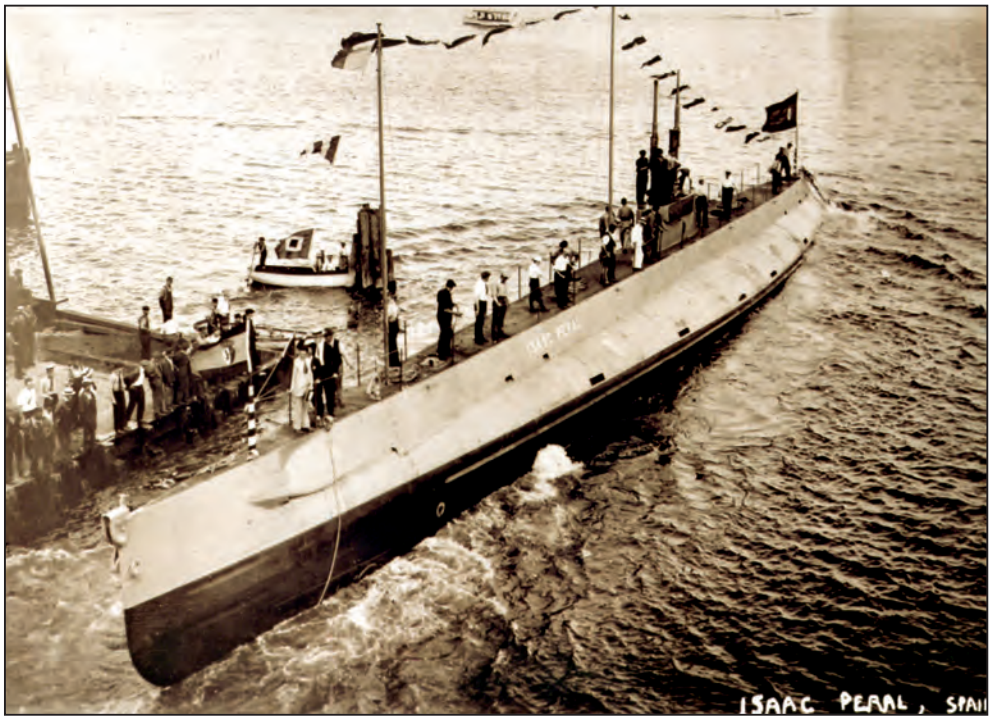


Destructor
"*Sánchez Barcáiztegui*"



Crucero
"*Reina Victoria Eugenia*"

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Submarino *"Isaac Peral"*, 1916



Cañonero "*Dato*"

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA



DIARIO ILUSTRADO. AÑO DECIMOSEXTO. N.º 5.403 5 CENTS.

ABC

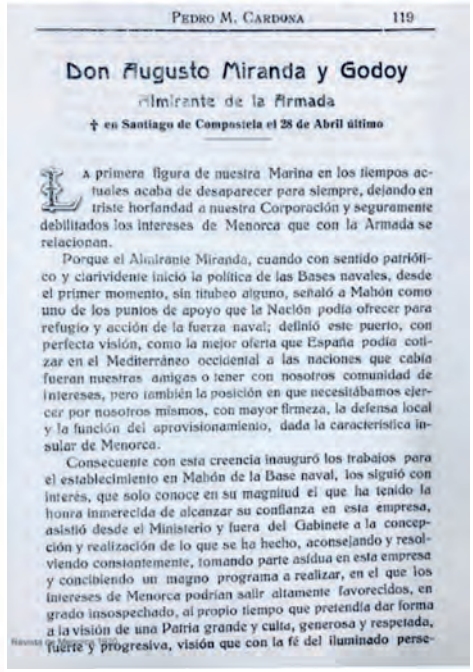
DIARIO ILUSTRADO. AÑO DECIMOSEXTO. N.º 5.403 5 CENTS.

FUNDADO EN EL AÑO 1903 POR D. TORCUATO LUCA DE TENA

MADRID, EN LA ESTACIÓN DEL NORTE

UN POCO DE CRITICA EL ENIGMA DE SHAKESPEARE

ABC, 1920



Don Augusto Miranda y Godoy

Almirante de la Armada

† en Santiago de Compostela el 28 de Abril último

La primera figura de nuestra Marina en los tiempos actuales acaba de desaparecer para siempre, dejando en triste horfandad a nuestra Corporación y seguramente debilitados los intereses de Menorca que con la Armada se relacionan.

Porque el Almirante Miranda, cuando con sentido patriótico y clarividente inició la política de las Bases navales, desde el primer momento, sin titubeo alguno, señaló a Mahón como uno de los puntos de apoyo que la Nación podía ofrecer para refugio y acción de la fuerza naval; definió este puerto, con perfecta visión, como la mejor oferta que España podía cotizar en el Mediterráneo occidental a las naciones que cabía fueran nuestras amigas o tener con nosotros comunidad de intereses, pero también la posición en que necesitábamos ejercer por nosotros mismos, con mayor firmeza, la defensa local y la función del aprovisionamiento, dada la característica insular de Menorca.

Consecuente con esta creencia inauguró los trabajos para el establecimiento en Mahón de la Base naval, los siguió con interés, que solo conoce en su magnitud el que ha tenido la honra inmerecida de alcanzar su confianza en esta empresa, asistió desde el Ministerio y fuera del Gabinete a la concepción y realización de lo que se ha hecho, aconsejando y resolviendo constantemente, tomando parte asídua en esta empresa y concibiendo un magno programa a realizar, en el que los intereses de Menorca podrían salir altamente favorecidos, en grado insospechado, al propio tiempo que pretendía dar forma a la visión de una Patria grande y culta, generosa y respetada, fuerte y progresiva, visión que con la fé del iluminado perse-

guía, la que le sostenía en las contrariedades, le infundía fuerzas en sus debilidades y le inspiraba el aliento y la esperanza para sus grandes concepciones. Porque el General Miranda y Godoy era una inteligencia soberana, fría, lógica, puesta al servicio de un corazón exaltado especialmente por el sentimiento del patriotismo; y se daba el caso curioso de que los pesimismos que aquella le dictaba, que no eran pocos ni dejaban de ser frecuentes, quedaban inmediatamente apagados por el fuego de su amor a la España grande, que era sinónimo en él con el sentimiento de su principal deber. Fué Ministro gran parte del tiempo que duró la tragedia europea última, lo fué con liberales y conservadores, formó en Gobiernos homogéneos y de concentración y pudo ser fácilmente así porque el Almirante Miranda era solo el gobernante de su Nación, era especialmente el manienedor de la neutralidad y de la salvación de España, que tenía como artículo de fé, era el español que asistía con todas sus actividades a su Patria en momentos difíciles para ella. Sentía a su Patria, se inspiraba en su Patria, no como esos fariseos de nuestra política, sino con el amor puro y noble del desinterés, resolvía pensando siempre en su Patria y... le hemos visto llorar, como lloran los hombres, por su Patria, cuando su debilidad en días difíciles recientes la llevó a tener que soportar vejaciones de poderosos y cuando el patriota consideraba, inundado su espíritu de amargura, como ahora España hubiera podido salir de esta crisis mundial regenerada y engrandecida en todos los órdenes de cosas y a donde la han conducido...

* * *

Así fué el General Miranda a quien Menorca debe recuerdo de gratitud y Mahón nunca debe borrar lo que conmemora la remembranza del que fué socio de Honor de nuestro Ateneo y mereció conservar su nombre en el paseo desde el que Dios haga que el espíritu del Almirante Miranda pueda contemplar completamente realizada su gran concepción...

* * *

Para el que estas líneas escribe, y para muchos de nosotros el Almirante Miranda significaba además el maestro, explicador clarísimo de matemáticas elementales, que nos preparó, el autor afortunado del *Cálculo infinitesimal* y de la *Mecánica racional* que hemos estudiado, el salvador de la dotación del «Cisneros» en su naufragio, logrando con su sangre fría y previsión hacer como segundo Comandante el salvamento completo, admirado por la marina inglesa, el que salvó al «Regente» en la ensenada de Lazanen...

El niño preparado por el Almirante Miranda para su ingreso en la Escuela, el adolescente iniciado en el saber por los libros del General, galardonados por la Academia de Ciencias, el oficial suyo del «Cisneros», el Ayudante de derrota en el «Regente», el que de oficial y jefe ha procurado secundarlo en el Ministerio... lleno con las flores de la gratitud y de la amistad la tumba del recuerdo del Almirante patriota, e invita a Menorca entera a no olvidar su bienhechor y a que tengamos una oración de piedad por el difunto y unidos derramemos una lágrima de condolencia con la familia y sus amigos, con la Marina y con la Nación entera.

Mahón 1 Mayo de 1920.

Pedro M. Cardona
Capitán de corbeta

Nota bibliográfica

Quelques jours a Menorca.—Junta de Ciències Naturals de Barcelona.—Anuari II. 1917, (segona part) pag. 595-600.

En dicha publicación aparece una interesante comunicación del *H. Bianor E. C.* dando cuenta de su excursión a nuestra isla en Abril de 1917, con miras a la recolección de plantas y por encargo del ilustre botánico Hermano Sennen y en la que halló las siguientes especies de las localidades que se citan:

Revista de Menorca, 1920



EFEMÉRIDE

Hoy martes, día 28 de abril de 2020, se conmemora el primer centenario de la muerte del **Almirante Augusto Miranda y Godoy**, Hijo Predilecto de Archidona por acuerdo del Pleno Municipal de 9 de diciembre de 1914, ratificado en 2014.

Augusto Miranda y Godoy, nacido en Archidona el 27 de mayo de 1855, desarrolló una dilatada carrera ligada a la Armada, demostrando una gran valía militar, diplomática y política, además de una significativa labor en el ámbito de la formación científica y técnica.

Fue Senador Vitalicio del Reino por designación regia y Consejero de Estado. Así mismo, fue Ministro de Marina en cinco ocasiones, siendo autor e impulsor de la conocida como "Ley Miranda", que marcó un hito en la historia naval de España y supuso la reestructuración y modernización de la Armada, siendo uno de sus efectos la creación del Arma Submarina Española.

Murió en Santiago de Compostela el 28 de abril de 1920, poco tiempo después de que el rey Alfonso XIII le ofreciese la Presidencia del Gobierno, cargo que declinó por su delicado estado de salud. Sus restos descansan hoy en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz).

Archidona conserva hoy en sus calles la memoria del Almirante: un azulejo evoca su nacimiento en el Paseo de la Victoria y un monumento, obra del escultor malagueño José Mª Ruiz Montes, preside la Plaza de los Hermanos Lafuente Alcántara.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



VIDA MARÍTIMA 1923 217

Homenaje a un marino ilustre



LA ISLA

Excmo. Sr. D. Augusto Miranda y Godoy



CULTURA NAVAL

INAUGURACIÓN DE LA ESTATUA EN BRONCE DEL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA Y GODOY

El monumento dedicado a Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), marino ilustre de España, fue inaugurado solemnemente el día 24 de junio en Archidona (Málaga), ciudad natal del almirante, de la cual es Hijo Predilecto. Se trata de una estatua de cuerpo entero que ha quedado ubicada en la Plaza de los Hermanos Lafuente Alcántara de esta localidad andaluza.

El acto fue copresidido por la alcaldesa de Archidona y el comandante de la Fuerza de Protección de la Armada (GEPROAR). Además de las autoridades y otras personalidades, la inauguración contó con la asistencia de más de sesenta descendientes y familiares del insigne almirante. Rindieron honores la Banda de Música, una Escuadra de Gastadores y una sección de Infantería de Marina del Tercio del Sur. El acto militar concluyó con un desfile por la Calle Nueva que sirvió de colofón en un día histórico para el municipio de Archidona.

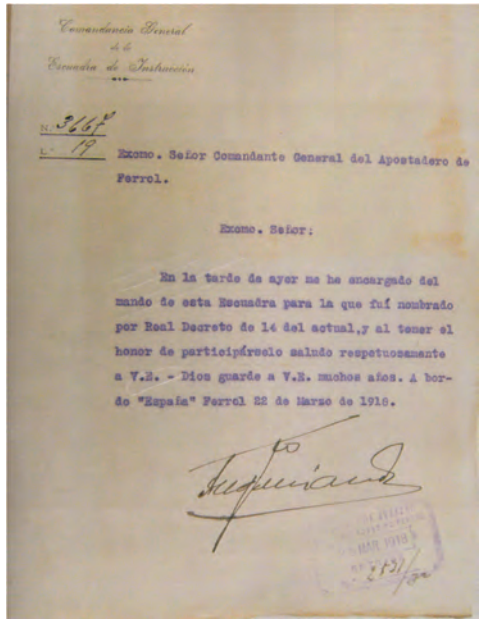
El autor de la estatua en bronce es José María Ruiz Montes, artista malagueño, escultor e imaginero, que estudió Escultura y Policromía en la Escuela de Artes San Telmo de Málaga. Las medidas de la escultura son 2,20 m desde la base a la cabeza y de despliegue algo más de un metro de profundidad. La base es de 70 x 87 cm. Se trata de un bronce fundido patinado oscuro con una tonalidad levemente grisácea. La obra fue encargada por la familia del almirante, nietos y biznietos y donada a la ciudad de Archidona. Con esta obra, el autor ha pretendido transmitir la marcialidad militar, la valentía y la inteligencia de un marino de gran prestigio que además fue insigne gobernante y gran científico.

J. M. R. M.

Inauguración de la estatua. Familiares del almirante Miranda. (Foto: J. M. R. M.).

622 [Octubre

RGM, 2017



Comandancia General de la Escuadra de Instrucción

N. 365
L. 19

Excmo. Señor Comandante General del Apostadero de Ferrol.

Excmo. Señor:

En la tarde de ayer me he encargado del mando de esta Escuadra para la que fuí nombrado por Real Decreto de 14 del actual, y al tener el honor de participárselo saludo respetuosamente a V.E. - Dios guarde a V.E. muchos años. A bordo "España" Ferrol 22 de Marzo de 1918.

Oficio, 1918

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



FERROL

DOMINGO 28 JULIO 2002. DIARIO DE FERROL

Augusto Miranda, aspirante de la Armada, en su juventud

El almirante Miranda y Godoy, ministro de Marina

El marino estuvo estrechamente ligado a Ferrol, donde residen familiares

El Panteón de Marinos Ilustres acogerá al almirante Augusto Miranda y Godoy

Redacción • Ferrol

Los restos mortales del almirante Augusto Miranda y Godoy, cesador en 1915 del Arma Submarina española, serán trasladados al Panteón de Marinos Ilustres que la Armada tiene en San Fernando el día 17 de septiembre. Aunque Miranda nació en Archidona (Cádiz) –en el año 1855–, vivió en Ferrol desde su infancia, ciudad a la que se trasladó su padre, médico de profesión. De hecho, en esta localidad desarrolló gran parte de su carrera y sus ocho hijos nacieron en esta localidad. El influjo de la Marina le llevó a él y a su hermano Luciano a cursar la carrera militar en la Escuela Naval Flotante, a bordo de la "Asturias". En la actualidad, buena parte de sus descendientes viven en Ferrol, como sus nietos José Luis, Paloma y Gonzalo Antón Miranda, así como biznietos y tataranietos.

El traslado de Augusto Miranda y Godoy a tu Diputación a través de la Orden 145/2002, de 27 de junio, el ministro de Defensa, Federico Trillo, a raíz de una propuesta que le fue elevada por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (Aljema). el teniente Francisco Torrente Sánchez. Esta decisión fue publicada en el Boletín Oficial de Defensa del día cinco del presente mes de julio.

El almirante Augusto Miranda y Godoy fue cinco veces ministro de Marina durante el reinado de Alfonso XIII, entre los años 1913 y 1919, tanto en gobiernos conservadores como liberales, siendo el más fiel custodio de la neutralidad de España durante la Primera Guerra Mundial.

Héroe de la guerra de Filipinas en 1898 como comandante naval de la isla del Corregidor, cabecilla al mando de varios buques de guerra, como el crucero "Reina Regente". Además, fue almirante del Arsenal de Ferrol y comandante general de la Escuadra y del Departamento de Cádiz.

El 1920, Augusto Miranda fue designado presidente del Consejo de Ministros, cargo que declinó por motivos de salud, falleciendo al poco tiempo –en mismo sitio– y consecuencia de una embolia y tras ser operado en el Hospital Real de Santiago de Compostela.

Impulsor de la Flota

La Armada le reconoce el haber sido el impulsor indiscutible de la Flota y creador del Arma Submarina, fruto del amplio programa naval de construcciones de la Ley de 17 de febrero de 1915, de la que es autor y, de hecho, conocida como "Ley Miranda". En esta sentido, cabe resaltar que uno de los buques construidos –inicialmente y sin programa, en destructor, llevó el nombre de "Almirante Miranda" en su honor.

Asimismo, fue artífice de la Ley de Retiros Navales, por la que se creó la base de A Graña, en Ferrol, Marín (hoy Escuela Naval Militar), Rota (Vigo, donde posteriormente se emplazó la ETEA), Mahón (Menorca) y San Fernando (Cádiz). La ciudad de Ferrol le debe también la creación, por Real Orden de tres de febrero de 1915, de la Escuela de Ingenieros y Maquinistas.

Pero, además, Augusto Miranda y Godoy destacó como hombre de ciencia y, en este sentido, fue autor de diversos estudios técnicos y de los libros "Cálculo infinitesimal" y "Mecánica racional y aplicada. Principios generales de la Mecánica", que fueron libros de texto en la Escuela Naval y premiados por la Academia de Ciencias de París.

El almirante, que fue consejero de Estado, recibió el nombramiento de senador vitalicio del Reino en 1914 y, a lo largo de su vida, recibió numerosas recompensas nacionales y extranjeras.

El almirante Augusto Miranda con su esposa, sus ocho hijos y seis nietos

Presencia del ministro de Defensa

Los actos se llevarán a cabo en dos partes. La primera, tendrá lugar en Madrid el día 13 de septiembre, y consistirá en la exhumación de los restos mortales en la sacramental de San Isidro, donde se le rendirán honores. Cuatro días después, ya en San Fernando, un cortejo fúnebre trasladará los restos de Miranda en un armón, recibiendo de nuevo honores militares, hasta el Panteón de Marinos Ilustres.

A continuación, se procederá a la entrega a la Armada de los restos de Augusto Miranda por parte de la familia, en concreto por Emilio Agustín Miranda, tanto nuevo otro del almirante, y se oficiará una ceremonia religiosa, para posteriormente darles cristiana sepultura.

El panegírico sobre su figura será pronunciado por el almirante general Carlos Vila Miranda, también familiar y nieto de Augusto Miranda, que fue almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (Aljema) entre los años 1980 y 1984.

Los actos estarán precedidos por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa y será presidida la audiencia de autoridades de la Armada, y civiles así como los descendientes de Miranda con del almirante homenajeado.



Antequera

ARCHIDONA

RECUERDOS. El almirante posa junto a sus familiares, algunos de cuyos descendientes residen en Archidona.

Fue el padre del arma submarina español. Nació en Archidona, pero en el pueblo pocos se acuerdan de él. Estos días, los restos del Almirante Augusto Miranda pasarán al Panteón de Marinos Ilustres

Marinero de tierra adentro

TEXTO: MÓNICA PÉREZ | FOTOS: SUR

DE GALA. Augusto Miranda fue ministro en cinco gobiernos.

ANTEQUERA

La Colegiata será escenario de la coronación canónica de los Dolores

L. ESCOBAR

La tradicional procesión de las candelas se celebrará mañana

L. ESCOBAR

Comandante en Filipinas

M. P. ARCHIDONA



Un recuerdo a la labor desarrollada

4 RECONOCIMIENTO



HOMENAJE. Arriba, los restos mortales de Augusto Miranda, escoltados por marineros y vehículos de Marina, son trasladados en un armón, abajo, un momento de la recepción de los restos a las puertas del Panteón.

DIARIO DE

San Fernando

Armada

Los restos de Augusto Miranda reposan entre marinos ilustres

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente, preside la inhumación de los restos del que fuera ministro de Marina a principios del siglo XX

HOMENAJE

Una compañía de honores escoltó los restos en un armón desde las instalaciones del TEAR al Panteón



ESCULTOR — JOSÉ MARÍA RUÍZ MONTES

El monumento inaugurado el 24 de junio de 2017 es una estatua de bronce, de cuerpo entero, sobre alto pedestal de piedra. Dicha estatua fue fundida en los talleres "Bronces Artísticos, S.L.", de Torrejón (Madrid), a partir de un barro elaborado en Málaga por el escultor malagueño José María Ruiz Montes. El Almirante aparece representado, de pie, y con uniforme de gran gala.

Ruiz Montes (1981-) está considerado como una de las grandes promesas del panorama escultórico andaluz, poseedor de un estilo impregnado de extremado realismo. Si bien destaca en el panorama artístico como artista especializado en arte sacro, reconociéndose el carácter innovador que aporta al lenguaje de la imaginería contemporánea, es también valorada su versatilidad según la temática de los encargos y reconocida su capacidad técnica y virtuosismo en el trabajo del barro.

El monumento de Augusto Miranda no solo incorpora el concepto de estatua como icono de fuerza conmemorativa y homenaje, sino que dimensiona un valor artístico como escultura que permite reconocer y asumir la instalación de la obra como un auténtico episodio de incremento cualificado del patrimonio artístico de la ciudad.

Estatua y pedestal han sido costeados por la familia del Almirante, lo que constituye una iniciativa de compromiso con la ciudad de Archidona, con la memoria de su historia y con su patrimonio. Por su parte, el Ayuntamiento optimiza la iniciativa dotando de espacio público a la estatua, en reconocimiento a la figura de un Hijo Predilecto de Archidona de notorio alcance histórico y ponderando el interés cívico de dicho monumento, asumiendo la instalación material de la misma.



LUGAR: Centro de Interpretación del Patrimonio Histórico y Cultural de Archidona

FECHAS: Del 24 de junio al 5 de julio de 2017

HORARIO: De 10:00 a 13:30 h; de 17:30 a 19:30 h.

Cerrado: domingos tarde y lunes.

VISITAS GUIADAS PARA GRUPOS: previa solicitud a oficinadeturismo@archidona.es

TLFNO: 952 71 64 79

Organiza: Iltre. Ayuntamiento de Archidona

Colaboran: Armada Española y Familia Miranda

EXPOSICIÓN

ALMIRANTE
AUGUSTO MIRANDA Y GODOY

Marino Ilustre de España
Hijo Predilecto de Archidona



DEL 24 DE JUNIO AL 5 DE JULIO DE 2017

CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

ARCHIDONA (MÁLAGA)

ALMIRANTE

AUGUSTO MIRANDA Y GODOY

Nació en Archidona (Málaga) el 27 de mayo de 1855, cursando sus primeros estudios en el Colegio Escolapio de la localidad. En enero de 1871, sentó plaza como Aspirante de la Armada en la Escuela Naval Flotante, siendo el número uno de su promoción.

Como oficial de Marina desarrolló su brillante carrera militar en destinos de embarco y de tierra, tanto en España como en Ultramar, tomando parte en la III Guerra Carlista y en las Guerras de Cuba, Filipinas y África. Destacó así mismo como erudito matemático y físico, autor de libros científicos de alto nivel como *Lecciones de Cálculo Infinitesimal* y *Principios Generales de Mecánico*, premiados por la Academia de Ciencias de París y declarados manuales de texto de la Escuela Naval.

Siendo Almirante de la Armada fue cinco veces Ministro de Marina, entre 1913 y 1919, durante el reinado de Alfonso XIII, llegando a ser, así mismo, Senador Vitalicio del Reino y Consejero de Estado.

Como Ministro de Marina fue artífice de la creación del Arma Submarina, dentro del marco de la ley de escuadra conocida en su honor como "Ley Miranda" (1915), hito en nuestra Historia Naval que supuso una trascendental reorganización y reestructuración de la Armada bajo los criterios más modernos de su época.

Fue designado por Alfonso XIII para ocupar el cargo de Presidente del Gobierno de la Nación, declinando tal ofrecimiento por motivos de salud. Falleció, de hecho, poco después, en Santiago de Compostela (La Coruña), el 28 de abril de 1920, siendo enterrado en Madrid, en el cementerio sacramental de San Isidro. Hoy sus restos descansan en el Panteón de Marinos Ilustres, de San Fernando (Cádiz), donde fueron inhumados el 17 de septiembre de 2002 tras su solemne traslado.

Es *Hijo Predilecto de Archidona*

desde el 9 de diciembre de 2014



Consejo de Ministros del Gobierno Dato, presidido por el Rey Don Alfonso XIII





HOMENAJE

La jornada del 24 de junio de 2017 viene a poner singular y brillante colofón al programa de homenaje de su ciudad natal al Almirante D. Augusto Miranda y Godoy: un homenaje debido a una egregia figura, que dejara tan destacada huella en el marco de la Historia de España y sobre todo de su Historia Naval en el primer tercio del siglo XX.

El 9 de diciembre de 1914, el pleno del Ayuntamiento de Archidona acordó por unanimidad y aclamación el nombramiento de Don Augusto Miranda y Godoy como 'Hijo Predilecto' de Archidona, asumiendo la sentida gloria y alta honra que sentía la Ciudad de que hubiera nacido en su seno una figura como él, General de la Armada Española, sabio marino, Senador Vitalicio del Reino y Consejero de la Corona, reconociéndose y destacando cómo había alcanzado sus elevados puestos no por influencias ni manejos políticos, a que siempre fue ajeno, sino tan sólo por sus profundos estudios, por su acrisolada honradez y por sus exclusivos y extraordinarios merecimientos.

Cien años después, el 9 de diciembre de 2014, fue ratificado dicho nombramiento por acuerdo unánime del pleno extraordinario del Ilustre Ayuntamiento de Archidona, procediéndose asimismo a colocar un retrato del Almirante en la denominada *"Sala de la Villa"*, en el histórico edificio de *La Cilla*, antigua sede del Ayuntamiento, y descubrir una placa conmemorativa en el *Paseo de la Victoria* alusiva a su lugar de nacimiento.

En la jornada del 24 de junio de 2017 se procederá a la solemne inauguración de un monumento dedicado a su memoria, consistente en un bronce de cuerpo entero, erigido en la *Plaza de los Hermanos Lafuente Alcántara*, y se ofrecerá una pequeña muestra expositiva sobre la figura del Almirante en el *Centro de Interpretación del Patrimonio Histórico y Cultural de Archidona*.



USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



EXCMO. SR. D. LORENZO DOMÍNGUEZ PASCUAL,

GOBERNADOR DEL BANCO DE ESPAÑA

Foto de Khalah.



EXCMO. SR. D. AUGUSTO MIRANDA Y GODOY,

MINISTRO DE MARINA

Foto de Franzen.



EXCMO. SR. D. AUGUSTO GONZÁLEZ BESADA,

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Foto de Khalah.

tras los bromistas reían ahora del gran duque, por haberse dejado insultar de una mujer...

***

El crudo invierno hizo enfermar á Cristeta. Durante el día, en el hotel, se pasaba las horas echada sobre la cama, muy tapada con la piel de un oso polar que compró á un mercader judío del *boulevard Newski*, mirando lánguidamente al imposible alorado, hablándole con el corazón, como se habla á los seres queridos que ya no están entre nosotros.

Por las noches, en el *restaurant*, seguía tocando como siempre, con el mismo entusiasmo que cuando estaba buena, respondiendo á sus compañeros, cuando la preguntaban por su salud, que no tenía nada, que aquello debía de ser un ataque de melancolía engendrado en su corazón por aquel invierno tan triste, en que no había un solo rayo de sol que alegrase el alma...

«Nieve—solía decir,—sólo nieve en los cielos, en las calles y en los corazones... Tanta nieve concluirá por matarme...»

Y se la veía extinguirse rápidamente, como una rosa cortada, como un pajarillo perdido en la estepa blanca é interminable...

Una noche faltó al concierto. Cuando al siguiente día la fueron á visitar sus compañeros, la hallaron pálida y muy triste.

Ella, al verlos, se hizo la valiente y les volvió á decir que no tenía nada, que era una niña llorona que había tenido pereza aquel día y no les había acompañado.

El director del sexteto, para hacerla reír, la dijo:

—Bien se ve, señorita Cristeta, que se ha quedado usted ayer en casa para hacer compañía á su «novio»...

Como aludía al retrato de *Chopin*, Cristeta se ruborizó y escondió bajo la piel del oso la «Polonesa en *la*» del maestro, que había estado repasando un momento antes.

Por la noche, haciendo un esfuerzo heroico, Cristeta fué á casa de *Cubat*, como de ordinario... La concurrencia, igual que todos los días, al tocar el sexteto la obra obligada del «novio», sonreía y la miraba con burla, sin ver que la alemanita se iba tornando lívida y su cabeza de niña iba languideciendo poco á poco sobre el mástil del violín...

Aquella fué la última noche que tocó Cristeta.

Fué su vida apagándose lentamente, concediéndola, como postrer favor, el que pudiese concluir aquel *Nocturno* del amado.

Al acabarle, «la novia de *Chopin*» cayó de rodillas, de un golpe, como si hubiera recibido un bastonazo en las corvas. Luego, el violín cayó de sus manos al abrirse éstas buscando un apoyo, y su cabecita de ensoñadora, peinada á lo *Polaire*, se inclinó bruscamente hacia atrás, mirando á lo alto, como si desde el techo del *restaurant* el «novio» la tendiese los amorosos brazos para cumplirle la promesa que la hacía en sus coloquios por las noches, de que cuando muriese estarían juntos por toda la eternidad...

. . . . . .

. . . . . .

Nadie se movió de su sitio. El insólito caso paralizó los miembros de los contertulios, dejándoles clavados en sus sillas..., mientras que la orquesta, como tierno homenaje, como prueba de respeto á aquellos amores santos, interpretó la *Marcha fúnebre*, de *Chopin*, que el público oyó silencioso, descubiertos los hombres, llorando las mujeres, en tanto que las notas majestuosas de la sublime *Marcha* ponían tristeza inefable en los corazones, y los ojos de la pobre «novia» se cerraban lentos, como si se adormeciese oyéndose á sí misma tocar un «piano»...

EZEQUIEL CUEVAS.

Santander.



SR. D. JUAN GÓMEZ PAMO,

CATEDRÁTICO DE FARMACIA

Y en Madrid el 9 del corriente.

Foto de Campúa.



SR. D. ELOY BULLÓN Y FERNÁNDEZ,

DIRECTOR GENERAL DE PRIMERA ENSEÑANZA

De fotografía.

LAS PIEDRAS PRECIOSAS Y SU COLORACIÓN

II

ASOCIAMOS de tan íntimo modo la idea de una piedra preciosa al color que generalmente ostenta, que se nos hace muy extraño concebir un rubí que no sea rojo, un zafiro no siendo azul, una esmeralda que no aparezca verde, un topacio que no sea amarillo. Sin embargo, ya se ha visto en otro artículo que la accidentalidad en los colores de las gemas es mucho menos discutible que la de las formas de gobierno.

Aparte de que piedras de la misma clase pueden ostentar coloraciones muy distintas, y de que piedras totalmente diferentes pueden presentar idéntico color, una misma gema es susceptible de cambios muy curiosos de matiz y aun de quedar incolora si se la somete á ciertas acciones, sin que por ello haya dejado de ser lo que era, sin que se haya alterado en lo esencial, que es su constitución química.

Son interesantísimos los hechos que respecto á estas modificaciones pueden citarse.

***

El calor, por ejemplo, decolora un gran número de piedras preciosas. Así, la turmalina roja (rubelita), la amatista, el jacinto y la mayor parte de las piedras azules (el zafiro, el lapislázuli, el apatito, la sodalita),

© Biblioteca Nacional de España

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

NECROLOGIA

El Almirante de la Armada, D. Augusto Miranda

A punto de terminar la impresión del presente número de la REVISTA GENERAL DE MARINA, recibimos la triste noticia de haber fallecido en Santiago, el 28 del actual, el Almirante de la Armada D. Augusto Miranda y Godoy.

Había nacido el General Miranda en Archidona, en 27 de mayo de 1855, y pertenecía a la promoción inicial de la Escuela Naval Flotante, inaugurada el año 71, y de la que salió con uno de los primeros puestos.

En el empleo de Alférez de navío navegó por distintos mares, incluso por los de Asia y los de nuestras antiguas Colonias, y poco después de ascender a Teniente de navío fué nombrado profesor de la Escuela Naval, consolidando su merecida reputación científica con la publicación del *Cálculo infinitesimal*, premiado por la Academia de Ciencias de París, y de su *Mecánica racional y aplicada*, y revelando allí sus excepcionales dotes de pedagogo.

En los empleos de Jefe halló numerosas ocasiones de distinguirse en el ejercicio de la profesión naval, y el último de sus mandos, que fué el del crucero *Reina Regente*, se la brindó propicia para demostrar sus excelentes aptitudes diplomáticas, contribuyendo con su labor personal a enaltecer el

nombre de España durante la comisión que desempeñó en Constantinopla en delicadas circunstancias.

La ley de organizaciones navales de 1908, que tan legítimas esperanzas malograra y tantos sacrificios impusiera a una gran parte del personal de la Armada, favoreció, en cambio, el acceso de otros oficiales a los altos puestos de la Marina, figurando entre ellos D. Augusto Miranda, que ascendió al generalato en 1913. Poco después fué nombrado Ministro de Marina, y por altísimas iniciativas desempeñó sin interrupción ese cargo con diversos partidos políticos, desde el 27 de octubre de 1913 hasta el 11 de Junio de 1917.

A los pocos meses de ser Ministro, en mayo de 1914, presentó a las Cortes un proyecto de ley para la continuación del programa de construcciones de 1908, proyecto que, por su orientación, por la forma de su desarrollo y por el magnífico preámbulo en que se exponían las ideas que lo inspiraban, constituye lo más acabado y perfecto que acaso se ha hecho y ni se ha dicho nunca acerca del problema naval de España.

La guerra europea, le obligó a modificar su plan. Era insensato emprender construcciones navales de cierta importancia en los momentos en que se iniciaban experiencias bélicas que habían de producir necesariamente cambios radicales en las unidades de combate, y el General Miranda sustituyó su primer proyecto por otro que sólo incluía buques rápidos y submarinos, y en el que se organizaban también las bases navales secundarias, indispensables para servirles de apoyo.

Los sensibles trastornos que en la producción y en los transportes mundiales produjo la magna contienda terminada en noviembre de 1918, y que aún subsisten en realidad, han demorado el cumplimiento de la ley de 1915, y el General Miranda muere sin haber visto realizada su obra, cuyo desarrollo siguió con tan vivo interés, aun en los cortos períodos en que no ha sido Ministro después de haberla iniciado, y durante los cuales ha ejercido los más importantes destinos de la Armada.

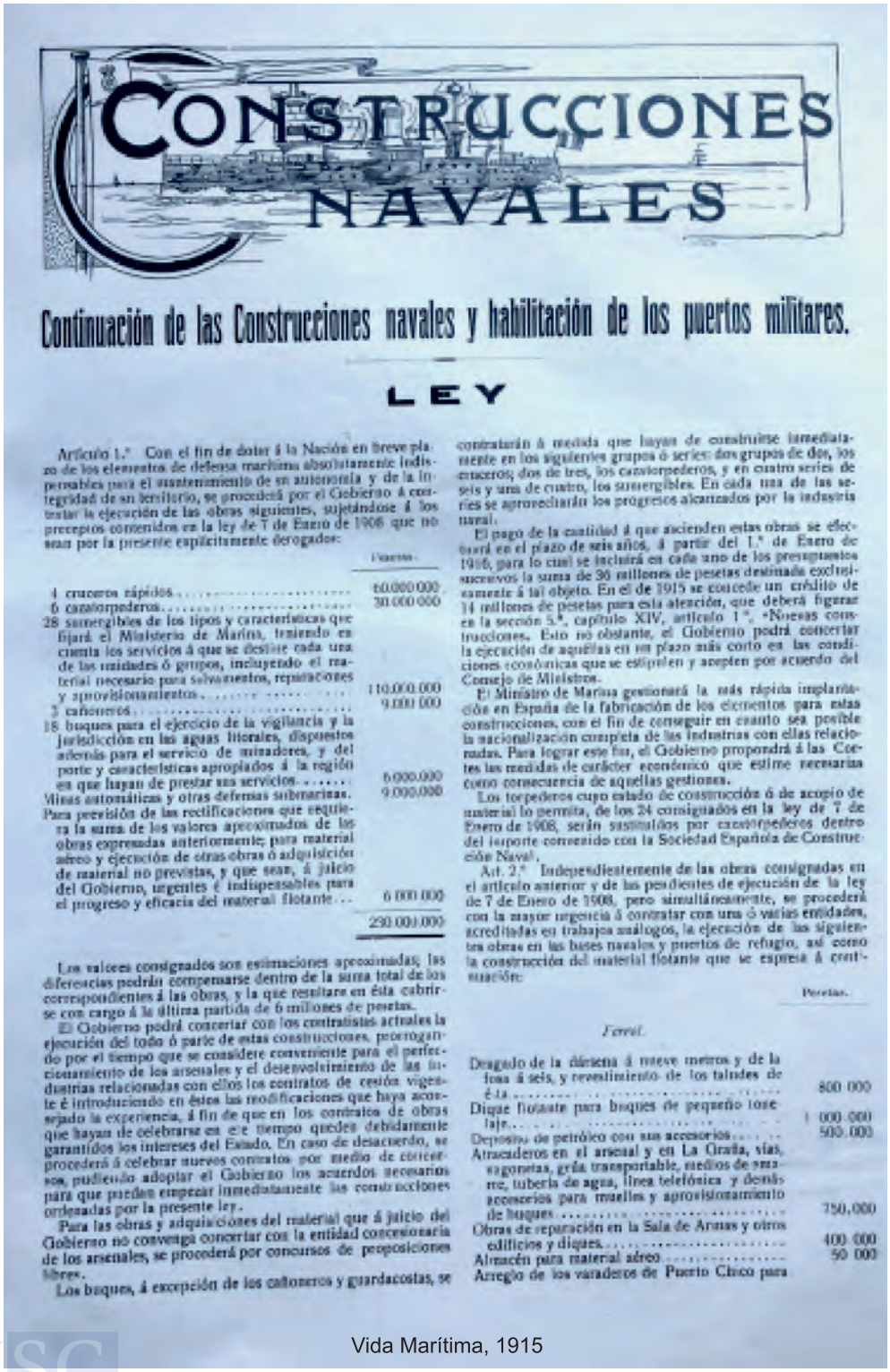
No es posible saber hoy en qué medida pudo influir la opinión del Ministro de Marina en las resoluciones del Gobierno que proclamó la neutralidad de España en la guerra mundial; pero si puede afirmarse que actos suyos, como gobernante, salvaron a veces circunstancias bien difíciles, y desviaron a la nación de peligrosas orientaciones; y que su presencia en los Consejos de la Corona constituía para muchos neutralistas una positiva garantía de seguridad; porque D. Augusto Miranda, además de ser un brillante Jefe naval y un expertísimo político, fué, por encima de todo, un gran español, y nunca fué más que un gran español.

La patria se ve privada de sus servicios cuando mayores frutos podían esperarse de sus dotes excepcionales, maduradas ya por la experiencia; cuando su energía y sus altos prestigios hubieran podido ser más útiles, acaso más necesarios, dentro de la Marina; cuando su inteligencia poderosa habría aportado valiosísimo concurso a futuros Gobiernos, cuyas posibilidades de éxito han de estar primordialmente condicionadas por una visión clara del porvenir.

Descanse en paz el Almirante ilustre, y sirva de homenaje a su memoria y de lenitivo al dolor de su distinguida familia la expresión del profundo duelo que hoy embarga a la Redacción de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Revista General de Marina, 1920

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



CONSTRUCCIONES NAVALES

Continuación de las Construcciones navales y habilitación de los puertos militares.

LEY

Artículo 1.° Con el fin de dotar á la Nación en breve plazo de los elementos de defensa marítima absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se procederá por el Gobierno á contratar la ejecución de las obras siguientes, sujetándose á los preceptos contenidos en la ley de 7 de Enero de 1908 que no sean por la presente explícitamente derogados:

	Pesetas.
4 cruceros rápidos	60.000.000
6 cazatorpederos	30.000.000
28 sumergibles de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina, teniendo en cuenta los servicios á que se destine cada una de las unidades ó grupos, incluyendo el material necesario para salvamentos, reparaciones y aprovisionamientos	110.000.000
3 cañoneros	9.000.000
18 buques para el ejercicio de la vigilancia y la jurisdicción en las aguas litorales, dispuestos además para el servicio de minadores, y del porte y características apropiados á la región en que hayan de prestar sus servicios	6.000.000
Minas automáticas y otras defensas submarinas.	9.000.000
Para previsión de las rectificaciones que requiera la suma de los valores aproximados de las obras expresadas anteriormente; para material aéreo y ejecución de otras obras ó adquisición de material no previstas, y que sean, á juicio del Gobierno, urgentes é indispensables para el progreso y eficacia del material flotante	6.000.000
	230.000.000

Los valores consignados son estimaciones aproximadas; las diferencias podrán compensarse dentro de la suma total de los correspondientes á las obras, y la que resultare en ésta cubrirse con cargo á la última partida de 6 millones de pesetas.

El Gobierno podrá concertar con los contratistas actuales la ejecución del todo ó parte de estas construcciones, prorrogando por el tiempo que se considere conveniente para el perfeccionamiento de los arsenales y el desenvolvimiento de las industrias relacionadas con ellos los contratos de cesión vigente é introduciendo en éstos las modificaciones que haya aconsejado la experiencia, á fin de que en los contratos de obras que hayan de celebrarse en este tiempo queden debidamente garantidos los intereses del Estado. En caso de desacuerdo, se procederá á celebrar nuevos contratos por medio de concurso, pudiendo adoptar el Gobierno los acuerdos necesarios para que puedan empezar inmediatamente las construcciones ordenadas por la presente ley.

Para las obras y adquisiciones del material que á juicio del Gobierno no convenga concertar con la entidad concesionaria de los arsenales, se procederá por concursos de proposiciones libres.

Los buques, á excepción de los cañoneros y guardacostas, se contratarán á medida que hayan de construirse inmediatamente en los siguientes grupos ó series: dos grupos de dos, los cruceros; dos de tres, los cazatorpederos, y en cuatro series de seis y una de cuatro, los sumergibles. En cada una de las series se aprovecharán los progresos alcanzados por la industria naval.

El pago de la cantidad á que ascienden estas obras se efectuará en el plazo de seis años, á partir del 1.° de Enero de 1916, para lo cual se incluirá en cada uno de los presupuestos sucesivos la suma de 36 millones de pesetas destinada exclusivamente á tal objeto. En el de 1915 se concede un crédito de 14 millones de pesetas para esta atención, que deberá figurar en la sección 5.ª, capítulo XIV, artículo 1.°, «Nuevas construcciones». Esto no obstante, el Gobierno podrá concertar la ejecución de aquéllas en un plazo más corto en las condiciones económicas que se estipulen y acepten por acuerdo del Consejo de Ministros.

El Ministro de Marina gestionará la más rápida implantación en España de la fabricación de los elementos para estas construcciones, con el fin de conseguir en cuanto sea posible la nacionalización completa de las industrias con ellas relacionadas. Para lograr este fin, el Gobierno propondrá á las Cortes las medidas de carácter económico que estime necesarias como consecuencia de aquellas gestiones.

Los torpederos cuyo estado de construcción ó de acopio de material lo permita, de los 24 consignados en la ley de 7 de Enero de 1908, serán sustituídos por cazatorpederos dentro del importe convenido con la Sociedad Española de Construcción Naval.

Art. 2.° Independientemente de las obras consignadas en el artículo anterior y de las pendientes de ejecución de la ley de 7 de Enero de 1908, pero simultáneamente, se procederá con la mayor urgencia á contratar con una ó varias entidades, acreditadas en trabajos análogos, la ejecución de las siguientes obras en las bases navales y puertos de refugio, así como la construcción del material flotante que se expresa á continuación:

	Pesetas.
Ferrol.	
Desagüe de la dársena á nueve metros y de la losa á seis, y revestimiento de los taludes de ésta	800.000
Dique flotante para buques de pequeño tonelaje	1.000.000
Depósito de petróleo con sus accesorios	500.000
Atracaderos en el arsenal y en La Graña, vías, vagonetas, grúa transportable, medios de amarre, tubería de agua, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques	750.000
Obras de reparación en la Sala de Armas y otros edificios y diques	400.000
Almacén para material aéreo	50.000
Arreglo de los varaderos de Puerto Chico para	

Vida Marítima, 1915

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

	Pesetas.
material flotante y construcción de un trabajadero cubierto	100.000
	3.600.000

Cádiz.

Dragado en los caños, balizamiento luminoso y extracción de objetos sumergidos	3.045.000
Muelles de atraque, expropiaciones, afirmado del terreno en la orilla del Poniente, vías, vagonetas, grúa transportable, medios de amarre, conducción de aguas, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques	3.283.000
Depósitos de petróleo y accesorios	500.000
Arreglo de talleres, edificios y diques, central eléctrica y caminos de comunicación con los departamentos situados fuera del arsenal	1.782.000
Almacén para material aéreo	50.000
Habilitación del polígono de Torregorda, comprendiendo vía, apartadero, medios de transporte, plataforma, montaje, grúa y afirmado del terreno	500.000
	9.120.000

Para trasladar la Escuela Naval á lugar situado en contacto inmediato con el mar en la bahía de Cádiz, incorporando á ella una estación de faenas sutiles y dotando el conjunto de todos los elementos necesarios, comprendiendo las obras y expropiaciones	4.000.000

Cartagena.

Dragado de la dársena, corte de los ángulos salientes de la entrada, habilitación de muelles, vías, grúa transportable, conducción de agua y demás accesorios para muelles	1.660.000
Dársena para torpederos y material flotante	1.500.000
Dique flotante de una capacidad mínima de 4.000 toneladas para torpederos y cruceros y servicios en el varadero de Santa Rosalía	2.000.000
Arreglo de los varaderos actuales	100.000
Depósitos de petróleo y accesorios	500.000
Almacén para material aéreo	50.000
Transformación de los edificios antiguos, habilitación de talleres y central eléctrica	1.150.000
Atracadero exterior	430.000
	7.390.000

Puertos de refugio.

Para las habilitaciones necesarias en los puertos que se designen como de refugio para torpederos y sumergibles	2.000.000
Para varaderos flotantes	1.800.000
	3.800.000

Material flotante.

Tres grandes remolcadores dispuestos para salvamentos y maniobra de minas	2.000.000
Dos remolcadores más pequeños ídem íd.	600.000
Seis lanchas para remolque de barcazas	300.000
Aljibes y barcazas para aprovisionamiento de carbón, petróleo, municiones, etc.	1.575.000
Dos machinas flotantes de cien toneladas	1.000.000
	5.475.000

Abastecimiento de aguas potables á las bases navales	7.000.000

Para efectuar este servicio se concertarán los Ministerios de Marina y de Fomento determinando si las obras se han de realizar por ejecución directa ó mediante subvención.

RESUMEN

Obras en Ferrol	3.600.000
Idem en Cádiz	9.120.000
Traslado de la Escuela Naval	4.000.000
Obras en Cartagena	7.350.000
Idem en puertos de refugio	3.800.000
Material flotante	5.475.000
Abastecimiento de aguas potables	7.000.000
	40.345.000

Los precios consignados son estimaciones aproximadas, y las diferencias se compensarán dentro de la suma total.

El importe total de las obras se satisfará en seis años por anualidades que se incluirán, previo acuerdo del Consejo de Ministros, en el presupuesto de gastos del Estado.

La adjudicación se verificará por concurso de proposiciones libres, que podrán comprender la totalidad ó parte de las obras. El Gobierno podrá aceptar libremente las que estime más ventajosas ó rechazarlas todas, teniendo en cuenta la garantía que represente el postor por su crédito industrial y el plazo ofrecido para la ejecución y entrega de la obra.

Para cumplir los preceptos expresados en la ley de 7 de Enero 1908 con la mayor exactitud y economía, el Gobierno estudiará y procurará arrendar todos los trabajos del arsenal de la Carraca, tanto los de carenas como los de nueva construcción, quedando facultado á ceder los talleres, almacenes, etc., en condiciones similares á la regulada para los establecimientos de Ferrol y Cartagena ó á la que en lo futuro se adopte.

Por el Ministerio de Fomento se dictarán las disposiciones necesarias para llevar hasta los arsenales las vías férreas de las tres bases navales, con la mayor urgencia, á fin de que puedan ser utilizadas para facilitar las obras que comprende esta ley, así como el dragado en los canales de acceso en los puertos comerciales y la habilitación de la boca de Sancti-Petri.

ARTICULO ADICIONAL

Se autoriza al Ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo á los créditos concedidos por esta ley hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento.

Se le autoriza asimismo para organizar el servicio en los submarinos con Oficiales del Cuerpo general de la Armada, y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los de Contramaestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas á las necesidades del nuevo material dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto.

(Sancionado y promulgado en 17 de Febrero de 1915.)



USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA





Visita de Alfonso XIII al Astillero de San Fernando, 1917

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



Llegada del féretro del Almirante Miranda, Estación del Norte, Madrid 1920 (ABC)



San Fernando Información

Miércoles, 18 de septiembre de 2002 — DIARIO INDEPENDIENTE DE LA MAÑANA — Año IX • Nº 3.116 • 0,90 Euros

ANTONIO ATIENZA

Miranda y Godoy, en el Panteón

Los restos mortales del almirante Augusto Miranda y Godoy reposan desde la mañana de ayer en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, tras una ceremonia presidida por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente, en representación del ministro de Defensa que no pudo acudir al acto por motivos de agenda. El almirante Miranda fue el impulsor del arma submarina en España y a él se le deben las bases y reglamentos de la Escuela Naval de San Fernando. Casi un centenar de familiares se dieron cita en la ceremonia. Páginas 6 y 7

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

Con el prisma de la filosofía de la historia y partiendo del concepto de biografía como método del conocimiento histórico (Wilhelm Dilthey), la presente tesis analiza de manera multidisciplinar la labor del Almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), con el objetivo de alcanzar una visión global e integral de su figura en la Historia contemporánea de España y, particularmente, en la historia de la ciencia. Comprende, a través de su obra, el estudio de su pensamiento científico, de su pensamiento político y, especialmente de su Pensamiento Naval, entendido este último en toda la amplitud y profundidad que este concepto abarca y a través de sus diferentes vertientes en función de la materia que aborda: génesis del pensamiento naval y materialización del mismo a través de la política naval que impulsó Augusto Miranda