

# LA REPERCUSIÓN PERIODÍSTICA Y PARLAMENTARIA DE LOS PLANES NAVALES DE AUGUSTO MIRANDA

David RUBIO MÁRQUEZ  
Doctor en Historia  
Recibido: 24/02/2022 Aceptado: 30/05/2022

## Resumen

Augusto Miranda Godoy, ministro de Marina del primer gobierno de Eduardo Dato, presentó ante las Cortes tres sucesivos planes navales. La reacción a los mismos en el Congreso de los Diputados se resume en un apoyo mayoritario de los partidos políticos y en una oposición enconada de la minoría republicana y otra menos rígida del diputado liberal Rafael Gasset. El miedo a la obstrucción parlamentaria hizo que Miranda retirara el primero de sus proyectos antes de comenzar la discusión en el hemiciclo. Lo substituyó por otro poco ambicioso con el objetivo de evitar el desempleo en el astillero de Ferrol. Contó con la neutralidad benevolente de Gasset y con una suave oposición de los diputados republicanos. El último programa naval, de febrero de 1915, tuvo en contra a los diputados republicanos, especialmente a Macià; no obstante, fue aprobado por una amplia mayoría de votos. La reacción de la prensa se fue modificando. En un primer momento, los rotativos se limitaron a informar de los proyectos gubernamentales; en una segunda etapa, se decantaron dos posturas: oposición desde la prensa republicana (*El País*) y apoyo tanto desde la prensa militar (*Heraldo Militar*) como desde la vinculada a una de las facciones del liberalismo (*La Mañana*).

*Palabras clave:* planes navales, obstrucción parlamentaria, oposición republicana, prensa.

## Abstract

Augusto Miranda Godoy, Eduardo Dato First Government Secretary of the Navy, produced three successive naval plans to the Parliament. The reaction they provoked in the House of Representatives can be summed up with a majority support of the political parties and a heated opposition from the Republican minority and a less rigid opposition of the liberal member of Parliament Rafael Gasset. Fear of parliamentary obstruction made Miranda withdraw the first of his projects before parliamentary debate was initiated. He substituted it for a less ambitious plan in order to avoid unemployment in Ferrol shipyard. He had the benevolent neutrality of Gasset and a mild opposition from the Republican representatives. The Republican representatives, particularly Maciá, were all against the last naval programme dated February 1915. Nevertheless, it was approved by a wide margin of votes. The press reaction started to change. At first, the newspapers restricted themselves to only giving information about the governmental projects. In a second stage two stances were opted for: opposition from the Republican press (*El País*) and support from the military press (*Heraldo Militar*) as well as from the one linked to one of the liberal factions (*La Mañana*).

*Key Words:* naval plans, parliamentary obstruction, Republican opposition, press.

NADIE podría negar la aportación de Augusto Miranda Godoy al desarrollo de la Armada española. Fue nombrado ministro de Marina el 28 de octubre de 1913, y cesaría en el cargo el 11 de junio de 1917. El suyo es un caso extraño en el régimen de la Restauración. Designado por Eduardo Dato, líder del partido conservador, mantendría el puesto de ministro durante el gobierno del partido liberal presidido por el conde de Romanones, que sustituyó a Dato el 9 de diciembre de 1915. Tanto su vida como su labor al frente del Ministerio de Marina han sido debidamente estudiadas. Jaime Antón Viscasillas y Alejandro Anca Alamillo han sido sus biógrafos<sup>1</sup>, y del estudio de sus sucesivos planes navales se han ocupado los historiadores navales Fernando de Bordejé y Morencos, Manuel Ramírez Gabarrús y Agus-

---

(1) ANTÓN VISCASILLAS, Jaime, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El almirante don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y senador del Reino*, edición de los autores, Ferrol, 2012. Para la participación de Miranda en la expedición a los Balcanes: ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «Un siglo de la presencia naval de España en el conflicto de los Balcanes», *Revista General de Marina*, núm. 2013, 207-217.

tín Ramón Rodríguez González<sup>2</sup>. También han merecido publicaciones específicas sus innovaciones en el campo de la aeronáutica naval<sup>3</sup> y en el desarrollo del Arma Submarina<sup>4</sup>.

El presente artículo pretende examinar un aspecto olvidado en las obras antes mencionadas: la repercusión periodística y parlamentaria de los sucesivos planes del contralmirante Augusto Miranda Godoy. En un régimen liberal como el de la España de la Restauración, entendemos imprescindible el análisis de lo publicado en la prensa y del contenido de los debates parlamentarios sobre cualquiera de los temas que suscitaron interés político, militar, económico, cultural o religioso. Para documentar el artículo se ha seleccionado eminentemente prensa de carácter nacional, buscando la mayor amplitud política posible. Así, se han consultado rotativos prorrepublicanos (*El País*), liberal-republicanos (*El Liberal*), representativos de las diferentes tendencias del liberalismo (*El Imparcial*, *Heraldo de Madrid*, *El Globo*, *La Mañana* y *La Correspondencia de España*), conservadores (*La Época*), carlistas (*El Siglo Futuro*) o tradicionalistas (*El Correo Español*). También se ha examinado información recogida en cabeceras militares (*Heraldo Militar*, *La Correspondencia Militar* y *El Telegrama del Rif*). En cuanto a la prensa local, los criterios de selección han sido dos: 1) la proximidad geográfica a Ferrol, por ser su astillero, en principio, el más involucrado en los planes navales de Miranda (*El Eco de Santiago*, *El Noroeste* y *El Progreso*), y 2) la facilidad para su consulta, amén de que su ámbito provincial de difusión perteneciera al litoral cantábrico o al mediterráneo (*El Cantábrico*, *Diario de Valencia* y *El Día*). Las revistas han sido escogidas atendiendo a su lejanía ideológica del gobierno conservador (*Revista Semanal Ilustrada Acción Socialista*); a su especialización en información marítima (*Vida Marítima*, órgano de la Liga Marítima Española y, a través de ella, vinculada al partido conservador); a sus relaciones con los ingenieros –entre ellos se contaban los navales– o con el mundo de la siderurgia –tan interesado en los planes navales– (*Madrid Científico* y *La Industria Nacional*), o a su gran popularidad (*Mundo Gráfico*). Para documentar la repercusión parlamentaria –no podía ser de otra forma– se ha recurrido a los Diarios de Sesiones del Congreso y del Senado de la legislatura 1914-1915. Las intervenciones en contra del proyecto gubernamental las hemos reflejado de manera sucinta. También hemos consultado los libros

(2) BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*, San Martín, Madrid, 1978, pp. 231-242; RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina española*, Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1983, pp. 37-41; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles, 1898-1920*, Galland Books, 2010, pp. 236-266.

(3) ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «El almirante Augusto Miranda y la génesis de la aviación naval», *Revista General de Marina*, t. 276, 2019, 5-20.

(4) ÍDEM: «Centenario del Arma Submarina. Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación», *Revista de Historia Naval*, núm. 127, 2014, 43-67; MARTÍNEZ-MERELLO y DÍAZ DE MIRANDA, Carlos: «Creación del Arma Submarina», *Historia del Arma Submarina española. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 71, 2015, pp. 58-61.

contemporáneos de Víctor Concas y Ramón Auñón (marqués de Pilares). Conscientemente, hemos dejado fuera de nuestro trabajo tanto las características de los navíos como el proceso de construcción de los barcos programados en los planes navales de Miranda, al ser aspectos de los que se han ocupado sobradamente otros estudios<sup>5</sup>.

### El primer plan naval de Augusto Miranda

Eduardo Dato formó su gobierno el 27 de octubre de 1913. A pesar de haber incorporado en el gabinete al antiguo maurista José Sánchez Guerra para Gobernación, debería vencer la oposición de Antonio Maura, líder del partido conservador. Maura se hallaba apartado temporalmente de la política, pero entre sus seguidores, compuestos en buena parte por conservadores jóvenes, había surgido una corriente maurista impulsada por Ossorio y Gallardo. Una de las primeras decisiones de Dato consistió en dictar un decreto por el que se autorizaba la creación de mancomunidades entre las diputaciones provinciales, facultad a la que se acogieron las cuatro diputaciones catalanas<sup>6</sup>. Dato contaba con la benevolencia de los catalanistas y la solidaridad del partido liberal<sup>7</sup>. También con el apoyo de Alejandro Lerroux<sup>8</sup>. El problema más grave en los primeros meses del gobierno de Dato fue la lucha contra El Raisui en Marruecos<sup>9</sup>.

El mensaje de la Corona, leído en el Congreso de los Diputados el 2 de abril, dejaba clara la intención del nuevo gobierno de proseguir la labor de reconstrucción naval iniciada con la ley de 7 de enero de 1908, anunciando expresamente: «... mi Gobierno os someterá proyectos encaminados a mantener sin discontinuidad el trabajo de los astilleros, a dar en ellos la mayor participación posible a las industrias nacionales anexas»<sup>10</sup>. Víctor Concas, durante el debate sobre el mensaje de la Corona, abogó por la continuación de las construcciones navales, para evitar el paro en los arsenales<sup>11</sup>. También afirmó que el Gobierno debía pronunciarse sobre «escuadra sí, escuadra no». Augusto Miran-

---

(5) Sobre el proceso de construcción se puede consultar: JUAN-GARCÍA AGUADO, José M.<sup>a</sup> de: *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (1909-1936)*, Editores del Henares, Guadalajara, 2015. Sobre las características de los barcos: AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, San Martín, Madrid, 1980, y CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus historia, 1875-1975*, Real del Catorce, Madrid, 2014.

(6) SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*, RBA Coleccionables, Madrid, 2005, pp. 328-321.

(7) MORENO LUZÓN, Javier: *Romanones. Caciquismo y política liberal*, Alianza Editorial, Madrid, 1998, p. 302.

(8) ÁLVAREZ JUNCO, José: *El emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Alianza Editorial, Madrid, 1990, p. 423.

(9) ALÍA MIRANDA, Francisco: *Duelo de sables. El general Aguilera, de ministro a conspirador contra Primo de Rivera (1917-1931)*, Biblioteca Nueva, Madrid, 2006, pp. 80-82.

(10) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1914*, Imprenta de Ricardo F. de Rojas, Madrid, 1915, p. 159.

(11) *El Liberal*, 2 de mayo de 1914.

da contestó: «Escuadra sí»<sup>12</sup>. Resultaba inevitable que el ministro de Marina presentara un proyecto para la construcción de una nueva escuadra. Miranda procedió a la lectura de su plan naval ante el Consejo de Ministros, para lo que empleó «más de una hora». El plan estaba «basado en proyectos anteriores» y constaba de disposiciones «breves y que, como es sabido, se relacionan con la construcción de la segunda escuadra»<sup>13</sup>. El programa naval tenía el apoyo del ministro de Hacienda, imprescindible ante lo elevado de los gastos presupuestados<sup>14</sup>. Aprobado por el Gobierno<sup>15</sup>, el ministro de Marina leyó en el Congreso de los Diputados, el 7 de mayo de 1914, un proyecto de ley sobre «continuación de construcciones navales y habilitación de puertos militares»<sup>16</sup>. El texto constaba de un largo preámbulo y seis artículos. El artículo tercero fijaba las nuevas construcciones programadas:

«Un acorazado, previsto de los más modernos elementos de combate, cuyo coste no excederá de 70 millones, y cuya quilla se colocará al botarse al agua el *Jaime I*, debiendo ser lanzado á su vez en 1917 y quedar dispuesto á prestar servicio en 1918. Se consigna para su construcción, hasta fin de 1917, 61.200.000 pesetas.

Un segundo acorazado, cuya quilla se pondrá al caer al agua el anterior en 1917, y cuyas características se determinarán oportunamente. Se consigna para esta obra, hasta fin de 1917, cinco millones de pesetas.

Un crucero rápido contratorpedero de unas 1.000 toneladas, cuyo coste aproximado será de 4.500.000 pesetas, y que deberá prestar servicio en el año 1917. Se consignan para su construcción, hasta fin de 1917, 4.500.000 pesetas. Para empezar otro buque semejante al anterior se consignan, hasta fin de 1917, 2.500.000 pesetas.

Tres sumergibles, que deberán estar terminados en 1918, cuyo coste aproximado es de tres millones cada uno. Se consignan para su construcción ó adquisición, hasta fin de 1917, nueve millones de pesetas.

Para empezar otros tres, un millón de pesetas.

Para terminar las obras pendientes por virtud de la ley de 7 de Enero de 1908, 14.100.000 pesetas.

Gastos de habilitación y construcciones de adquisiciones no previstas, 10.700.000 pesetas.

Total, 108.000.000 pesetas»<sup>17</sup>.

También se consignaban 50 millones de pesetas para obras en Ferrol (15,632), Cádiz (9,493) y Cartagena (19,4), y para material flotante (5,475). En su artículo cuarto establecía la venta del material inservible o anticuado, cuyo producto se destinaría a la adquisición de guardapescas y cañoneros. Los torpederos de la Ley Ferrándiz cuyo estado de construcción o acopios lo permitieran serían sustituidos por destructores del tipo Bustamante. Como ha

---

(12) *La Correspondencia de España*, 2 de mayo de 1914.

(13) *El Siglo Futuro*, 25 de abril de 1914.

(14) *El Siglo Futuro*, 20 de abril de 1914.

(15) *Gaceta de Madrid*, núm. 130, 10 de mayo de 1914, pp. 329-332.

(16) Diario de Sesiones de Cortes. Congreso (DSC), núm. 22, 7 de mayo de 1914, p. 507.

(17) DSC, núm. 22, apéndice único, 7 de mayo de 1914, p. 3.

apuntado Rodríguez González, «roza ya la genialidad el que Miranda [en la ley] prevea medios aéreos»<sup>18</sup>, siendo así que a los tres arsenales se destinaban recursos para construir un «almacén para material aéreo». El total de gastos programados ascendía a 241,8 millones de pesetas.

Para emitir el preceptivo dictamen sobre el proyecto de ley fue designada una comisión parlamentaria, integrada por siete miembros, el día 19 de mayo<sup>19</sup>. Luis Espada Guntín fue elegido presidente de la misma, y Manuel Argüelles, secretario<sup>20</sup>. La comisión procedió a la presentación de su primer dictamen el 19 de junio, introduciendo modificaciones importantes en el proyecto original. El definitivo fue aprobado el 30 de junio<sup>21</sup>.

¿Qué repercusiones mediáticas tuvo el primer plan presentado por Augusto Miranda? La revista *Madrid Científico* informó erróneamente sobre la construcción de nueve acorazados de 25.000 toneladas,

«entregándose cada uno en un plazo de diez y ocho meses, y del tipo más moderno que construya la nación más adelantada en construcciones navales. Sumergibles se construirán también algunos, aunque no podemos determinar su número. Respecto á cañoneros y torpederos, no hay el propósito de construirlos, por haber prescindido de la construcción de los mismos las principales naciones»<sup>22</sup>.

Los periódicos *La Correspondencia de España*, *El Globo*, *El Imparcial*, *El País*, *Heraldo Militar* y *El Liberal* reprodujeron en sus páginas íntegramente el articulado del proyecto. *La Correspondencia de España*, diario de carácter liberal, lo justificaba subrayando la «importancia» de este, «no solo por el porvenir para nuestra Armada, sino por lo que se refiere a nuestra situación económica». *Heraldo Militar* titulaba su información «Un proyecto importante»<sup>23</sup>. Otros diarios se limitaron a dar cuenta de la presentación del proyecto en el Congreso por el ministro de Marina<sup>24</sup>. También las revistas *La Industria Nacional* y *Vida Marítima* reprodujeron íntegramente el proyecto, incluido su preámbulo<sup>25</sup>. En *Vida Marítima* se podía leer: «Por su excepcional importancia y por responder en su conjunto a los patrióticos ideales e insistentes gestiones de la Liga Marítima, publicamos con el aplauso que justamente merece el Proyecto de ley». En Galicia, *El Eco de Santiago* publicaba un amplio extrac-

---

(18) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ: ob. cit. p. 247.

(19) DSC, núm. 30, 19 de mayo de 1914, p. 147.

(20) DSC, núm. 31, 20 de mayo de 1914, p. 778; *La Correspondencia de España* y *La Época*, 19 de mayo de 1914.

(21) DSC, núm. 59, 19 de junio de 1914, p. 1468 y apéndice 4. Reprodujo en sus páginas el primer dictamen *La Época*, 21, 25 y 27 de junio de 1914. El dictamen definitivo fue publicado por *Vida Marítima*.

(22) «Avance del plan naval español», *Madrid Científico*, núm. 806, 1914, p. 151.

(23) *El Globo* y *La Correspondencia de España*, 8 de mayo de 1914; *El Imparcial* y *El País*, 8 de mayo de 1914; *Heraldo Militar* y *El Liberal*, 9 de mayo de 1914.

(24) *El Correo Español*, 7 de mayo de 1914.

(25) *La Industria Nacional*, núm. 77, 29 de mayo de 1914, 650-658; *Vida Marítima*, núm. 446, 20 de mayo de 1914, 12-214.

to del proyecto gubernamental, y el rotativo lucense *El Progreso* transcribió íntegramente el articulado<sup>26</sup>. En Ferrol, como era de esperar, la noticia fue recibida favorablemente<sup>27</sup>.

Un rasgo común que caracteriza esta primera fase de la repercusión mediática es la ausencia de oposición al proyecto gubernamental. Todos los diarios consultados, independientemente de su orientación política, se limitan a reproducir el proyecto de ley. Editorializan sobre el tema el periódico militar *Heraldo Militar* y *La Correspondencia de España*. *Heraldo Militar* divide su artículo en dos partes. En la primera procede a analizar algunos aspectos del plan presentado por Miranda. Se muestra partidario de los acorazados, aunque pone un reparo: «el de que el ministro de Marina no defina desde luego las condiciones que habrá de reunir ese primer acorazado cuya quilla se ha de colocar al ser botado el *Jaime I*. Ello tiene explicación en cuanto atañe al segundo acorazado, cuya quilla ha de colocarse en 1917, pues de aquí á entonces pueden variar mucho las ideas predominantes hoy en cuestiones de construcción naval». Aplauda la inclusión de sumergibles porque «esta es una senda por la que marchan ya sin vacilaciones todas las Marinas del mundo», y concluye esta primera parte haciendo un encendido elogio a la labor de la Sociedad Española de Construcción Naval. En la segunda, mucho más extensa, hace un resumen de todas las actividades emprendidas desde su fundación por la empresa naval antes citada<sup>28</sup>. Por su parte, *La Correspondencia de España* centra su análisis en la pretensión de que se construyan en el país la totalidad de los elementos que componen un buque de guerra. Argumenta que, a pesar de las ingentes dificultades a afrontar para ello, España tiene todos los recursos naturales necesarios para la fabricación de blindajes y cañones. Eso sí, habría que salvar dos importantes obstáculos: la carencia de suficiente personal técnico y la necesidad de importar cierta cantidad de lingotes suecos. Para solventar la primera dificultad bastaría con que, como en su momento hicieron Francia y Estados Unidos, «en los primeros años (...) ingenieros y contramaestres extranjeros asumiesen la dirección técnica en los cometidos de estas dos categorías y educasen á los españoles durante un cierto tiempo». En cuanto a las importaciones suecas, «lo mismo ocurre a todas las fábricas dedicadas a estas construcciones en Europa y América, porque ninguno de los hierros colados hematites producidos en el mundo tienen la pureza en fósforo y en azufre que el de las más reputadas marcas de Suecia». Cierra el artículo apuntando que el 75 por ciento del coste de un acorazado lo acapara la mano de obra, por lo que es «el obrero, y no el capitalista, el que saldrá más beneficiado con la patriótica iniciativa del ministro de Marina»<sup>29 30</sup>.

---

(26) *El Eco de Santiago* y *El Progreso*, 9 de mayo de 1914.

(27) *El Noroeste*, 9 de mayo de 1914.

(28) «Las construcciones navales», *Heraldo Militar*, 25 de mayo de 1914, pp. 2 y 3.

(29) «La grande industria siderúrgica y la segunda escuadra», *La Correspondencia de España*, 24 de mayo de 1914, p. 2.

(30) *Ibidem*.

En junio aparecieron los primeros barruntos de crítica al plan de Augusto Miranda. El gobierno de Eduardo Dato se proponía aprobar tres importantes proyectos: el relativo a los azúcares, la continuación de las construcciones navales y la concesión del crédito relativo a la Exposición de Industrias Eléctricas de Barcelona<sup>31</sup>. Rafael Gasset anunció su oposición frontal al proyecto de segunda escuadra mediante la presentación de una proposición incidental en el Congreso. Pediría que el proyecto fuese retirado mientras no se hubiera definido la situación internacional y no se iniciara simultáneamente la inversión en obras de reconstrucción interior. Para presionar el Gobierno utilizó al periódico *El Imparcial*<sup>32</sup>. Gasset no estaría solo. En el Congreso «se habló bastante de los propósitos de las oposiciones de combatir el proyecto de segunda escuadra»<sup>33</sup>. La minoría demócrata y republicana también se manifestó en contra del proyecto gubernamental<sup>34</sup>. El diputado republicano Manuel Hilario Ayuso e Iglesias, después de preguntar al presidente del Congreso si estaba prevista la discusión del proyecto de escuadra, al recibir una respuesta positiva, procedió a presentar cuarenta y dos enmiendas a la primera mitad del artículo primero. El también republicano Luis Talavera Pardo, el día 23, presentó veintiuna, y otras sesenta al día siguiente<sup>35</sup>. Los republicanos anunciaron la presentación de seiscientas enmiendas al proyecto, y «en vena» estaban «de formular y suscribir muchas más hasta hacer imposible la aprobación del proyecto»<sup>36</sup>. Como en el caso de Gasset, utilizaron la prensa adicta para exponer su rechazo absoluto. Así, *El País* editorializaba al respecto: «Es mentira que el Gobierno necesite que las Cortes aprueben el proyecto de segunda escuadra para no tener necesidad de despedir a muchos obreros. = A quien corre prisa la aprobación es a los zánganos, a los parásitos, a los capitalistas sin Dios y sin patria que forman la llamada Sociedad Española de construcciones navales». Tras vincular la aprobación de las nuevas construcciones navales a la necesidad de salvar las dificultades financieras de la citada empresa, el rotativo republicano realizaba un resumen de los argumentos de socialistas, radicales y jaimistas para oponerse a la construcción de la nueva escuadra. Y finalizaba anunciando la oposición de los demócratas y de Gasset, aunque presagiaba que los otros diputados del partido liberal sucumbirían «a los deseos de Romanones»<sup>37</sup>. Unos días después retorna a las críticas: «La minoría de Conjunción republicano-socialista es totalmente opuesta, no a la

---

(31) *El Imparcial*, 20 de junio de 1914.

(32) *El Imparcial*, 29 de junio de 1914; SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos: *Prensa y política en la España de la Restauración*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1999, p. 327.

(33) *El Imparcial*, 20 de junio de 1914.

(34) *El Proteccionista*, 30 de junio de 1914.

(35) DSC, núm. 58, 23 de junio de 1914, p. 1577, y núm. 59, 24 de junio de 1914, p. 1611; *La Correspondencia Militar*, 23 de junio de 1914; *El Día*, 24 de junio de 1914; *El Imparcial*, 25 de junio de 1914.

(36) *El Imparcial*, 27 de junio de 1914.

(37) «Ruinoso y deshonoroso. El proyecto de segunda escuadra», *El País*, 29 de junio de 1914.



Marina de guerra, como por ahí se dice, sino a la construcción de estas escuadras, la primera, la segunda y las que vengan después»<sup>38</sup>. Alega el diario madrileño que las nuevas construcciones eran impuestas a España por Reino Unido en virtud de los acuerdos de Cartagena, y reitera su rechazo a la Sociedad Española de Construcción Naval, a la que califica de parasitaria y de causante del hambre entre sus operarios<sup>39</sup>. El 4 de julio, en un nuevo editorial, *El País* recuerda la oposición de Joaquín Costa a la ley de escuadra de José Ferrándiz Niño en diciembre de 1907; reincide en su rechazo a la Sociedad Española de Construcción Naval, y anuncia la «obstrucción al desatino, inmoral, antipatriótico proyecto de escuadra». En esta labor obstruccionista, avisa el diario, los republicanos contarían con el respaldo de radicales, reformistas y tradicionalistas, y de Macià y Gasset<sup>40</sup>. Como muestra del apoyo de los tradicionalistas, *El Correo Español* aplaude el rechazo al plan de escuadra divulgado por *El País* y anuncia: «Combatimos este plan ruinoso (...) por entender que los barcos que construye Vickers no resuelven ninguna necesidad nacional ni son una garantía para la defensa de la Patria». Se opone a la construcción de acorazados, abogando por una escuadra defensiva compuesta por torpederos y sumergibles apoyados por el artillado de las costas. Al igual que los republicanos, los tradicionalistas culpan al Reino Unido de la construcción de la escuadra. Señala por último: «... los buques de Vickers, además de los defectos que antes señalamos, resultan un 40 por 100 más caros de lo que deberían ser ...»<sup>41</sup>. El editorial de *El Liberal* anuncia su intención de hablar lo menos que pueda del proyecto. Después de realizar una breve reseña del plan, incidía en la vinculación de la construcción de los barcos con egoístas intereses locales (Ferrol, Cartagena y Cádiz) e intereses industriales: «... se trata, miradas desde alto las cosas, de alimentar industrias mucho menos nacionales que extranjeras». Como podemos observar, los planteamientos son similares: la escuadra es una imposición británica que beneficiaba a la Sociedad Española de Construcción Naval, participada por la inglesa Vickers. Por último, la revista *Madrid Científico* informa de la venta de dos acorazados norteamericanos a Grecia. Ambos navíos eran similares a los España y se consideraban obsoletos. Basándose en estos precedentes, el articulista formula el siguiente interrogante: «¿vale la pena de que nuestra nación se imponga los inmensos sacrificios que suponen el proyecto de la llamada segunda escuadra?»<sup>42</sup>.

El apoyo más entusiasta al proyecto de Miranda llegó del periódico *Heraldo Militar*. El rotativo se interrogaba sobre si, en caso de que Gasset fuera miembro del Gobierno, sin abandonar sus ideales sobre el fomento de la agricultura, se atrevería a pedir la retirada del plan naval<sup>43</sup>. En junio publica dos editoriales en defensa del rearme naval. En el primero se defiende la construc-

(38) «Los republicanos y la escuadra», *El País*, 2 de julio de 1914.

(39) *Ibidem*.

(40) «Proyecto de escuadra. ¿Ahora o en Octubre?», *El País*, 4 de julio de 1914.

(41) *El Correo Español*, 26 de junio de 1914.

(42) *Madrid Científico*, núm. 817, p. 385.

(43) *Heraldo Militar*, 23 de junio de 1914.

ción de la escuadra afirmando que con ello se tendría «asegurada la vida del obrero, fomentada la riqueza, protegido nuestro comercio, garantizada la independencia nacional, extendida nuestra industria y reducida la emigración»<sup>44</sup>. El segundo editorial pide un apoyo explícito al plan de Dato, pues en otro caso se causaría «un perjuicio gravísimo [al] personal obrero que, a costa de tantos esfuerzos», se había ido creando «en la factoría ferrolana». Censura la falta de una eficaz campaña de sensibilización popular sobre la necesidad de un poder naval. Concluye augurando que «el patriotismo de la mayoría y de las minorías monárquicas» sería «suficiente para poner dique a maquinaciones que se anunciaron, y que es muy probable no se lleven a cabo»<sup>45</sup>. Al rotativo militar se unía *La Mañana*. En su editorial, después de analizar las graves consecuencias que supondría para los remozados astilleros la suspensión de sus actividades productivas, se hacía la siguiente pregunta: «¿Y hemos de dejar indefenso nuestro territorio y sin garantía de respeto nuestra personalidad internacional?». Para evitarlo, a los republicanos les reponía que no eran necesarios nuevos gastos para la construcción de los navíos programados, y al Gobierno le demandaba que permanecieran abiertas las Cortes hasta la aprobación del proyecto de nueva escuadra. Apoyaban los postulados del periódico la Liga Vizcaína de Productores, el Círculo de la Unión Mercantil de Bilbao y el Consejo Provincial de Fomento de Bilbao<sup>46</sup>.

El Gobierno pretendió prolongar las sesiones parlamentarias para poder aprobar el plan de segunda escuadra<sup>47</sup>. Joaquín Payá López, diputado liberal por Cartagena, «en nombre del Ayuntamiento, de la Cámara de Comercio, de todas las Sociedades obreras y del pueblo entero de Cartagena», demandaba al Gobierno que no demorase «la discusión del proyecto de ley de segunda escuadra». Según Payá, había que dar continuidad al trabajo en los arsenales para evitar su cierre, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo y la emigración de sus operarios. La única solución era discutir y votar el proyecto de escuadra, imprescindible para la defensa nacional<sup>48</sup>. El inicio de la discusión parlamentaria del proyecto se prevía para el 1 de julio<sup>49</sup>. En Ferrol cundía la preocupación ante el temor de que se cerrasen las Cortes sin aprobar los proyectos relativos a la construcción de la segunda escuadra, lo que haría inevitable el despido de gran número de obreros<sup>50</sup>. *Madrid Científico* publica:

«En Diciembre último el número de obreros empleados en los trabajos de El Ferrol ascendía a 3.114, incluyendo un grupo de 500 jóvenes aprendices, plantel de una inmejorable Maestranza de obreros especializados. Ahora la botadura del

---

(44) «La política naval en España», *Heraldo Militar*, 20 de junio de 1914.

(45) «El proyecto de construcciones», *Heraldo Militar*, 22 de junio de 1914.

(46) «Las construcciones navales», *La Mañana*, 29 de junio de 1914.

(47) *La Mañana*, 27 de junio de 1914.

(48) DSC, núm. 63, 30 de junio de 1914, p. 1709.

(49) *La Época*, 30 de junio de 1914.

(50) *Heraldo Militar*, 25 de junio de 1914.

*Jaime I* deja sin trabajo a numerosos obreros, porque no queda en los astilleros ningún otro barco en construcción»<sup>51</sup>.

Felipe Crespo de la Lara, militar y diputado conservador por Castrojeriz, interpellaba en el Congreso de los Diputados al ministro de Marina sobre el desempleo en Ferrol:

«La Sociedad Constructora Naval tiene necesidad de despedir gran número de operarios; parece que el sábado pasado ya ha despedido a 120; y como se trata de operarios que se han formado después de varios años de trabajo en el Arsenal, con gran dificultad, porque no los había en España, ya que hasta hace pocos años no se han construido aquí acorazados de primer orden, y será muy difícil reponer estos operarios el día que se reanuden los trabajos. Yo deseo, en primer término, preguntar al Sr. Ministro de Marina si van a continuar los despidos, y si no habría medios de que la Sociedad Constructora reduzca todo lo posible el número de los despidos. También deseo saber, en el caso de que los despidos continúen, qué medidas se van a adoptar para impedir que muchos de esos operarios no tengan más remedio que emigrar al extranjero»<sup>52</sup>.

Sus argumentos, como puede observarse, no distan de los empleados por Payá López. Miranda, en su respuesta, vinculaba el desempleo en el astillero de Ferrol a la aprobación o al rechazo del plan naval<sup>53</sup>.

Consciente de las dificultades que entrañaría la discusión del proyecto de escuadra, Dato y González Besada, presidente del Congreso, iniciaron conversaciones con Rafael Gasset con el objetivo de buscar una fórmula de compromiso. La prensa insinuaba el apoyo «de un jefe de minoría» a la construcción de un buque escuela. «Contestó el Sr. Dato que le parecía una fórmula práctica, y que en el ministerio de Marina estaban haciéndose precisamente los estudios para la construcción de un buque para esos fines»<sup>54</sup>. Dato centraba su programa mínimo en la necesidad de construir al menos un nuevo barco, a fin de evitar la interrupción del trabajo en el arsenal de Ferrol. El presidente del Gobierno declaraba explícitamente: «Me conformaba con el crucero porque me resolvía de momento un problema, y en atención a esto me inclinaba á dejar para el otoño el problema íntegro de la escuadra»<sup>55</sup>. Gasset colaboró con Dato retirando la proposición que tenía anunciada, en pro de evitar el desempleo en Ferrol<sup>56</sup>. También se establecieron negociaciones con los jefes de las minorías parlamentarias: «Estos se muestran bien dispuestos respecto a la construcción de un crucero buque escuela de 5.000 toneladas como transacción para aplazar hasta el otoño la discusión de la

---

(51) *Madrid Científico*, núm. 824, p. 511.

(52) DSC, núm. 51, 15 de junio de 1914, p. 1535.

(53) *Ibidem*.

(54) *La Correspondencia de España*, 2 de julio de 1914; *El Correo Español*, 11 de julio de 1914.

(55) *La Correspondencia de España*, 4 de julio de 1914.

(56) *El Imparcial*, 2 de julio de 1914; SÁNCHEZ ILLÁN: ob. cit., p. 327.

segunda escuadra». Solo persistía en su oposición la conjunción republicano-socialista<sup>57</sup>. Sus diputados se reunieron y adoptaron varios acuerdos, entre ellos «no hacer obstrucción al proyecto, pero votar en contra»<sup>58</sup>. El peso de las intervenciones recaerá sobre Soriano y Macià. Así pues, quedaba despejado el camino hacia una importante modificación en el primer plan de Augusto Miranda.

## El segundo plan de Augusto Miranda

Aplazada hasta el otoño la discusión del primer plan de escuadra, Miranda procedió a la programación del llamado «segundo plan», mucho menos ambicioso que el primero. El 2 de julio, el Ministerio de Marina era autorizado para presentar a las Cortes un nuevo proyecto de ley. Se planificará la construcción en el arsenal de Ferrol de un crucero de 5.000 a 6.000 toneladas, apropiado para comisiones y para servir de apoyo a una escuadrilla de fuerzas sutiles<sup>59</sup>. El proyecto era aprobado el 4 de julio<sup>60</sup>. Esa misma jornada, el ministro de Marina lo leyó en el Congreso de los Diputados<sup>61</sup>. Rodrigo Soriano Barroeta, diputado republicano por Madrid, anunciaba que se discutiría «con todo detenimiento el buque fantasma»<sup>62</sup>. Se procedió a la constitución de la comisión para el estudio del proyecto gubernamental en la misma jornada<sup>63</sup>. El debate parlamentario tuvo lugar los días 6 y 7 de julio.

En contra del plan gubernamental intervinieron varios diputados republicanos. Manuel Hilario Ayudo e Iglesias, diputado por Córdoba, fue el primero. Sus argumentos fundamentales para rechazar la construcción del navío fueron: 1) su oposición a todo género de construcciones navales mientras no se hubiera cumplido la Ley de Instrucción Pública de 1857<sup>64</sup>; 2) la construcción del nuevo barco solo trata de dispensar un trato de favor a la Constructora Naval, y 3) aunque los republicanos no se habían opuesto a la construcción de un buque escuela que sustituyese a la fragata *Nautilus*, para evitar que, «si sufriera algún percance grave», no se pudiera achacar la catástrofe a su intransigencia<sup>65</sup>, no creía necesaria la construcción de un nuevo crucero, ya que este buque no respondía «a ninguna necesidad»<sup>66</sup>. Joaquín Salvatella Gibert, diputado republicano por Gerona, centra su intervención en el hemi-

---

(57) *El Imparcial*, 3 de julio de 1914; *Heraldo Militar*, 3 de julio de 1914; *La Correspondencia Militar*, 4 de julio de 1914.

(58) *La Mañana*, 7 de julio de 1914.

(59) *Gaceta de Madrid*, núm. 189, 8 de julio de 1914, p. 66.

(60) *Ibidem*, p. 189.

(61) DSC, núm. 67, 4 de julio de 1914, p. 1854. Reprodujo íntegramente el proyecto de ley *El Globo*, 4 de julio de 1914.

(62) *Ibidem*, p. 1854.

(63) *Ibidem*, p. 1882.

(64) DSC, núm. 68, 6 de julio de 1914, p. 1897

(65) *Ibidem*, p. 1897.

(66) *Ibidem*, p. 1900.

ciclo en señalar que la conjunción republicano-socialista no mantendrá la obstrucción anunciada a la construcción de un buque de 5.000 a 6.000 toneladas. No obstante, los diputados republicanos procederán a discutir el proyecto y demandarán la votación nominal cuando quieran hacer constar sus votos en contra. Roberto Castrovido Sanz, diputado republicano por Madrid, propone que el nuevo barco pueda ser construido en un astillero diferente de Ferrol, como La Carraca. Finaliza su intervención con una auténtica declaración programática:

«España quiere tener escuadra o no tenerla, pero no quiere que después de gastar dinero en tenerla, resulte que no la tiene. España no renuncia a tener Marina; España no quiere ser Potencia naval; España quiere, con arreglo a sus recursos, espontáneamente y libérrimamente, defender su territorio; lo que no quiere España, lo que rechaza España, es hacer una escuadra que la arruine; eso es lo que no quiere nuestra Nación, y contra eso es contra lo que nosotros protestamos»<sup>67</sup>.

Entre los que se opusieron al proyecto presentado por Miranda destacamos las aportaciones del diputado de la Unión Federal Nacionalista Republicana Francesc Macià, quien ya había participado activamente en la discusión de la llamada Ley Ferrándiz<sup>68</sup>. Ahora, nuevamente realizó intervenciones significativas. Presentó una enmienda al proyecto gubernamental rebajando el precio a 13 millones de pesetas; el buque debería desplazar 3.800 toneladas; su velocidad sería de 30 nudos, y consumiría petróleo<sup>69</sup>. Planteó la «construcción de lo que llaman en Inglaterra un cazatorpedero, con sus mismas características; y digo con sus mismas características porque tratando de que operase en el Mediterráneo, encuentro que, con poco tonelaje, tendríamos suficiente»<sup>70</sup>. La enmienda de Macià fue rechazada, pero se admitieron otras dos enmiendas. La primera, de la conjunción republicano-socialista, proponía la construcción de un barco por concurso, administración o encargo a la Constructora Naval; la otra la formuló Villanueva, en el sentido de obligar al Gobierno a informar a las Cortes del uso que se hiciera anteriormente de la citada autorización. Frente a lo previsto antes de iniciarse el debate parlamentario, la intervención de Soriano fue breve. En ella hizo referencia al proyecto de escuadra que se debatía en el Parlamento griego, completamente diferente del español; habló de la polémica existente en Inglaterra entre el almirante Percy Scott y otros oficiales sobre «si deben construirse acorazados o barcos pequeños», y para finalizar reclamó atención sobre lo que se discutía en Portugal respecto a su futura escuadra<sup>71</sup>. El proyecto se votó en el Congreso y quedó definitivamente aprobado el 7 de julio. Después

---

(67) DSC, núm. 69, 7 de julio de 1914, p. 1934.

(68) VEGA BLASCO, Antonio de la: «Los conocimientos marítimos de Francesc Macià», *Revista de Historia Naval*, núm. 50, 1995, 57-70.

(69) DSC, núm. 68, 6 de julio de 1914, apéndice 16.

(70) DSC, núm. 69, 7 de julio de 1914, p. 1943.

(71) *Ibidem*, p. 1942.

de pasar una sesión de trámite por el Senado, adquirió rango de ley el 2 de agosto de 1914<sup>72</sup>.

Como en el mes de junio, en la prensa aparecieron las críticas al proyecto gubernamental. La revista *Madrid Científico*, al realizar un balance muy negativo de todo lo aprobado durante la legislatura, afirmaba sobre el nuevo plan naval: «15 millones para un crucero, al parecer sin más utilidad que dar ocupación á las siempre famosas maestranzas de los arsenales, formadas por doctores en el holgar»<sup>73</sup>. Unos números más tarde insistía en el tema, denunciando primero que la Sociedad Española de Construcción Naval había adoptado la táctica de la presión, bajo amenaza de desempleo, para conseguir nuevos e innecesarios contratos. Después, al igual que otras publicaciones ya reseñadas, incidía en que los auténticos beneficiados no eran los trabajadores ferrolanos, sino la oligarquía industrial y financiera<sup>74</sup>. Por su parte, *El País*, persistiendo en su crítica a los proyectos gubernamentales, opinaba en un editorial que la noticia de la falta de trabajo en los astilleros era completamente falsa («en Cartagena hay trabajo hasta 1913») e informaba sobre una reunión de los trabajadores ferrolanos para protestar tanto contra el imperialismo como contra el rearme. El rotativo republicano anunciaba: «... el barco desglosado de la escuadra nos hace persistir en las censuras, campaña en la que no cejaremos durante el verano, pues hay que hacer una grande agitación contra el malhadado proyecto»<sup>75</sup>. Por tanto, la oposición persistiría. Prueba de ello es la acerada crítica a la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, a la que acusa de orquestar una campaña entre sus trabajadores para, aprovechando la visita del ministro de Marina, presionar en pro de la construcción de los acorazados, aunque «el Congreso internacional de arquitectos navales» acabase de declarar que no servían «para nada ante la potencia ofensiva de los submarinos»<sup>76</sup>. *El Liberal*, de orientación republicana moderada, se muestra crítico con la construcción de «una especie de estrambote por valor de quince millones de pesetas», al que considera un barco inútil y un despilfarro. Recuerda su apoyo, por motivos humanitarios, al buque escuela y prosigue con la defensa del mismo argumentando su valor como instrumento diplomático<sup>77</sup>.

A la prensa republicana se unió la vinculada al mundo socialista. El dirigente socialista Daniel Anguiano escribe: «El interés de la clase trabajadora reclama no se construya la segunda escuadra, y se destinen los millones que en ella se pretende emplear a obras de mayor utilidad y provecho, de que están muy necesitadas nuestra agricultura, nuestra industria, nuestra enseñan-

---

(72) *Gaceta de Madrid*, núm. 214, p. 281, 2 de agosto de 1914.

(73) «Las bodas de Camacho», *Madrid Científico*, núm. 818, p. 404.

(74) «Los torpedos de Pekín repercuten en Cantón», *Madrid Científico*, núm. 835, pp. 42-43.

(75) «El barco explorador y la Constructora Naval», *El País*, 5 de julio de 1914. Informaciones sobre obreros opuestos a la construcción de la nueva escuadra en *El País*, 13 de julio de 1914.

(76) «Contra la escuadra», *El País*, 21 de julio de 1914.

(77) «Círculo vicioso», *El Liberal*, 7 de julio de 1914.

za».<sup>78</sup> Insistía en el tema Andrés Saborit<sup>79</sup>. Uno de los diarios que durante julio se mostró más crítico con el proyecto gubernamental fue *El Imparcial*. Editorializaba recordando al gobierno de Dato que el crucero pasaría y el Gobierno podría «consolarse gracias a él de ver encallado el proyecto grande de la segunda escuadra». Si este resucitase después del verano, el Ejecutivo se vería enfrentado a la misma situación de oposición frontal de las minorías<sup>80</sup>. Aprobado el proyecto gubernamental, recuerda el nombre de los diputados demócratas, reformistas y republicanos que intervinieron en el debate manifestando su oposición. Además, anticipa una oposición aún más fuerte ante la discusión de la futura escuadra en octubre, y vaticina: «Si al final del debate quedara libre el voto por voluntad expresa del señor presidente del Consejo, veríamos cómo se inclinaban en contra de la segunda escuadra muchos diputados de la mayoría y otros muchos de la minoría liberal, cuyos votos van a decidir probablemente del asunto»<sup>81</sup>. No obstante, reconoce que esta eventualidad es imposible. Fiel a su espíritu regeneracionista, Rafael Gasset hace una crónica de la negra realidad en Almería, lo que le da pie a interrogarse sobre la necesidad de gastar en Marruecos o en nuevos barcos cuando en una provincia española sus habitantes pasan hambre<sup>82</sup>. El periódico *La Actualidad Financiera* enjuiciaba que el arreglo de la ley de escuadra era beneficioso tanto para el Gabinete como para la oposición: «Quedará establecido que en lo sucesivo las construcciones navales se otorgarán con cuentagotas y se prescindirá de esa manía de grandezas que da por resultado el que se hable ya de millones como si fueran moneda de vellón»<sup>83</sup>. Igualmente, *El Cantábrico*, después de recordar que Eduardo Dato había hecho de la aprobación del proyecto de escuadra una cuestión de confianza, reconoce que todo se ha solucionado favorablemente para el Gobierno y la oposición<sup>84</sup>. *El Correo Español*, después de recordar la obstinación de Dato en mantener las Cortes abiertas para discutir el plan sobre la segunda escuadra, se contentaba con «el buque explorador»<sup>85</sup>. Respecto a la utilidad del nuevo navío, *Heraldo de Madrid* publica una viñeta en la que un individuo pregunta a su interlocutor: «¿Y por qué le llaman buque explorador?», a lo que el interpelado responde: «Porque ha servido para explorar lo que harán en octubre con el presupuesto de segunda escuadra».

A favor de las construcciones navales y, por tanto, del nuevo crucero se declaraba *La Mañana*. El rotativo no analizaba las construcciones españo-

---

(78) ANGUIANO, Daniel: «El buque explorador», *Revista Semanal Ilustrada Acción Socialista*, núm. 17, 11 de julio de 1914, p. 2.

(79) SABORIT, Andrés: «Los obreros ferrolanos», *ibídem*, núm. 18, 18 de julio de 1914, p. 4.

(80) «El proyecto, hasta Octubre», *El Imparcial*, 5 de julio de 1914.

(81) «Últimas sesiones. Pasó el buque explorador», *El Imparcial*, 8 de julio de 1914.

(82) «Mientras se hace la escuadra», *El Imparcial*, 10 de julio de 1914.

(83) *La Actualidad Financiera*, 8 de julio de 1914.

(84) «Todo arreglado», *El Cantábrico*, 9 de julio de 1914.

(85) «Se cerraron las Cortes», *El Correo Español*, 11 de julio de 1914.

las; estudiaba el plan naval del Imperio austrohúngaro, que le permitiría poseer en 1920 «una poderosa escuadra de ocho *dreadnoughts*, seis *scout*, más de 20 destroyers y de 20 submarinos de construcción recientísima ...». Era un ejemplo que España debería imitar<sup>86</sup>. Unos días después, se congratulaba *La Mañana* de la construcción del nuevo crucero. Recordaba que la pretendida obstrucción parlamentaria había servido para aplazar el debate de la futura escuadra hasta el próximo otoño y, lo que era más importante, para aprobar la construcción de un nuevo crucero con que sustituir a los obsoletos existentes, cuyas «máquinas anticuadas y gastadas» obligarían «a darles de baja muy en breve». Además, el nuevo buque no solo serviría como escuela; también podría «utilizarse en comisiones, bloqueos, bombardeos de litoral no defendidos»<sup>87</sup>. *El Progreso* editorializaba en términos muy parecidos: la tozudez de la Conjunción solo había servido para gastar otros 14 millones de pesetas, puesto que el proyecto de escuadra no estaba paralizado<sup>88</sup>. Desde las páginas de *Vida Marítima* se añoraba el espíritu de unidad política que había permitido aprobar la Ley de Escuadra de 1908. Ahora todo era diferente, la actitud del Gabinete y de los partidos liberal y republicano: «Los reparos y regateos de los liberales, las vacilaciones del Gobierno, esa peregrina fórmula del crucero para salir del paso, son, á mi entender, más lamentables síntomas que la obstrucción con que amenazan los republicanos, sugestionados por los socialistas, hasta el punto de olvidar que ellos también participaron en la unanimidad de 1907 que reflejó la ley de 1908»<sup>89</sup>. *Heraldo Militar*, añorando también la unidad del pasado ante el proyecto de escuadra, retornaba a su argumentación de junio: era necesaria una labor de concienciación de la necesidad de que España dispusiera de una Armada potente, similar a la realizada por la Liga Marítima en Alemania<sup>90</sup>. El ministro de Marina, en unas declaraciones realizadas en Santander, defendía su proyecto aduciendo que con la construcción de un nuevo navío se impulsaba la industria siderúrgica y se contribuía a la defensa nacional. Consideraba además más importante la evolución de la industria que la agricultura, y señalaba la pretensión gubernamental de nacionalizar la fabricación de todos los elementos de la construcción naval. Contaba para ello con la colaboración de unos eficientes trabajadores españoles, lo cual permitiría «la eliminación del personal extranjero»<sup>91</sup>.

La noticia de la construcción del nuevo crucero explorador produjo «marcadísimo júbilo» en Ferrol<sup>92</sup>. En el astillero gallego había ya «preparado para este buque bastante material elaborado». No obstante, se seguía depen-

(86) «Un ejemplo para España», *La Mañana*, 8 de julio de 1914.

(87) «Actualidad marítima nacional», *La Mañana*, 17 de julio de 1914.

(88) «Impresiones», *El Progreso*, 9 de julio de 1914.

(89) CANAL, Salvador: «Mirando al mundo», *Vida Marítima*, núm. 451, 10 de julio de 1914, p. 290.

(90) «Labor terminada y labor sin empezar», *Heraldo Militar*, 11 de julio de 1914.

(91) «Declaraciones del ministro de Marina», *El Imparcial*, 16 de julio de 1914. Las declaraciones fueron recogidas también por *El Liberal* y *El Siglo Futuro*, 16 de julio de 1914.

(92) *El Noroeste*, 9 de julio de 1914.



diendo del material naval procedente de Inglaterra<sup>93</sup>. El vapor *Leonora* atracó en Ferrol con material para las obras del nuevo crucero<sup>94</sup>. Pero, como consecuencia del bloqueo, no se recibieron los materiales demandados a Reino Unido y las obras sufrieron los primeros retrasos<sup>95</sup>. La artillería del crucero se fabricará en La Carraca (Cádiz). En la localidad, la noticia causó «gran júbilo»<sup>96</sup>.

Sobre el segundo proyecto naval de Augusto Miranda, sus dos grandes estudiosos discrepan. Para Bordejé, su finalidad no era otra que dar trabajo «al astillero del Arsenal de El Ferrol»<sup>97</sup>. La unidad elegida «no podía considerarse como un verdadero crucero»<sup>98</sup>. Por su parte, Rodríguez González, en contraste con la mayoría de las fuentes contemporáneas, opina que no existía falta de carga de trabajo en Ferrol. Lo justifica alegando que «consta que tardó 35 días en contestar la proposición, algunos más que Miranda en todo el proceso de aprobación»<sup>99</sup>. En cuanto al crucero, escribe que «en su momento fue muy buena elección, y de un tipo realmente probado»<sup>100</sup>.

### El tercer plan naval de Augusto Miranda

Las Cortes reanudaron sus sesiones en octubre de 1914. Eduardo Dato, en unas declaraciones ante la prensa, había anunciado sus próximos objetivos parlamentarios: «Obtener la aprobación del proyecto de fuerzas de mar y tierra antes del 1 de Enero, y el proyecto de ley de Escuadra, en el cual precisamente se han atendido muchas indicaciones de las que fueron hechas en el Parlamento, por entender nosotros que la labor parlamentaria es más fecunda cuando los Gobiernos recogen observaciones y aun orientaciones que merezcan ser atendidas»<sup>101</sup>. Estaba prevista la discusión del plan de nuevas construcciones navales y habilitación de las militares, aplazada desde junio. No tuvo lugar. Por real decreto de 28 de octubre de 1914 se autorizaba a Augusto Miranda a retirar el viejo proyecto y presentar uno nuevo<sup>102</sup>. En el Congreso, el 30 de octubre, el ministro de Marina procedió a la lectura del proyecto que fijaba las fuerzas permanentes de mar para el año 1915, y de otro de reforma del presentado sobre construcciones navales<sup>103</sup>. El nuevo programa era distinto del presentado en abril. Proyectaba las siguientes inversiones:

---

(93) *El Noroeste*, 25 de febrero de 1915.

(94) *El Noroeste*, 26 de febrero de 1915.

(95) *El Cantábrico*, 25 de febrero de 1915.

(96) *Diario de Valencia*, 23 de febrero de 1915.

(97) BORDEJÉ: ob. cit., p. 237.

(98) *Ibídem*, p. 238.

(99) RODRÍGUEZ: ob. cit., p. 248.

(100) *Ibídem*, p. 249.

(101) «De política. Habla el señor Dato», *La Correspondencia Militar*, 27 de octubre de 1914; «En vísperas de las Cortes», *El Liberal*, 28 de octubre de 1914; «Dice el presidente», *La Correspondencia de España*, 29 de octubre de 1914.

(102) *Gaceta de Madrid*, núm. 305, 1 de noviembre de 1914, p. 305.

(103) SOLDEVILLA: ob. cit., p. 442.

« 4 cruceros rápidos	60.000.000 ptas.
6 cazatorpederos	30.000.000 ptas.
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 o grupos, incluyendo el material necesario para salvamentos y reparaciones	110.000.000 ptas.
3 cañoneros	9.000.000 ptas.
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 la que hayan de prestar sus servicios	6.000.000 ptas.
Minas automáticas y otras defensas submarinas	9.000.000 ptas.
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 ptas.
Total:	230.000.000 ptas» <sup>104</sup> .

El nuevo plan preveía la contratación de una serie de obras en tierra en bases navales y puertos refugio. A Ferrol se destinaban 3,9 millones de pesetas para, entre otras cosas, dragar la dársena a nueve metros y la fosa a seis, construir atracaderos en el arsenal y La Graña, vías, vagonetas, una grúa transportable, medios de amarre, una tubería de agua, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques. Para Cartagena se presupuestaban 6,35 millones de pesetas. Con este dinero se construiría un dique para buques de gran tonelaje, se dragaría la dársena, se levantarían una dársena y un dique para torpederos, se construiría un depósito de petróleo y accesorios, se transformarían los edificios antiguos, y se habilitarían talleres y central eléctrica. En Cádiz el presupuesto era de 9,075 millones. Con estos recursos económicos se emprendería el dragado de los caños, se construirían depósitos de petróleo y accesorios, se arreglarían los talleres y los caminos de comunicación con los departamentos situados fuera del arsenal, así como la central eléctrica, y se habilitaría el polígono de Torregorda. Otras medidas importantes fueron la mejora del Tren Naval mediante la construcción de cinco remolcadores, seis lanchas para remolque de barcas, aljibes y barcas para aprovisionamiento, y dos machinas flotantes de cien toneladas. Se consignaban 3,8 millones para la habilitación de puertos refugio de torpederos y sumergibles. Destacable era la dotación de 50.000 pesetas para «almacén de material aéreo» en los tres arsenales. Esta partida presupuestaria es considerada por Antón Viscasillas la precursora de la «adquisición de medios aéreos para la Armada»<sup>105</sup>. Como en el anterior proyecto de ley, se disponía que los torpederos cuyo estado de construcción lo permitiera, aprobados en la ley de 7 de enero de 1908, fueran sustituidos por cazatorpederos. La estrella del nuevo

(104) DSC, núm. 73, 30 de octubre de 1914, apéndice 22.

(105) ANTÓN VISCASILLAS: ob. cit., 2019, p. 6.

programa naval era, indiscutiblemente, el submarino, cuyo número aumentaba de seis a veintiocho unidades. El acorazado desaparecía del proyecto.

Para explicar este cambio tan significativo en el programa naval de Miranda, debemos entender los interrogantes suscitados durante los primeros meses de la guerra naval. Al comenzar la primera guerra mundial, la fuerza naval se medía principalmente por el número de acorazados y cruceros, y el submarino se tomaba en cuenta únicamente en su misión de apoyo. Esta situación empezó a transformarse. El periódico británico *The Times* publicó una carta<sup>106</sup> del reputado almirante británico Percy Scott, transcrita por *Madrid Científico*<sup>107</sup>, donde este opinaba: «... los submarinos han hecho inútiles a los acorazados, tanto para la defensiva como para la ofensiva». Frente a la obsesión por la construcción de acorazados y cruceros de batalla, «lo que necesitamos es una enorme flota de submarinos, dirigibles y aeroplanos, y unos pocos cruceros rápidos». Los hechos parecían dar la razón a Scott. En los tres primeros meses de combates, los sumergibles alemanes habían hundido a los cruceros británicos *Pathfinder*, *Aboukir*, *Hogue*, *Cressy* y *Hawke*, y al crucero ruso *Pallada*. «En total, 56.840 toneladas de cruceros puestas fuera de combate por un número de sumergibles que no parece exceder de tres»<sup>108</sup>. Los submarinos británicos, por su parte, habían echado a pique al crucero alemán *Hela*<sup>109</sup>. Los sumergibles alemanes U-13 y U-15 habían resultado hundidos, el primero, al tocar su casco con una mina de orinque, y el segundo, por el crucero británico *Birmingham*<sup>110</sup>. Los británicos habían perdido, entre agosto y octubre de 1914, al AE-1 y al E-3, este último al ser torpedeado por el submarino alemán U-27<sup>111</sup>. «De las 52.415 toneladas perdidas por los aliados y de las 17.634 perdidas por los alemanes, 48.844 lo han sido por ataque de los sumergibles. De estos solo se registra, oficialmente, la pérdida de dos, que algunas fuentes hacen ascender a tres. No están, pues, desprovistos de razón los entusiastas de los sumergibles y del torpedo»<sup>112</sup>. Desde las páginas de la prensa española se comenzó a exigir a Augusto Miranda un cambio en su programa naval. Así, en la revista *Madrid Científico* se podía leer:

«Hasta ahora hay dos muy claras para España. Es la primera, que después de las proezas de los submarinos alemanes, sería gran temeridad en el Gobierno insis-

(106) SCOTT, Percy: «Acorazados o submarinos», *Madrid Científico*, núm. 817, pp. 365-366.

(107) *Ibídem*.

(108) NAVARRETE, Adolfo: «El poder naval de España», *Vida Marítima*, núm. 461, 29 de octubre de 1914, p. 449.

(109) CASTROVIEJO CRISTINO, Vicente: *Submarinos aliados en la Gran Guerra, 1914-1918*, Real del Catorce, Madrid, 2006, pp. 70-71.

(110) SIERRA, Luis de la: *El mar en la Gran Guerra*, RBA Coleccionables, Barcelona, 2006, p. 91; TREVIÑO RUIZ, José M.<sup>a</sup>: «La guerra submarina, 1914-1918», *Revista General de Marina*, t. 257, agosto-sept. 1914, p. 301.

(111) CASTROVIEJO CRISTINO: *ob. cit.*, pp. 72-73 y 103.

(112) NAVARRETE: *ob. cit.*, p. 449.

tir en sacar adelante un proyecto de ley como el de segunda escuadra, que lleva consigo un gran sacrificio y un esfuerzo máximo en el país para la construcción de grandes acorazados, cuando estamos viendo por los hechos su perfecta inutilidad aun en proporciones mucho mayores de lo que nosotros podemos afrontar»<sup>113</sup>.

Una línea argumental similar seguía la revista *Mundo Gráfico*, que sugería revisar la planificación naval española en función de la importancia adquirida por los submarinos:

«Tomamos una lección de la guerra y modificamos nuestro plan de escuadra y confesamos que más que grandes acorazados nos bastará para nuestra guarda una numerosa flota de submarinos. ¿Podrán las Cortes discutir esto, votar esto sin exigir una seria responsabilidad, aunque sea *in memoriam*, para cuantos persiguieron a Isaac Peral y le crucificaron y arrancaron de su traje el botón de ancla y lograron que España no tuviera submarinos antes que ninguna otra nación de Europa?»<sup>114</sup>.

No obstante, también se recomendaba esperar al final de la guerra para deducir con calma las enseñanzas de ella.

En el Congreso de los Diputados, la conjunción republicano-socialista, como había hecho antes, anunció su oposición al nuevo proyecto<sup>115</sup>. Por el contrario, la minoría liberal comunicó su apoyo a las futuras construcciones navales<sup>116</sup>. La comisión nombrada para el estudio del proyecto gubernamental inició sus sesiones el 13 de noviembre<sup>117</sup>. En su informe final, prácticamente no introdujo modificaciones sobre el proyecto presentado, salvo la incorporación de un importante artículo adicional que ha sido considerado el origen del Arma Submarina española:

«ARTÍCULO 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»<sup>118</sup>.

La prensa publicó sobre el tema informaciones sucintas y amplias, resúmenes, juicios y editoriales. Acerca de la retirada del proyecto informaron sucin-

---

(113) *Madrid Científico*, núm. 826, p. 555.

(114) «Ante las Cortes...», *Mundo Gráfico*, núm. 158, 4 de noviembre de 1914, s.p.

(115) *La Época*, 30 de octubre de 1914.

(116) *La Época*, 3 de noviembre de 1914.

(117) *El Globo*, 14 de noviembre de 1914.

(118) DSC, núm. 117, apéndice 41.

tamente *El Liberal*, *La Correspondencia Militar*, *La Época*, *La Correspondencia de España* y *El País*<sup>119</sup>. Los rotativos *El Siglo Futuro* y *El Liberal* y la revista *Vida Marítima* reprodujeron el proyecto de Miranda íntegramente<sup>120</sup>. *Heraldo Militar* transcribió las consideraciones, especialmente sobre la importancia adquirida por los submarinos y las minas, que habían aconsejado a Miranda la modificación de su programa inicial<sup>121</sup>. *El Imparcial* editorializó a favor de las transformaciones en el proyecto de segunda escuadra: «Nosotros somos muy pobres para poder tener grandes escuadras de acorazados; somos también pobres, aunque no tanto, para poder tenerla verdaderamente temible y eficaz de pequeñas unidades de gran andar y de sumergibles»<sup>122</sup>. *Madrid Científico* publicó un amplio resumen<sup>123</sup>. *La Actualidad Financiera* enjuició: «Sin embargo, aun así no creemos que pase, porque no debe pasar, dado que para ninguna orientación hay enseñanzas suficientes en la guerra actual»<sup>124</sup>. *El Globo* calificó de «prematureo» el proyecto de Miranda<sup>125</sup>. *El Siglo Futuro* profundizó en la mala situación de la Armada española y la pésima infraestructura industrial existente: «En nuestros Astilleros no se pueden poner quillas sin que del extranjero vengan los elementos necesarios, las grandes piezas de acero, el blindaje, las cubiertas protectoras, etc. ¡Hasta los proyectiles hay que comprarlos en otras naciones, a pesar de haber aquí talleres para su fabricación!»<sup>126</sup>. En defensa de las inversiones aéreas, ya contempladas en el proyecto de Miranda, el ingeniero de caminos Enrique Sanchís Tarazona escribió un artículo en *El Imparcial*. En él, después de analizar el gran valor militar de la aviación, Tarazona proponía desviar algunos de los fondos destinados a la construcción de submarinos a la compra de aviones: «Con lo que hayan de costar los tres o cuatro últimos submarinos que hemos de construir el año 191 (...) podríamos tal vez tener antes de finalizar 1915, una flota aérea respetable»<sup>127</sup>. El conde de Limpías, desde las páginas de *Vida Marítima*, se pronunciaba a favor de la construcción de una segunda escuadra. La situación de equilibrio naval existente en el Mediterráneo entre los aliados y las potencias centrales hacía muy importante la flota española. Reflexionaba el conde de Limpías sobre la posibilidad de que España inclinase la balanza «aun con recursos tan modestos como la división de los tres acorazados de la

(119) *El Liberal*, 27 de octubre de 1914; *La Correspondencia Militar* y *La Época*, 30 de octubre de 1914; *La Correspondencia de España* y *El País*, 2 de noviembre de 1914.

(120) *Vida Marítima*, núm. 463, 10 de noviembre de 1914, pp. 490-491.

(121) *Heraldo Militar*, 28 de octubre de 1914.

(122) «Siempre a remolque», *El Imparcial*, 5 de noviembre de 1914.

(123) «El proyecto de segunda escuadra», *Madrid Científico*, núm. 828, pp. 595-596.

(124) *La Actualidad Financiera*, 28 de octubre de 1914.

(125) *El Globo*, 4 de noviembre de 1914.

(126) «El presupuesto de Marina», *El Siglo Futuro*, 23 de noviembre de 1914.

(127) SANCHÍS TARAZONA, Enrique: «La defensa aérea del territorio», *El Imparcial*, 21 de noviembre de 1914. La labor de Enrique Sanchís Tarazona como precursor de la aviación ha sido estudiada por GONZÁLEZ REDONDO, Francisco A., y GONZÁLEZ DE POSADA, Francisco: «En torno a los orígenes de la aeronáutica española», *Iluil*, vol. 25, núm. 75, primer semestre 2012, 211-228.

primera escuadra». La flota se convertiría en un mecanismo de presión a favor de nuestros intereses en Marruecos y Portugal: «Francia sabe perfectamente que, apoyadas nuestras fuerzas navales en Mahón, y en combinación con las austro-italianas, sus comunicaciones con Argelia se harían muy difíciles». Por tanto, si España deseaba mantener este estatus internacional, era «imprescindible la construcción de esta segunda escuadra»<sup>128</sup>.

Eduardo Dato anunció su intención de comenzar el debate parlamentario sobre el nuevo proyecto del ministro de Marina con la mayor celeridad posible<sup>129</sup>. *El Imparcial* apoyó al presidente del Gobierno, y en su editorial del día 12 de enero abogó por la construcción de una nueva escuadra<sup>130</sup>. *El Liberal*, al opinar sobre la labor parlamentaria, expresaba que «en cuanto al [proyecto] de Bases navales», saldría adelante «con más ó menos variaciones», y que sería el único<sup>131</sup>. Romanones manifestó el apoyo del partido liberal, aunque solicitando que la construcción de los nuevos buques no se hiciese al mismo tiempo, sino por series, para poder incorporar los adelantos técnicos que fuesen sobreviniendo<sup>132</sup>. La conjunción republicano-socialista se opondría, como había anunciado en octubre. La prensa publicó el comunicado emitido por la minoría republicana, en el que se hacía un resumen de las posturas que mantendría en el Congreso:

«Respecto del proyecto de bases navales, la minoría acordó conceder lo necesario para la defensa de las costas, fortificaciones y minas, así como para la protección a la Marina mercante, al comercio de cabotaje y a la industria pesquera; pero impedir resueltamente, respondiendo así a los compromisos contraídos por la minoría desde que se presentó el primer proyecto de escuadra, la construcción de todo lo que merezca el concepto de material de guerra, no solo por ser opuesta esta minoría a todo aumento de gastos de Guerra y Marina, sino por creer que la realidad de la presente contienda europea ha de dar la solución más conveniente para las construcciones navales»<sup>133</sup>.

El debate en el Congreso comenzó el 15 de enero. Augusto Miranda leyó el proyecto de ley «relativo a la continuación de las construcciones navales y habilitación de los puertos militares». Su intervención fue elogiada por *La Época*: «El general Miranda, que disfrutaba ya de los respetos y de las simpatías de la Cámara, alcanzó ayer su aprobación notoria y fervorosa por la exposición sincera que hizo del problema de la defensa nacional»<sup>134</sup>.

Arteche, Macià y Alcalá Zamora consumieron los tres turnos preceptivos de oposición a la totalidad del proyecto de ley. Alcalá Zamora comenzó

---

(128) LIMPIAS, Conde de: «La situación del Mediterráneo», *Vida Marítima*, núm. 463, 10 de noviembre de 1914, p. 488.

(129) *La Época*, 6 de enero de 1915; *El Día*, 8 de enero de 1915.

(130) «Preocupaciones nacionales», *El Imparcial*, 12 de enero de 1915.

(131) «Vegetando», *El Liberal*, 16 de enero de 1915.

(132) *El Liberal* y *El Siglo Futuro*, 17 de enero de 1915.

(133) *La Época*, 15 de enero de 1915.

(134) «Deber primordial», *La Época*, 19 de enero de 1915.

proclamando su «incompetencia técnica» al hablar del proyecto<sup>135</sup>, a pesar de lo cual opinaba que el Gobierno había procedido «no con ligereza irreflexiva, pero sí con impresionalidad precipitada»<sup>136</sup>. La causa estaba en que aún era muy pronto para saber quién sería el vencedor en la pugna entre los acorazados y los submarinos («no conocemos, por tanto, las enseñanzas de esta guerra»)<sup>137</sup>, por lo cual pidió que no se aprobara del proyecto, salvo lo referente a defensa de costas y a sumergibles, dejando todo lo demás para otro que recogiese las enseñanzas de la guerra. Macià consumió el segundo turno demostrando en su extenso discurso una gran competencia técnica y presentando una enmienda al dictamen de la comisión<sup>138</sup>. Recordó sus intervenciones en la discusión de la ley de Ferrándiz; insistió en la conveniencia de construir una escuadra defensiva, constituida por sumergibles y pequeñas unidades de potencia ofensiva, como los torpederos; defendió ardorosamente la necesidad de los sumergibles para la defensa de las costas, y recordó la necesidad del Reino Unido de aumentar su flota de submarinos ante el poderío de Alemania. Frustrado por no ver aprobadas ninguna de sus iniciativas, el 25 de noviembre anunció, durante el debate sobre la reforma militar, que iba a renunciar inmediatamente a su acta, porque no quería tener participación en las responsabilidades que vislumbraba para el porvenir, y porque se ahogaba en el ambiente del convencionalismo parlamentario<sup>139</sup>. Castrovido, cumpliendo con lo anunciado reiteradas veces, se opuso al proyecto gubernamental. Utilizó argumentos muy similares a los de julio. Primero, la poca oportunidad del proyecto: «para la defensa nacional marítima, 230 millones. La conjunción republicano-socialista siente un verdadero escándalo porque llegan hasta las puertas mismas de la Cámara las peticiones de los obreros sin trabajo»<sup>140</sup>. Segundo, la oposición cerrada a la Sociedad Española de Construcción Naval: «pide también la conjunción republicano-socialista que no se mantenga lo artificioso de esa Sociedad Española de Construcciones navales, y que se libere a España de su condición precaria de colonia de las casas constructoras extranjeras»<sup>141</sup>. Como novedad, en la misma línea que Alcalá Zamora, expuso que la Gran Guerra no iba a demostrar si el sumergible era superior al acorazado ni vice-

(135) DSC, núm. 124, 25 de enero de 1915, p. 3882.

(136) *Ibíd.* p. 3884.

(137) *Ibíd.* p. 3886.

(138) «La escuadra. El discurso de Macià», *El País*, 22 de enero de 1915 (editorial en apoyo de los argumentos de Macià); la enmienda, en DSC, núm. 124, apéndice núm. 2. Los barcos propuestos eran: 2 cruceros tipo Calliope, 10 sumergibles defensivos, 3 portaminas, 1 sumergible ofensivo, 2 buques de salvamento y 1 buque nodriza.

(139) SOLDEVILLA: *ob. cit.*, p. 528. Cambó, en sus *Memorias*, al comentar este episodio escribe: «Habló Francesc Macià defendiendo su teoría de que España no tenía más que construir submarinos y torpederos. Como la enmienda que formuló en este sentido no fue aceptada, se puso en un estado de frenética excitación y presentó la renuncia del acta, diciendo que no quería ser diputado de un Parlamento que no se preocupaba suficientemente de la defensa y poder militar de España. ¡Este hombre sería la cabeza de los separatistas catalanes!» (p. 221).

(140) DSC, núm. 125, 26 de enero de 1915, p. 3915.

(141) *Ibíd.*, p. 3916.

versa. Terminó diciendo que su minoría se hacía solidaria de las enmiendas presentadas al proyecto por el señor Macià. Destacaremos algunas sugerencias realizadas durante el debate: 1) la formulada por Laureano Miró y Trepal, en nombre de la minoría reformista, pidiendo que la construcción de blindajes se acometiese por la industria nacional, y que sobre ella recayera la mayor carga posible de trabajo; 2) la debida a Alejandro Rosselló y Pastors, demandando mejores defensas para el archipiélago de Canarias «y especialmente el de Baleares que, como sabe S.S., está amenazado de peligros que ahora no hemos de discutir, pero que hay que prever porque a la primera complicación que estallara sería efectivo»<sup>142</sup>, y 3) las formuladas por Ángel Urzaiz y Cuesta. El exministro de Hacienda señaló «la contradicción que dentro del mismo proyecto se advierte». Se aseveraba que se procederá a la urgente construcción de los diques del Ferrol y Cartagena, «y en otro punto se afirma que no se procederá a la contratación de los mismos hasta que las enseñanzas de la guerra actual lo aconsejen». Incidió en el hecho de que los proyectos eran previamente conocidos por las entidades constructoras, lo cual era «lamentable». Cerró su intervención afirmando que, para sufragar el proyecto, se podría acudir a la emisión de deuda en condiciones defendibles. Es reseñable además la sugerencia de Joaquín Payá López sobre la necesidad de construir buques de salvamento de sumergibles: «Es absolutamente indispensable que el mismo día que en un puerto español se nos entregue el primer sumergible, esté preparado el primer buque de salvamento de sumergibles»<sup>143</sup>. Horacio Echevarrieta, diputado por Bilbao, con el beneplácito de la Cámara de Comercio y de numerosas fuerzas de Vizcaya, presentó una enmienda para que una parte de las construcciones previstas fueran sacadas a concurso público, a fin de que los establecimientos bilbaínos recibieran una porción de los encargos<sup>144</sup>. Algunas de las enmiendas formuladas se aceptaron. Payá conseguía que el dique proyectado para el arsenal de Cartagena aumentara su capacidad para atender las necesidades de los cruceros de cuatro a cinco mil toneladas<sup>145</sup>. También se aprobaba una enmienda en el sentido de encargar al Ministerio de Fomento lo referente a la conducción de aguas potables a las bases navales. En el mismo estudio se dirimiría qué parte del coste asumirían los ayuntamientos y qué parte el Estado. Se presupuestaban para este fin siete millones de pesetas<sup>146</sup>.

El 4 de febrero se procedía a la votación del proyecto gubernamental. Fue aprobado por 231 votos a favor y siete en contra. «Se abstuvieron los radicales y los Sres. Gasset, Burell y Ortega y Gasset»<sup>147</sup>.

---

(142) DSC, núm. 126, 27 de enero de 1915, p. 3947.

(143) DSC, núm. 123, 22 de enero de 1915, p. 3858.

(144) DÍAZ MORLÁN, Pablo: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*, LID, Madrid, 1999, p. 73.

(145) DSC, núm. 121, apéndice núm. 2.

(146) DSC, núm. 128, apéndice núm. 4.

(147) SOLDEVILLA, Fernando: *El año político. 1915*, Imprenta de Ricardo F. de Rojas, Madrid, 1916, p. 74.



El ministro de Marina, antes de iniciarse las sesiones en el Senado, tuvo una reunión con Romanones, Amalio Jimeno, Amós Salvador y García Prieto, para convencerlos de la necesidad de que el proyecto de bases navales fuese aprobado urgentemente<sup>148</sup>. Las discusiones en la Cámara Alta arrancaron el 5 de febrero de 1915. Consumieron los tres turnos en contra del proyecto de ley sobre continuación de las obras navales y habilitación de los puertos militares el marqués de Pilares, Víctor Concas y Luis Palomo. Pilares fue el primero en intervenir. Se muestra claro partidario de los acorazados:

«Que ni las enseñanzas de la guerra, que para mí no han existido en esta materia, ni los cálculos, ni las teorías, ni la carta de Sir Percy Scott, me han convencido de que no debe haber acorazados, sino que sigo creyendo que la escuadra debe componerse de acorazados, de cruceros, de cazatorpedos y de submarinos, en las proporciones debidas, y determinarlas es precisamente el estudio que deben realizar los centros técnicos. Estos deben averiguar la proporción en que esos tipos deben existir para que la Marina sea completa y pueda disponer de cada clase de buques para aquello a que correspondan sus condiciones especiales, y así se evitarán fracasos y se tendrán grandes posibilidades de acierto»<sup>149</sup>.

Había que realizar una concienzuda labor de propaganda para que la aprobación de créditos destinados a construcciones navales, lejos de ser considerados una amenaza de ruina, fueran vistos como un importante estímulo para el desarrollo de la industria española. Víctor Concas se mostró muy crítico con todos los aspectos del proyecto, al que consideraba deficiente. Se mostraba partidario de construir nuevos acorazados<sup>150</sup>. La eficacia de los sumergibles y submarinos, en su opinión, dejaba bastante que desear, pues todavía el problema no estaba resuelto en absoluto. Se muestra partidario de los torpederos, que por su poco calado son inmunes a los torpedos y pueden combatir con los submarinos, navegando encima de ellos. «Falta evidentemente en el proyecto un buque conductor de petróleo, como lo tienen ya todas las Marinas»<sup>151</sup>. También se debía construir un yate real, un buque hospital y un transporte de ganado, de artillería o caballería<sup>152</sup>. «Se piden seis cazatorpederos, que me parecen muchos sobre los existentes, tanto más cuando si no hay acorazados que defender, su misión será muy limitada. El proyecto anterior pedía solamente cuatro; y entiendo que debían ser dos en un primer plazo y otros dos para el segundo»<sup>153</sup>. En cuanto a las minas, podrían ser muy convenientes en

---

(148) *El Cantábrico*, 5 de febrero de 1915.

(149) PILARES, Marqués de: *Cuatro opiniones del marqués de Pilares expuestas ante el Senado*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1920, p. 30.

(150) CONCAS Y PALAU, Víctor: *El Proyecto de Escuadra al Senado*, Establecimiento Tipográfico de La Mañana, Madrid, 1914, p. 12.

(151) *Ibíd.*, p. 15.

(152) *Ibíd.*, p. 17.

(153) *Ibíd.*, p. 15. A.R. Rodríguez González se muestra muy crítico con la intervención de Concas y Palau: «En algunas cuestiones puntuales no faltaba algo de razón a Concas, pero su duro alegato parece algo dictado más por motivos personales que racionales» (ob. cit., p. 258).

las entradas de poco calado o en las rías de Galicia, pero en el largo litoral español, y a más de cien metros de la costa, serían «completamente inútiles». Luis Palomo, por su parte, comenzó su discurso haciendo alusión a la demanda del marqués de Pilares: construir una escuadra equilibrada dotada, al menos, de doce acorazados. A su juicio, los gastos de dicha flota ascenderían a 5.000 millones de pesetas, coste inasumible para España. La guerra había demostrado la importancia del sumergible: «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 creído que se podían construir, suprimiendo, por ahora, los acorazados»<sup>154</sup>. Por tanto, España debía adquirir las mencionadas unidades, de las que se declara ferviente partidario. Para proteger a la marina mercante de posibles ataques enemigos, se contaría con los cruceros. Aplaude el dragado de los caños de Sancti Petri. También apoyó la construcción de un gran dique en Cádiz, para uso tanto militar como civil. Por alusiones intervino el senador liberal Amós Salvador. El jefe de la minoría liberal del Senado comenzó su parlamento abogando por la construcción de verdaderas flotas aéreas. Pidió después la fortificación de todos los puertos españoles, y además sostuvo la prioridad del Ejército sobre la construcción de barcos. Por último, mantuvo que al fomento de las «fuerzas marciales» sigue siempre el del comercio, la industria, las ciencias y las artes<sup>155</sup>.

Durante el debate se produjeron intervenciones reseñables. Ramón Gasset, senador por Ciudad Real, demandó más dinero para la aviación: «en lo que se gasta en un crucero, que puede ser un aviso, se puede tener una flota aérea»<sup>156</sup>. El senador canario Izquierdo Vélez advirtió sobre la indefensión de Canarias: «El gobierno no se ha preocupado de la defensa de Canarias»<sup>157</sup>. El gaditano Ramón Carranza consiguió que se admitiese su enmienda al artículo adicional<sup>158</sup>.

La ley de continuación de las obras navales y habilitación de los puertos militares era aprobada el 17 de febrero de 1915<sup>159</sup>. La prensa se ocupó del debate parlamentario en su sección de información sobre el Congreso y el Senado. En *La Correspondencia de España* se publicaba un artículo de opinión en el que, después calificar de nebuloso lo aprobado, el autor obviaba pronunciarse sobre la disyuntiva entre acorazados o submarinos y prefería centrarse en ciertas carencias industriales del país: «... en España no se construyen cañones de grueso calibre, ni proyectiles para los mismos»<sup>160</sup>. *El Libe-*

(154) Diario de Sesiones de las Cortes. Senado (DSS), núm. 139, 9 de febrero de 1915, p. 2226.

(155) DSS, núm. 137, 6 de febrero de 1915, pp. 2173-2179.

(156) DSS, núm. 140, 10 de febrero de 1915, p. 2279.

(157) DSS, núm. 138, 5 de febrero de 1915, p. 2205.

(158) DSS, núm. 136, apéndice núm. 5: «En el artículo adicional, párrafo primero, se agregará: “y un buque especial para suspenderlos del fondo”».

(159) *Gaceta de Madrid*, núm. 49, 18 de febrero de 1915, pp. 546-547.

(160) PIGA, A.: «Problema nacional», *La Correspondencia de España*, 17 de febrero de 1915.

ral y *El Imparcial* publicaron sendos editoriales. El primero comenzaba recordando quiénes habían votado a favor, quiénes en contra y quiénes se habían abstenido. Analizaba después las dos causas que habían llevado a la aprobación del proyecto: «Iba en ello, según parece, la defensa de la nación. Iba, sobre todo –y a buen seguro que no bastará para lo que se pide–, la existencia de millares de familias, a quienes es indispensable que no cese jamás la construcción de buques y obras en los tres antiguos departamentos». Esa era la auténtica causa. España, neutral en la guerra, no podría defenderse de un ataque perpetrado por un enemigo poderoso<sup>161</sup>. *El Imparcial*, por su parte, se formulaba algunos interrogantes: «¿De qué manera esta España pobre, escasa de recursos y más que de recursos de orientación para gastarlos, podrá ganar el tiempo perdido y acudir eficazmente a la hora del peligro? ¿Con acorazados? ¿Con fuerzas sutiles? ¿Puede determinarse hoy cuál de los dos sistemas merece preferencia, o está ya comprobado que el uno no excluye al otro, sino que ambos deben apoyarse mutuamente?». A continuación repasaba las intervenciones de Macià, Payá y Ruiz de Grijalba<sup>162</sup>. *La Época* y *La Actualidad Financiera* publicaron un resumen de la ley<sup>163</sup>. *Diario de la Marina* transcribió la norma legal en su totalidad<sup>164</sup>. La oposición al proyecto, como había sucedido en los casos anteriores, se formulaba desde *El País*. Nuevamente, vinculaba los afanes gubernamentales a los intereses tenebrosos de la Sociedad Española de Construcción Naval. No obstante, reconocía algunos avances: «Este proyecto es mucho más razonable que el de Mayo de 1914, e infinitamente más patriótico y menos indecente que el de 1908; pero mientras subsista la intermediaria Constructora Naval no será patriótico votarlo»<sup>165</sup>. Se encargó de la defensa la revista *Vida Marítima*, que tras informar sobre la aprobación del proyecto de Miranda y publicar íntegramente la ley, opinaba:

«La patria y la marina están de enhorabuena por la sistemática continuación de nuestra defensa naval, iniciada por la ley de 7 de Enero de 1908. En esta obra nacional ocupará el Contraalmirante Miranda, después del Sr. Ferrándiz, lugar preeminente y por la parte principalísima que en ella han tomado son sin duda beneméritos de la patria. *Vida Marítima* se complace en tributar al Contraalmirante D. Augusto Miranda el aplauso que justamente merece y hace votos por que la ley que acaba de votarse tenga el más inmediato y eficaz cumplimiento»<sup>166</sup>.

La aprobación de la construcción de la escuadra provocó entusiasmo en Ferrol. La Liga Popular Ferrolana inició una suscripción para tributar un

(161) «Para ir tirando», *El Liberal*, 5 de febrero de 1915.

(162) «La defensa nacional. “¿Acorazados o sumergibles?”», *El Imparcial*, 23 de enero de 1915.

(163) *La Época*, 18 de febrero de 1915; *La Actualidad Financiera*, 24 de febrero de 1915.

(164) *Diario de la Marina*, 19 de febrero de 1915.

(165) «El león es un buey. La defensa económica de la Constructora Naval», *El País*, 30 de enero de 1915.

(166) *Vida Marítima*, núm. 473, 20 de febrero de 1915, p. 75.

homenaje al ministro de Marina, recaudándose rápidamente 1.051 pesetas<sup>167</sup>. Cádiz se unía al júbilo. La Sociedad Española de Construcción Naval firmó una escritura con el Estado para la fabricación en La Carraca de todos los cañones para los cruceros que se construyesen en Ferrol. «Esta noticia ha causado un júbilo inmenso en San Fernando, por ser muchos los obreros que se hallan sin trabajo»<sup>168</sup>. Urgía, por tanto, el comienzo de las obras<sup>169</sup>.

## Conclusiones

Augusto Miranda Godoy supo adaptarse y, en consecuencia, cambiar sus proyectos navales al albur de las realidades nacionales e internacionales. Presentó un primer plan naval continuista respecto de los anteriores, pero ante el temor a la obstrucción parlamentaria anunciada por la Conjunción y por Gasset, transformó el ambicioso proyecto en otro muy modesto, que proyectaba la construcción, en Ferrol, de un único crucero. Con ello solucionaría también el previsto problema de desempleo en el astillero de la ciudad gallega. El estallido de la primera guerra mundial incentivó los nuevos cambios. Miranda era consciente de las dificultades de la industria nacional tanto para la fabricación de los cañones de mayor calibre que requerían los acorazados programados en febrero como para aportar algunos de los elementos técnicos indispensables, que deberían ser importados, y el conflicto bélico haría muy difícil los suministros de material militar. Por otra parte, los éxitos de los submarinos y de las minas hacían necesarios nuevos planteamientos estratégicos. En consecuencia, se pergeñó un nuevo plan naval en el que el barco estrella serían los sumergibles, y que fue el definitivamente aprobado en febrero de 1915. Sería, como han señalado repetidamente los historiadores navales, el inicio del Arma Submarina española.

La prensa nacional recogió los halagos y las críticas a los proyectos gubernamentales. En el segundo aspecto, un rotativo sobresalió sobre todos los demás: *El País*. El diario republicano fue el portavoz de la oposición frontal de la conjunción republicano-socialista al rearme naval y a la Sociedad Española de Construcción Naval, objeto esta última de permanente crítica tanto desde la tribuna parlamentaria como desde los editoriales del periódico. Los partidos del turno dinástico y sus rotativos apoyaron al Gobierno. Mención aparte merece el caso de Gasset y *El Imparcial*. Su oposición no fue tan pertinaz como la de los republicanos. Pero, preocupado por la política hidráulica y la mejora de los caminos vecinales, Gasset no encontró apropiadas unas inversiones en nuevos barcos que, inevitablemente, restarían recursos a sus afanes. Sin embargo, su oposición menguó en el año 1915.

---

(167) *El Progreso*, 25 de febrero de 1915.

(168) *El Telegrama del Rif*, 24 de febrero de 1915; *Heraldo Militar*, 24 de febrero de 1915.

(169) *La Correspondencia de España*, 24 de febrero de 1915; *El Progreso*, 27 de febrero de 1915.

En el Congreso y el Senado los planes de Miranda no concitaron una gran oposición. Dato contaba con el apoyo de los diputados y senadores conservadores, liberales y radicales. Retirado, ante la amenaza de bloqueo, el primero de los proyectos, los dos aprobados lo hicieron sin un gran debate. Por sus posturas contrarias al deseo gubernamental y su aportación teórica, son reseñables las intervenciones de Macià, del marqués de Pilares (Ramón Auñón y Villalón) y de Concas. Los dos últimos fueron ministros de Marina y publicaron sendos libros en los que expresaban los motivos de su oposición al plan naval de Miranda, especialmente su opinión sobre la supremacía de los acorazados frente a los sumergibles, todavía no suficientemente experimentados.

Para concluir el presente estudio debemos citar las aportaciones de los planes navales de Augusto Miranda al desarrollo de la Armada y de la industria naval española. A nuestro juicio, lo fundamental es la creación del Arma Submarina. Se proyectaron 28 sumergibles. El primero, *Isaac Peral*, fue botado en los astilleros de Quincy (Massachusetts) el 22 de julio 1916 y entregado a la Armada en enero de 1917. Ese mismo año, en los astilleros italianos de La Spezia, se botaron los tres siguientes. Después, en una demostración de puesta al día tecnológica en materia de construcciones navales, será la Sociedad Española de Construcción Naval, en su factoría de Cartagena, la encargada de su construcción. La segunda aportación de Miranda al devenir de los buques españoles de guerra fue la renuncia a los costosos acorazados. Desde 1915, los sucesivos planes navales apostaron por los cruceros, también construidos por la Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (un total de ocho). Por último, debemos apuntar que Miranda, previendo su importancia futura, pergeñó la creación de la Aeronáutica Naval, si bien su instauración oficial hubo de esperar hasta el real decreto de 15 de septiembre de 1917.

## Bibliografía

- AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, San Martín, Madrid, 1980.
- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «Centenario del Arma Submarina. Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación», *Revista de Historia Naval*, núm. 127, 2014, 43-67.
- : «El almirante Augusto Miranda y la génesis de la aviación naval», *Revista General de Marina*, t. 276, 2019, 5-20.
- CAMBÓ BATLLÉ, Francisco: *Memorias*, Alianza Editorial, Madrid, 1987.
- CASTROVIEJO CRISTINO, Vicente: *Submarinos aliados en la Gran Guerra, 1914-1918*, Real del Catorce, Madrid, 2006.
- CONCAS Y PALAU, Víctor: *El Proyecto de Escuadra al Senado*. Establecimiento Tipográfico de La Mañana, Madrid, 1914.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de: *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (1909-1936)*, Editores del Henares, Guadalajara, 2015.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina española*, Empresa Nacional Bazán, Barcelona, 1983.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles, 1898-1920*, Galland Books, 2010.
- : «Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y su grado de cumplimiento», *Revista General de Marina*, t. 263, agosto-septiembre 2012, 241-261.

DAVID RUBIO MÁRQUEZ

SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos: *Prensa y política en la España de la Restauración*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1999.

SIERRA, Luis de la: *El mar en la Gran Guerra*, RBA Coleccionables, Barcelona, 2006.

### **Fuentes hemerográficas**

#### ***Periódicos***

*La Actualidad Financiera, Diario de la Marina, Diario de Valencia, El Cantábrico, El Correo Español, El Día, El Eco de Santiago, El Globo, Heraldo Militar, El Imparcial, El Liberal, El Noroeste, El País, El Progreso, El Proteccionista, El Siglo Futuro, El Telegrama del Rif, Heraldo de Madrid, La Correspondencia de España, La Correspondencia Militar, La Época y La Mañana.*

#### ***Revistas***

*La Industria Nacional, Madrid Científico, Mundo Gráfico, Revista Semanal Ilustrada Acción Socialista y Vida Marítima*

### **Fuentes oficiales**

*Gaceta de Madrid, Diario de Sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados, y Diario de Sesiones de Cortes. Senado*