

CENTENARIO DEL ARMA SUBMARINA (1915-2015)

Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación

Jaime ANTÓN VISCASILLAS
Teniente de Navío (RV)

EL 17 de febrero de 1915 se promulgaba la conocida como «Ley Miranda», ley de escuadra que incluía el más importante plan naval de la Restauración y, quizá, también de los dos últimos siglos, el cual, continuación del plan Maura-Ferrándiz (de 1908), entre un ambicioso plan de construcciones y mejoras para la Marina en su conjunto contemplaba la construcción de los primeros submarinos operativos de la Armada. Luego puede decirse que la fecha antes mencionada (17 de febrero de 1915) es también la de nacimiento del Arma Submarina española. Sin embargo, en la orden ministerial 100/01194/2012, de 13 de enero, por la que se asigna nombre a los cuatro submarinos S-80 —que, como es de rigor, una vez más lucirán nombres de precursores y marinos vinculados a esta arma, y cuya primera unidad está previsto que se bote en 2018 (1)—, está ausente el nombre del ilustre marino a quien se debe la creación e impulso inicial del Arma Submarina, quien no fue otro que el almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).

Ante tamaña omisión, cabe preguntarse con perplejidad si a estas alturas existe alguna duda razonable sobre la autoría de la creación del Arma Submarina, pues de otro modo no se entiende que en el nomenclátor de la serie en construcción se haya obviado el nombre de esta figura por demás sobresaliente en la historia de la Marina española de guerra. Como escribió acertadamente el investigador naval Alejandro Anca (2), «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

(1) El programa de los submarinos S-80, un diseño propio de la industria naval española, constituye sin duda uno de los mayores retos tecnológicos a los que se enfrenta la empresa Navantía. Dicho programa, que comenzó a ejecutarse en 2004, se ha lentificado por dificultades en el desarrollo del sistema Propulsión Independiente del Aire (AIP, por sus siglas en inglés) y por problemas de ingeniería derivados de un deficiente control de pesos en el diseño de su estructura. Estos impedimentos retrasarán la entrada en servicio del primer submarino (S-81) hasta 2017/2018, aproximadamente siete años después de la fecha inicialmente prevista.

(2) Cfr. «Omisión», crónica naval del *Diario de Ferrol* de 6 de marzo de 2012.



El almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), creador del Arma Submarina española (colección del autor).

caso, en caso contrario se pueden cometer injusticias históricas de gran relevancia». Conviene, pues, repasar la historia naval española reciente y meditar sobre ella en este sentido. Con ese propósito concibo este artículo: como una reflexión sincera y leal sobre el origen y creación del Arma Submarina española, apoyándome únicamente en sus fundamentos históricos y jurídicos.

Antecedentes históricos. La «Ley Maura-Ferrándiz» y los intentos posteriores

La primera norma jurídica con rango de ley que menciona los submarinos es la conocida como «Ley Maura, Ferrándiz» o «Maura-Ferrándiz», de 7 de enero de 1908 (*Diario Oficial del Ministerio de Marina* núm. 5, de 8 de enero de 1908). En ella se enumeraba la composición de la flota que se quería construir, cuya médula fueron los tres acorazados de la clase España, y se preveía la fábrica de «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, entre los términos de la alternativa se optó por los «destroyers» (3) —que luego conformarían la clase de los Bustamante—, debido fundamentalmente a los beneficios que este tipo de buques habían reportado a Japón en su reciente guerra contra Rusia (1904-1905), y a que en aquella época el submarino era prácticamente un desconocido, hasta el punto de que en el conjunto de las flotas militares del mundo solo se contaban unas pocas decenas de estas unidades. Así pues, los submarinos previstos en la ley de 1908 no llegaron ni a construirse en España ni a ser adquiridos a otra nación, es decir que nacieron exclusivamente «sobre el papel», de modo que la fecha de publicación la Ley Maura-Ferrándiz (7 de enero de 1908) no puede considerarse la de nacimiento del Arma Submarina española.

El segundo intento de incorporar submarinos a la Escuadra no se produce hasta 1912, año en que don José Canalejas, presidente del gobierno, vislumbrando en el horizonte el conflicto europeo a gran escala que dos años después estallaría, se propuso dotar a España de una fuerza naval respetable —independientemente del estatus que la nación asumiera en la guerra en ciernes— como instrumento en que sustentar la política exterior. Pero ese propósito se quedó en un simple anteproyecto de nuevas construcciones —incluidos «seis sumergibles de 400 toneladas en superficie»— que, debido a la muerte de su impulsor —Canalejas sería asesinado el 12 de noviembre de aquel año—, ni siquiera llegó a ser presentado a las Cortes. El gobierno que sucedió al gabinete de Canalejas, esta vez presidido por el conde de Romanones, intentó rescatar este programa naval, pero su corta vida malogró la tentativa.

Y llegamos al decisivo gabinete presidido por don Eduardo Dato, cuyos miembros toman posesión en octubre de 1913 y en el que la cartera de Marina será asumida por el almirante Augusto Miranda. Este gobierno será el artífice, por una parte, de la neutralidad de España en la Gran Guerra —asegurada por la inicial neutralidad de Italia, pese a su posterior entrada en guerra del lado de los aliados—, y por otra, tras el Desastre, del definitivo resurgir de la Armada, con la aprobación y posterior materialización del que será, como ya quedó apuntado, el programa naval de mayor entidad de la Restauración, en virtud del cual, ahora sí, se haría realidad el anhelo de crear un arma submarina en la Armada española.

Creación del Arma Submarina española: ley de escuadra de 17 de febrero de 1915, conocida como «Ley Miranda» en honor de su autor

Es un hecho histórico indiscutible que el creador del Arma Submarina española fue el Excmo. Sr. Almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), marino ilustre de España (4). La Ley Miranda marcó un hito en la historia naval de España y fija definitivamente la fecha de nacimiento del

(3) Entonces todavía no se los denominaba destructores.

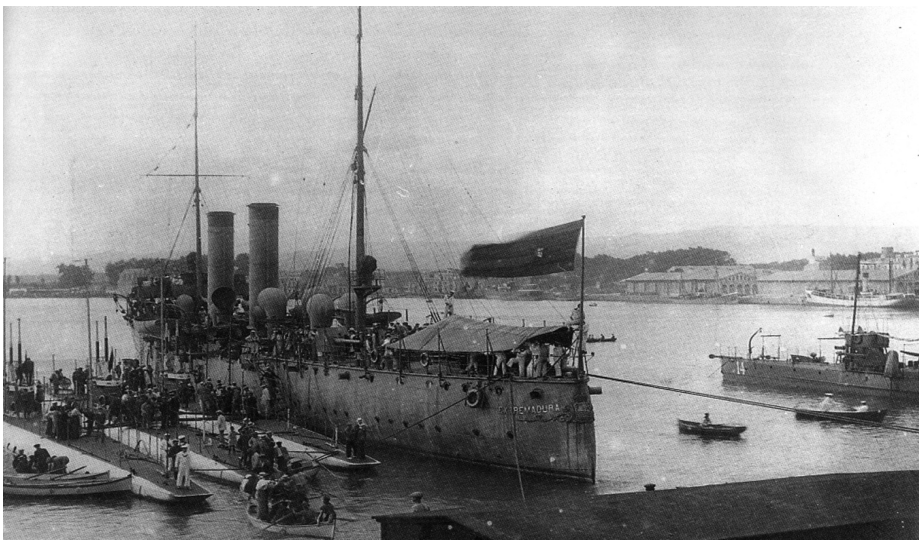
(4) Sin ir más lejos, así lo establece categóricamente el preámbulo de la orden ministerial 145/2002, de 27 de junio, que dispone el traslado de sus restos al Panteón de Marinos Ilustres (véase apéndice II).



El *Isaac Peral*, primer submarino español efectivo, el día de su botadura (22 de julio de 1916), en Quincy, Massachussetts (Estados Unidos).

Arma Submarina. Además de proyectar otras obras de gran relevancia (modernización de arsenales, creación de las bases navales secundarias de La Graña, Marín, Ríos y Mahón), dentro de su programa naval disponía la construcción de cuatro cruceros rápidos (dos de la clase «Méndez Núñez» y otros dos de la «Príncipe Alfonso», además del crucero *Reina Victoria Eugenia*, ya aprobado por la ley de 30 de julio de 1914), seis cazatorpederos o destructores (tres Alsedo y tres Churruca), tres cañoneros (clase Cánovas del Castillo), 18 buques menores y, lo que aquí nos interesa, 28 submarinos, de los que a la postre se construirían solo dieciséis, cuatro de ellos en otras naciones y los doce restantes en España. Así pues, merced a la Ley Miranda —y a su antecesora, la Maura-Ferrándiz—, España se dotó de una escuadra respetable que convirtió a su Armada en una de las mejores de Europa a finales de la década de 1920, lo que constituyó, en todos los órdenes, un auténtico resurgir naval (5).

(5) Los tratadistas navales entienden que la Armada española alcanzó en 1930 su cenit durante el siglo pasado, al disponer de una escuadra moderna que incluía, como principales unidades, acorazados, cruceros, destructores, cañoneros y unas respetables armas submarina y aérea. Por añadidura, al decretarse la especialización en todas las categorías, la formación y preparación del personal mejoró notablemente. Como se echa de ver, la obra del almirante Miranda al frente de la Marina fue tan extensa y variada que, como afirmó su nieto el almirante general Carlos Vila Miranda (1930-2011) en ocasión memorable, «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».



El crucero *Extremadura* con los tres submarinos tipo A (Fuente, Autoridad Portuaria de Tarragona).

Sin embargo, a día de hoy, bien por ignorancia histórica, bien por una subjetivista desfiguración de los hechos, la creencia de que el creador del Arma Submarina fue Mateo García de los Reyes (1872-1936) es casi generalizada, lo cual, sin ánimo de quitarle mérito alguno a don Mateo, es cuestionable, siendo así que «al almirante Augusto Miranda y Godoy, en su primer período 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» (6). En esta confusión sin duda ha influido el hecho de que García de los Reyes haya dado nombre a la escuela de submarinistas de la Armada. Pero, *mutatis mutandis*, y por abundar en las conmemoraciones históricas, es como si el quinto centenario del Descubrimiento se hubiese celebrado ensalzando la figura del navegante Américo Vespucio (1454-1512), tomándolo por el descubridor de América porque su nombre de pila acabó convirtiéndose en epónimo del continente (7).

(6) RAMÍREZ GABARRÚS: «El almirante Augusto Miranda y Godoy, creador del Arma Submarina», en *El Arma Submarina española*.

(7) La historia universal en esta cuestión es también irrefutable. El descubridor del Nuevo Mundo —al que luego se dio en llamar erróneamente América— fue el ilustre marino Cristóbal Colón, a quien corresponde el mérito histórico de haber pilotado la empresa del Descubrimiento gracias al decisivo apoyo de la reina Isabel la Católica y al pueblo español, que convirtieron aquella gesta extraordinaria en el principal logro histórico de esa gran nación que es España.

Es cierto que García de los Reyes desempeñó un papel estelar en los preliminares de la creación del arma, pero siempre por delegación de Miranda. En 1917, cuando el entonces capitán de corbeta fue enviado a Italia junto a otros marinos para seguir la construcción de los tres submarinos clase Laurenti adquiridos por la Armada, lo hizo comisionado por el ministro Miranda, que asimismo fue quien le nombró comandante del submarino A-1, jefe de la escuadrilla y presidente de la comisión inspectora de la construcción de los submarinos. Por otra parte, los cuatro primeros submarinos que se incorporaron a la Flota (el *Isaac Peral* y los tres tipo A Laurenti) se adquirieron a través de compra por gestión directa del ministro Miranda, algo para lo que le habilitaba el artículo adicional que con gran inteligencia y visión de futuro introdujo en «su» ley, sabiendo que previsiblemente, en razón de la Gran Guerra, los plazos de construcción iban a demorarse (8).

El primero de estos cuatro submarinos en convertirse en operativo fue el *Isaac Peral*. Construido en Estados Unidos, fue botado el 22 de julio de 1916 y entregado a la Armada el 21 de enero de 1917. El honor de comandarlo le cupo al capitán de corbeta Fernando de Carranza y Reguera (9), no a García de los Reyes (10), quien asumiría el mando del A-1 *Monturiol*, entregado con posterioridad —el 25 de agosto de 1917, junto a sus gemelos A-2 *Cosme García* (11) y A-3 (12)—. La única lista que, en relación con el asunto que nos ocupa, encabeza García de los Reyes es la noticia cronológica de los jefes de la Escuadrilla de Submarinos, honor que le cupo por precedencia en el escalafón respecto de Carranza y Reguera.

(8) «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...». Como quiera que Miranda puso todo su empeño en incorporar cuanto antes los submarinos a la Armada española, el *Isaac Peral* entraba en servicio ya en enero de 1917, siendo todavía titular de la cartera de Marina, mientras que los tres tipo A lo hicieron agosto siguiente, cuando ya había cesado por primera vez en el cargo.

(9) Nacido en 1873, Fernando de Carranza fue el número 1 de su promoción (la 287.^a del Cuerpo General de la Armada). Obtuvo el empleo de alférez de navío el 7 de diciembre de 1892.

(10) Fue el número 3 de la promoción 285.^a 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». Alcanzó el empleo de contralmirante y fue 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 la última guerra civil.

(11) Su primer comandante fue el teniente de navío José Cantillo y Barreda (promoción 305.^a).

(12) Su primer comandante fue el teniente de navío Eduardo García Ramírez (promoción 311.^a).

Después de todo lo dicho, cabe afirmar que el Arma Submarina, en puridad jurídica, la creó S.M. don Alfonso XIII, quien en su condición de jefe del Estado sancionó y promulgó la ley de escuadra de 17 de febrero de 1915 (*Gaceta de Madrid* y *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, ambos de 18 de febrero de 1915). Pero para ello precisó del refrendo de su ministro de Marina Augusto Miranda (véase apéndice I), y en virtud de la institución del refrendo (13), como es sabido, quien asume jurídicamente la autoría y plena responsabilidad del acto es el refrendatario, en este caso don Augusto Miranda, el cual es, por tanto, el genuino artífice del Arma Submarina española, mérito histórico donde los haya.



Narciso Monturiol y Estarriol, precursor del submarino (fuente, Internet).

El nomenclátor de la S-80

En el curso de la historia, la Armada se ha guiado por una tradición invertebrada a la hora de denominar a sus buques: la de asignarles o reasignarles el nombre de marinos ilustres. La denominación de los buques, sean estos de superficie o submarinos, no puede considerarse en modo alguno cuestión menor; es de una importancia capital, de una relevancia suma. Cuando a una unidad de la Armada se le asigna el nombre de un marino egregio, se hace con el propósito de enaltecer su recuerdo y de infundir en la dotación de que se trate el espíritu de su ejemplar trayectoria, para que así, en cierto modo, dicho espíritu permanezca «a flote» a título póstumo. Este marchamo simbólico hace que el acto de imposición de nombre deba merecer la mayor de las atenciones.

La orden ministerial que asigna nombre a los submarinos «S-80» persigue ese objetivo encomiable pero, en nuestra humilde opinión, dadas las numerosas circunstancias concurrentes en el asunto que tratamos, el hecho de no incluir el benemérito nombre del creador del Arma Submarina, Augusto Miranda, constituye una laguna poco justificable (véase apéndice III), máxime cuando las denominaciones adjudicadas a las unidades que la integran ya habían sido asignadas en el pasado a diversos buques del Arma Submarina

(13) 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.

(14). Por eso sorprende de forma aún más notoria que la orden ministerial citada no asigne el benemérito nombre de Augusto Miranda a ninguno de los cuatro submarinos S-80, y que también haya orillado el de otros destacados precursores y submarinistas españoles sin duda también merecedores de elogio, como Cabanyes, Bonet, Mier, Junquera, Sanjurjo o el almirante Arturo Génova Torrella (15).

La nómina de precursores del Arma Submarina española arranca con los insignes investigadores Narciso Monturiol y Cosme García, cuyos proyectos, realmente ambiciosos, no recibieron en su tiempo el apoyo que merecían. No obstante, el inventor del submarino es en rigor el genial marino Isaac Peral, cuyo aparato sí tuvo éxito empírico, pues pasó todas las pruebas de mar programadas al efecto, marcando así un verdadero hito histórico. Pero el definitivo creador del Arma Submarina en cuanto tal, diseñador de su organización e impulsor inicial, fue el ilustre almirante Augusto Miranda, que como eficaz gobernante que fue supo aunar las fuerzas necesarias para llevar adelante su gran política de reformas. Por último, en este capítulo es preciso resaltar también al primer jefe de escuadrilla del Arma e implementador de su organización: Mateo García de los Reyes.

Por tanto, atendiendo a lo que llevamos dicho, nos atrevemos a sugerir la oportunidad de un cambio de nomenclatura, de lo que hay hasta cuatro antecedentes en nuestra historia, en algún caso incluso antes de la botadura (16).

Sobre las figuras históricas homenajeadas y su circunstancia

Como acabamos de ver, son cinco los pioneros destacables en la protohistoria y los prolegómenos del Arma Submarina española. Pero la «S-80» no suma

(14) Así, Isaac Peral dio nombre a los submarinos C-1 y S-32, además de a la base de submarinos en Cartagena; Narciso Monturiol hizo lo propio con el A-1, el S-33 y el S-35; Cosme García, con el A-2 y el S-34, y Mateo García de los Reyes, con el S-31, aparte de que la escuela de submarinos de la Armada se denomina Almirante García de los Reyes, nombre que se le impuso hace más de treinta años en virtud de la orden ministerial 414/24, de 1982, de manera que su nombre ha quedado indisolublemente vinculado al Arma Submarina.

(15) Sus hazañas están bien descritas y documentadas en QUEVEDO CARMONA y otros.

(16) El ejemplo más reciente nos lo ofrece 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 cuyo nombre se ha asignado reiteradamente a algún buque de la Flota en el curso de la historia de la Armada española. Por otra parte, los cruceros *Blas de Lezo* (1916) y *Méndez Núñez* (1920) nos ofrecen un ejemplo de cambio de nomenclatura para conmemorar una efeméride relevante. Estas dos unidades, integrantes de la primera serie de cruceros de la Ley Miranda, permutaron sus nombres precisamente con el fin de celebrar/conmemorar el centenario del ilustre brigadier don Casto Méndez Núñez (1824-1869). Una real orden de mayo de 1924 así lo dispuso, de modo que el *Blas de Lezo* pasó a denominarse *Méndez Núñez*, y el *Méndez Núñez* (botado en 1923) se entregaría después como *Blas de Lezo*. De esta manera, el nuevo *Méndez Núñez* (ex-*Blas de Lezo*), botado en 1922 y cuya construcción estaba más adelantada que la de su gemelo, pudo participar con su flamante nombre en los actos del primer centenario del marino.

cinco unidades, sino cuatro, y los tiempos de austeridad presupuestaria que vivimos convierten esa cifra en inamovible, así que, no pudiendo en el nomenclátor de la serie en ciernes rendir homenaje a todos ellos, resulta imprescindible valorar el mérito personal de cada uno en relación con el devenir histórico del Arma Submarina española.

Narciso Monturiol y Estarriol (1819-1885) fue «el más remoto precursor de la moderna navegación submarina en España (...) [que] aportó auténticas innovaciones y adelantos al arte de navegar bajo las aguas (...) el *Ictíneo* permaneció sumergido por espacio de dos horas y veinte minutos (el 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*, el cual, con máquina de vapor incorporada, llevó a cabo su primera salida el 22 de octubre de 1867, 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» (17).

Respecto a Cosme García Sáez (1818-1874), con todo el respeto que nos merece su figura debemos decir que esta ya ha sido suficientemente honrada en el curso de la historia naval española, pues su nombre ha sido ostentado por dos submarinos. Además, «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, que patentó en París en noviembre de 1859 y fue probado en Alicante el 4 de agosto de 1860. No



Teniente de navío Isaac Peral y Caballero, inventor del submarino moderno (fuente, Internet).

(17) RAMÍREZ GABARRÚS.

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 menor apoyo oficial, lo echó a pique» (18). En este sentido, como también apuntó Alejandro Anca, «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» (19). Su nombre, pues, a los efectos que nos ocupan, habría sido perfectamente omitible.

Mucho más relevante en este terreno es el nombre de Isaac Peral y Caballero (1851-1895) (20). Él es el genuino inventor del submarino moderno, torpedero eléctrico sumergible para cuya invención retomó un proyecto que se había abandonado en todo el mundo y cuyos impedimentos técnicos él resolvió en 1884. Después de solventar todos los problemas que planteaba la navegación submarina, el 1 de enero de 1888 se inició su construcción (21) en el arsenal de La Carraca, y tras superar muchas dificultades, el 8 de septiembre de ese mismo año se procedió a su botadura. La prueba de inmersión en dique se realizó con éxito el 5 de agosto de 1889, y su primera inmersión en mar, la prueba definitiva, se efectuó a entera satisfacción el 7 de junio de 1890, alcanzado una profundidad de hasta 10 metros.

Sin embargo, a despecho de estos brillantes antecedentes, después de varios avatares, las insidias y envidias paralizaron su proyecto. El Consejo Superior de la Armada declaró por último inútil el ingenio, de modo que a su inventor se le ordenó entregar el torpedero submarino, con lo que «se cerró, absurdamente uno de los más brillantes capítulos de la moderna historia de la Marina española» (22). La injusticia de que fue objeto su persona llegó a prolongarse más allá de la muerte, pues su viuda, doña Carmen Cencio Rodrí-

(18) ÍDEM.

(19) VISCASILLAS, ANTÓN y ANCA ALAMILLO.

(20) Resulta sin duda una paradoja que habiendo sido España, con el proyecto de torpedero-submarino de Peral, la nación pionera en la revolucionaria invención de este aparato, sin embargo fue casi la última de las potencias navales europeas en incorporar submarinos a su flota. En 1914, naciones pequeñas como Dinamarca, Suecia, Grecia, Países Bajos o Noruega disponían ya de submarinos. Al iniciarse la Gran Guerra, en el conjunto de las marinas de guerra del mundo había en servicio un total de 312 buques de esta clase. Incluso Portugal se adelantó incorporando a la Armada en 1913, varios años antes que España, su primer submarino por iniciativa de su ministro de Marina João Azevedo Coutinho. Esta demora, no obstante, no obedeció a que la Armada se hubiese desentendido del asunto hasta entonces, sino a que los proyectos de construcción o adquisición de submarinos emprendidos no habían cristalizado.

(21) Por real decreto de 20 de abril de 1887.

(22) 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 don Augusto Miranda. No solo 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 la Armada, sino también porque

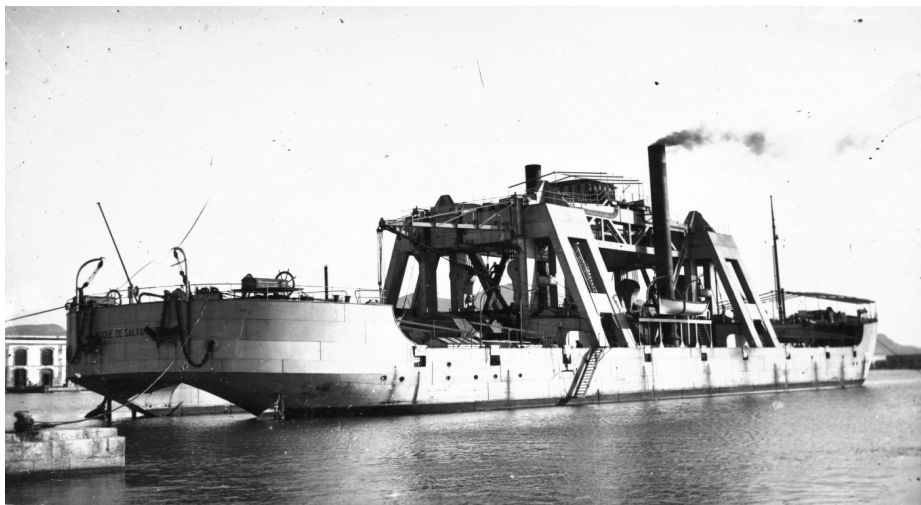
guez, e hijos quedaron en el desamparo. Miranda vino a remediar esta situación, demostrando con este recto proceder un gran patriotismo y elevado sentido de la justicia. Y así, promovió la concesión de una pensión vitalicia (de 5.000 pesetas de la época) a los deudos de Peral, que fue publicada en la *Gaceta de Madrid* el 21 de julio de 1916. La exposición de motivos del proyecto presentado 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, [lo que] 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 en torno a este texto legal, a cuya aprobación se oponían una parte de los diputados, don Augusto Miranda declaró con firmeza: «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?»

En lo tocante a Mateo García de los Reyes (1872-1936), es justo volver a asignar su nombre a otro submarino, por cuanto desempeñó un importante papel en los orígenes del arma en cuanto primer jefe de la escuadrilla que se constituyó y, en su condición de tal, 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



Mateo García de los Reyes, primer jefe de la Escuadrilla de Submarinos y organizador del Arma (Museo Naval de Madrid).

fue él quien propuso que se asignasen los nombres de *Isaac Peral*, Narciso Monturiol y Cosme García a los primeros submarinos españoles. En el caso del *Isaac Peral*, Miranda lo dispuso personalmente siendo ministro de Marina, y en el de los submarinos A-1 *Narciso Monturiol* y A-2 *Cosme García*, lo hizo su sucesor en el cargo, el contralmirante Manuel de Flórez y Carrió, el 17 de junio de 1917, seis días después del cese repentino de Miranda (en su primera etapa en el cargo) por dimisión en bloque del gobierno a instancias de su presidente, don 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, aunque se dispusiese formalmente en aquella fecha.



El buque especial de salvamento *Kanguro* (colección del autor).

(submarinos S-31 y, ahora, S-84), y que por añadidura, como quedó apuntado más arriba, desde 1982 está vinculado de manera permanente al arma a través de la Escuela de Submarinos Almirante García de los Reyes.

Los submarinos de la Ley Miranda, núcleo inicial del Arma Submarina

Centrando ahora nuestro análisis en los submarinos y sus buques de apoyo integrados en el plan naval de la Ley Miranda, que constituirían el núcleo inicial del Arma Submarina, podemos estructurar su proceso de construcción en dos etapas históricas.

La ejecución del plan

Primera fase (1915-1921)

Conforme a lo estipulado en el artículo adicional de la ley, como dijimos más arriba, los primeros cuatro submarinos de los previstos en el plan fueron adquiridos a otras naciones. Contratados «por gestión directa» del ministro de Marina, representaron el primer logro material de su programa naval.

El *Isaac Peral* (23) pertenecía a la clase Holland y fue construido en los astilleros norteamericanos de Fore River & Co. de Quincy, Massachussetts. Con

(23) Recordemos que con la entrega (enero de 1917) del *Isaac Peral*, primer submarino operativo de la Flota, entraron también en servicio en la Armada los primeros motores diésel a flote.

60,10 metros de eslora, 5,80 de manga y 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 diésel, que desarrollaban una potencia de 340 y 600 caballos, respectivamente. En superficie podía alcanzar una velocidad de 15 nudos, mientras que en inmersión no pasaba de diez. Estaba armado con cuatro tubos lanzatorpedos de 450 mm y un cañón de 76,2. 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.

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 (24). 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 dos motores eléctricos y otros dos diésel, que desarrollaban una potencia de 250 y 350 caballos, respectivamente. Su velocidad máxima en superficie era de 13,5 nudos, mientras que en inmersión no llegaban a nueve. Iban pertrechados 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, el 17 de diciembre de 1931 y el 1 de septiembre de 1930, respectivamente.

La siguiente serie fue la conocida como clase «B», compuesta por seis unidades (B-1, B-2, B-3, B-4, B-5 y B-6), construidas todas ellas en Cartagena gracias a que Vickers, principal accionista de la SECN, representaba en Europa a la firma norteamericana Electric Boat Co. De 64,18 metros de eslora, 5,60 de manga y 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 diésel, 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 once. Estaban armados con cuatro tubos lanzatorpedos de 450mm y un cañón antiaéreo de 76,2. Su dotación se componía de 28 hombres. Fueron entregados a la Armada entre los años 1922 a 1926. Dos de ellos se hundieron durante la guerra civil de 1936-1939 (25), mientras que el B-4, arrumbado, acabó el conflicto en un estado deplorable (26). Respecto al B-1, incapacitado para navegar desde

(24) 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 Cesare Laurenti, que se estaban construyendo y por los que, al parecer, también estaba interesada la Marina brasileña. El ministro Miranda pudo conseguir su cesión a la Armada española a mediados de 1916. 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.

(25) El B-5 desapareció en aguas de Estepona por causas desconocidas, si bien es muy probable que fuera enviado a pique por un hidroavión nacional, y el B-6 resultó hundido el 19 de septiembre de 1936, frente al cabo Peñas, por el destructor *Velasco*, el remolcador *Galicia* y el buque armado *Ciriza*.

(26) Desde el 15 de marzo de 1937 se encontraba arrumbado en Portman (Cartagena). Al terminar la guerra se ordenó su desguace.

noviembre de 1937, sería devuelto al servicio en junio de 1939 para destinarlo a prácticas de puerto hasta su baja oficial, ocurrida el 21 de octubre de 1941. Al 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.

Siguiendo lo preceptuado en el artículo adicional de la ley, se compró en el extranjero «un buque especial de salvamento», que sería el denominado *Kanguro*, encargado en 1915 (27) a la casa holandesa Werf Conrad de Harlem. 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 nueve nudos. Iba armado con cuatro cañones Nordenfelt de 42 mm. Su dotación la integraban 97 hombres. Fue dado de alta en la Armada el 19 de noviembre de 1920 y su vida naval se dilató hasta 1943.

Segunda fase (1922-1926)

Terminado el plazo de vigencia de la ley (diciembre de 1921), aún no se habían ejecutado la mitad de las obras en ella ordenadas ni gastado más que 120 millones de pesetas de los 270 previstos, debido al retraso en la llegada de suministros provocado por la Gran Guerra, que no llegó a interrumpir las construcciones navales, pero provocó una gran demora en los 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» (28) (11 de enero de 1922 [29]), que vino a ampliar los plazos de las obras fijados en la primera y las dotaciones económicas consignadas para ellas, debido al encarecimiento general de los materiales de construcción (30).

Gracias a esta prórroga se revisan las características de las unidades, basadas en tipos más modernos, en virtud del real decreto de 22 de febrero siguiente (31), que fijó en 7.900 las toneladas de desplazamiento de la siguiente serie de

(27) La construcción de este barco se pactó antes incluso que la de los propios submarinos. El contrato se firmó el 21 de julio de 1915. Una vez construido, sus pruebas de mar sufrieron dilaciones a causa de la guerra europea, para evitar ser torpedeado por algún U alemán de los muchos que operaban desde las costas de Flandes. Llegó finalmente a Ferrol el 23 de noviembre de 1919.

(28) Por el ministro de Marina José Gómez-Acebo y Cortina, marqués de Cortina, que ocupó el cargo entre el 14 agosto de 1921 y el 8 marzo de 1922.

(29) Publicada en el núm. 12 del *Diario Oficial del Ministerio de Marina* de ese año.

(30) Particularmente difíciles de conseguir fueron las piezas de acero estirado, de cobre y de latón, así como las grandes forjas y fundiciones, la maquinaria y herramientas especiales y la artillería. Además, se multiplicó varias veces el precio de mercado del acero, el cinc, la madera y el carbón.

(31) Publicado en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* número 56.



Submarinos abarloados, pertenecientes a las clases A, B y C (colección del autor).

cruceros rápidos, en 1.650 las de los destructores y en 850 las de los submarinos en superficie.

La última serie de submarinos fue la conocida por clase C, compuesta por seis unidades (C-1 [más adelante denominado *Isaac Peral*], C-2, C-3, C-4, C-5 y C-6) construidas en Cartagena (32). De 73,30 metros de eslora, 6,33 de manga y 5,70 de puntal, desplazaban 925 toneladas en superficie y 1.144 en inmersión. Su planta motriz la componían cuatro motores, dos eléctricos y dos diésel, que desarrollaban una potencia respectiva de 375 y 1.000 caballos. Su velocidad máxima en superficie era 16,5 nudos y de nueve en inmersión. Estaban armados con seis tubos lanzatorpedos de 533 mm y un cañón antiaéreo de 76,2. Su dotación la integraban 40 hombres. Fueron entregados a la Armada entre 1928 a 1930, y menos los dos primeros de la serie —que se dieron de baja el 30 de enero de 1950 y el 6 de junio de 1951, respectivamente—, todos 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, durante la operación Úrsula; el C-4, abordado de manera accidental por el destructor *Lepanto*, durante unas maniobras, el 27 de junio de 1946; el C-5 desapareció el 31 de diciembre de 1936 en aguas de Ribadesella, y el C-6 fue hundido por su dotación, el 20 de octubre de 1937, en aguas cercanas al puerto de El Musel (Gijón) (33).

(32) Por si alguna duda quedara respecto a que esta serie de submarinos perteneció al programa naval de Miranda, recordemos 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».

(33) Fue reflotado en noviembre de 1947, aunque naufragó al año siguiente de camino al desguace.

El almirante don Augusto Miranda y Godoy, creador del Arma Submarina

Como hemos relatado, Augusto Miranda apostó desde un principio y decididamente por crear en la Armada un arma submarina. Ya su primer proyecto de programa naval (34), de 7 de mayo de 1914, contemplaba la construcción de seis submarinos.

El «viraje técnico y estratégico» (35) del almirante Miranda respecto a su plan de escuadra original vino dado por el estallido de la Gran Guerra, de la que nuestro protagonista extrajo las pertinentes enseñanzas prácticas, lo que se tradujo en una profunda revisión conceptual de la futura flota (36). El curso de los acontecimientos bélicos en el mar persuadió a Miranda de 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 pues, los submarinos se revelaron como la fuerza naval más eficaz durante la etapa inicial de la primera guerra mundial.

De este modo, tras varios meses de guerra europea en el mar, el nuevo y definitivo plan de construcciones navales promovido por Miranda reforzó significativamente la presencia de sumergibles o submarinos. Como el ministro señalaba 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 (37):

«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. (...) 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

(34) Conocido como «primer 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 las Cortes, para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año.

(35) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, pp. 241-261.

(36) En unas expresivas declaraciones, 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». Diario *Abc* de 1 de enero de 1915.

(37) Publicado en la *Gaceta de Madrid* núm. 305, de 1 de noviembre de 1914.

no puede pasar inadvertida para España que tantos puntos vulnerables presenta en sus extensas y accidentadas costas (...). 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».

De la importancia que Miranda otorgó a los submarinos como fuerza naval da notoria y concluyente cuenta el hecho de que determinase construir nada menos que 28 unidades de esta clase (38). Y, por si esto fuera poco — como ya quedó expuesto—, y con el deseo de incorporar cuanto antes buques de este tipo a la Flota, para evitar en parte el previsible prolongamiento de los plazos de construcción introdujo muy certeramente un artículo adicional al texto de la ley de 17 de febrero de 1915 que le autorizaba 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». Así consiguió en un tiempo récord —apenas dos años y en plena guerra— constituir el núcleo inicial del Arma Submarina con cuatro unidades operativas que formaron escuadrilla en 1917.

Su inteligente y decidido impulso abarcó también la plena organización del «servicio en submarinos», regulando las condiciones profesionales del personal de la Armada (39) que debía dotarlos —tanto oficiales como subalternos—, previendo asimismo la creación de una escuela para su instrucción y



El almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), marino ilustre de España, cinco veces ministro de Marina (Museo Naval de Madrid).

(38) No obstante estas previsiones, los submarinos a la postre incorporados a la Flota se redujeron a dieciséis, cuatro de ellos adquiridos a otras naciones (uno a EE.UU. y tres a Italia) y doce construidos en España: los submarinos *B1-B6* tipo «Holland», y los *C1-C6*, todos ellos salidos de Cartagena, fabricados por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), que en aquella época gestionaba los astilleros de Ferrol y Cartagena y los talleres de artillería de La Carraca (San Fernando), entre otras factorías e instalaciones en España. Sin embargo, las previsiones del plan en lo que a las unidades de superficie se refiere se cumplieron íntegramente.

(39) Fomentó los destinos en submarinos y, por otra parte, la formación de los oficiales de la Armada como pilotos 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 así sin duda la creación de la Aviación Naval, que nace 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 don Manuel de Flórez, su sucesor y uno de

adiestramiento (40). Fijó asimismo los emolumentos de este personal (41), creó una ley sobre accidentes en submarinos (42) y estableció desde el principio su base en Cartagena (43). Y no dejó tampoco cabo por atar en lo que se refiere al imprescindible apoyo logístico, aprobando y desarrollando importantes obras de mejora y construcción en todos los departamentos —entonces denominados «apostaderos»— y creando además nuevas bases navales secundarias (44) («puertos de refugio para torpederos y sumergibles») en Marín, Ríos y La Graña (Galicia) y en Mahón (isla de Menorca).

La imperiosa necesidad de disponer de nuevas bases navales ya la había expuesto con meridiana claridad en su primer proyecto de plan naval, de 1914:

«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

sus principales colaboradores hasta entonces. La Ley Miranda ya recogía —por primera vez— consignaciones destinadas a construir almacenes para «material aéreo» en los tres departamentos (Ferrol, Cádiz y Cartagena). En cuanto a las medidas adoptadas por Miranda en materia de personal, para asegurar los efectivos precisos y la eventual necesidad de elevarlos, sobresale la Ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada y de Organización de Reservas Navales. Redactada conforme a la ley de bases de 3 marzo de 1915, estableció el servicio militar obligatorio para los españoles que figurasen en la Inscripción Marítima, y creó la Reserva Naval, que debían integrar oficiales de la marina mercante. Otra de las disposiciones destacables de entre las dictadas por Miranda en este apartado es la ley de «supresión de la redención a metálico» para los servicios de la Armada, de 2 de julio de 1914, que puso fin a una injusticia vigente desde 1835.

(40) Hechos los correspondientes estudios, y en cumplimiento de las previsiones de la Ley Miranda, la Escuela de Submarinos fue creada por real decreto de 27 de febrero de 1918, siendo ministro don 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».

(41) Real decreto de 19 de julio de 1915.

(42) Ley de 28 de diciembre de 1916.

(43) Y a partir de ahí se fue creando una infraestructura de apoyo más completa. En los primeros años, para su carena, los cuatro submarinos iban periódicamente al dique flotante de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, explotado entonces por Talleres Nuevo Vulcano (de la S.A. Unión Naval de Levante), que se encargaba de hacer las revisiones de la obra viva y del pintado. La base de Cartagena pasó a denominarse «Estación de Submarinos» por real orden de 11 de octubre de 1918, durante un nuevo ministerio de don Augusto Miranda, que entre el 20 de julio y el 9 de noviembre de ese año completaría su cuarta etapa como titular de la cartera. Se efectuaron obras de reforma y adecuación del tinglado para maestranza en el antiguo edificio y en la sala de gálbos del arsenal de Cartagena —que se terminó de construir en 1755—, para convertirlo en sede del Arma Submarina. Como tal se inauguró en 1920.

(44) 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.

indispensables en casos de averías o naufragios a los numerosos buques que recorren las grandes vías comerciales que rodean 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».

Su entrega abnegada al servicio y preocupación constante por el progreso de la Armada española fue tal, y en particular en lo que aquí nos ocupa respecto al desarrollo del Arma Submarina, que incluso animó a su hijo mayor, el entonces capitán del Cuerpo de Ingenieros de la Armada Augusto Miranda y Maristany (45), para ser destinado a Estados Unidos, 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 por Electric Boat Company, Groton, Comi y otras compañías norteamericanas suministradoras de la Marina española. Queremos recordar aquí que tanto el primer submarino español, el *Isaac Peral* —proyecto tipo Holland (46) construido precisamente en Estados Unidos—, como los seis tipo «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, registrada por la empresa Electric Boat Company, representada en Europa por la británica Vickers, copropietaria entonces de la SECN, que los fabricó en la factoría naval de Cartagena.

Así pues, la figura del almirante don Augusto Miranda y Godoy fue absolutamente clave y fundamental en la creación e impulso inicial del Arma Submarina española, así como en el diseño de su organización.

Conclusiones

La acción de gobierno del almirante Miranda fue verdaderamente extraordinaria y trascendental para la Armada. Su actividad legislativa durante sus

(45) Destinado por real orden de 19 de marzo de 1919, tomó posesión de su destino el 17 de abril. Su padre, el almirante don 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. Brillante ingeniero militar y naval, Augusto Miranda y Maristany (1895-1976) permaneció destinado en Estados Unidos durante cuatro años, hasta 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 solo veintiséis años. Anteriormente, entre 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, hasta el punto de que llegó a ser director de los Astilleros de Bilbao-Sestao (1932-1943) y de los de Ferrol (1934-1935), y durante muchos años (entre 1943-1962), consejero delegado y director general de la SECN

(46) Así denominado en honor del inventor estadounidense John P. Holland. Su empresa se denominó Holland Torpedo Boat Co., que después fue absorbida por la Electric Boat Company.

cinco etapas como titular de la cartera de Marina fue febril en todos los ámbitos, y además aún tuvo tiempo de elaborar tres planes navales (47), cuyo último fruto, la Ley Miranda de 1915, consiguió dotar a la Armada de un buen número de magníficos buques, entre los que figuraban cruceros ligeros, destructores, cañoneros y submarinos.

La más sobresaliente virtud de este programa naval fue el acierto del ministro en adoptar un plan de construcciones por series, 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 en el último cuarto del siglo XIX. Estas mejoras tecnológicas se introdujeron, por ejemplo, en la segunda serie de cruceros (*Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*), al igual que la de destructores (48) (*Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*), que representaban versiones muy mejoradas con respecto a las primeras series (cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo* y destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*).

Se ha señalado como su mayor laguna el hecho de no contemplar la construcción de acorazados, pero Miranda tuvo muy claro que un par de unidades de este tipo, por poderosas que fueran, sólo podrían ejercer su influencia en un punto muy concreto de la mar, en tanto que un grupo de unidades, con una suma de poder ofensivo equivalente, podría ocupar un área de muchas millas y entablar un mayor número de combates parciales, o bien realizar numerosas misiones tanto en tiempo de paz como de guerra. Tampoco debemos olvidar que, en aquella época, la construcción de una escuadra de acorazados excedía de la capacidad industrial de España, que ni siquiera estaba en disposición de atender a su mantenimiento, de modo que se hubiesen tenido que realizar unas costosísimas inversiones en infraestructuras y un esfuerzo tecnológico por encima de las posibilidades del país.

El acierto en repartir su presupuesto en un esfuerzo continuado, pero no demasiado gravoso para el Erario, garantizó sin duda el extraordinario balance final del programa pues, aun excluyendo las unidades pertenecientes al tren naval, se construyeron veinticinco de las cincuenta y nueve previstas, si bien también fueron adquiridas por gestión directa, con los fondos previstos en la ley, otras sesenta y una, incluyendo en este número a las lanchas K y H. Así

(47) En sentido estricto, fueron dos planes navales (el proyecto de 7 de mayo de 1914, retirado, y el plan naval aprobado por ley de 17 de febrero de 1915), más una ley (de 30 de julio de 1914) que autorizó la construcción de una única unidad de superficie: el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*.

(48) El éxito de la serie 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*, se vendieron en 1927 a la República Argentina, que los rebautizó con los nombres de *Cervantes* y *Juan de Garay*, respectivamente

pues, 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 la marina de guerra (49).

De ahí que, sin temor a caer en la exageración, podamos afirmar que el programa naval del almirante Miranda, en toda su extensión, fue decisivo para colocar a la Armada, en la década de los años treinta del siglo pasado, en quinto lugar en cuanto potencial en la tabla de las flotas militares europeas.

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 como Ley Miranda, que S.M. don Alfonso XIII sancionó en tal día como ese de 1915, con el refrendo de su autor y ministro de Marina, el almirante don Augusto Miranda.

Su egregia figura, pues, por su enorme contribución a la Armada, merece sin duda ser vinculada de manera especial y permanente al Arma Submarina.

Fuentes

Fuentes primarias

Archivo personal del autor.

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, expediente personal, hoja de servicios del Excmo. Sr. Almirante D. Augusto Miranda y Godoy (1855-1920).

Archivo Central del Cuartel General de la Armada, expediente personal, hoja de servicios del Excmo. Sr. D. Augusto Miranda y Maristany (1895-1976).

Bibliografía

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El almirante don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y senador del Reino*. Ferrol, 2012.

BLANCO NÚÑEZ, José María: *La construcción naval en Ferrol, 1726-2011*. Navantia, S.A., 2011.

INTERNET, varias páginas.

QUEVEDO CARMONA, Diego; PAZOS PÉREZ, Lino J.; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Los desconocidos precursores españoles de la navegación submarina*. Damaré Ediciones, 2013.

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina española*. Empresa Nacional Bazán, 1983.

Revista General de Marina, varios números.

ROBERT, Juan B: «El almirante don Augusto Miranda y Godoy», en *Revista General de Marina*, cuaderno de mayo de 1945.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: «Planes Navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y grado de cumplimiento», en *Revista General de Marina*, cuaderno de agosto-septiembre de 2012.

VV.AA.: *La Marina. De Trafalgar a nuestros días*. Delta, 1983.

(49) La meta de 28 submarinos a que aspiraba nuestro insigne protagonista jamás pudo ser alcanzada por la Armada, y la cota de los dieciséis logrados en 1930 tampoco se ha vuelto a conseguir desde entonces.

APÉNDICES

Artículo primero y artículo adicional de la «Ley Miranda», de 17 de febrero de 1915

«Art. 1. 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 (...): 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...

(...)

»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
(*firma*)

El Ministro de Marina,
Augusto Miranda (*firma*)».

Transcripción de la 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 (50)

«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.

(50) Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa*, número 131, de 5 de julio de 2002.

»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 gran aprecio que merece a 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

JAIME ANTÓN VISCASILLAS

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 presente Orden entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial de Defensa*.

Madrid, 27 de junio de 2002.

FEDERICO TRILLO-FIGUEROA
Y MARTÍNEZ-CONDE

(*firma*)»

Orden Ministerial 100/01194/2012, de 13 de enero, por la que se asigna nombre a los cuatro submarinos de la serie S-80 (51)

«Ministerio de Defensa. Buques

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

(firma)»

(51) Publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Defensa* núm. 20, de 30 de enero de 2012.