

EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY, CREADOR DEL ARMA SUBMARINA

Jaime ANTÓN VISCASILLAS
Reservista temporal

En historia a nadie se le cree si no prueba lo que dice. Las pruebas son los documentos y testimonios que exhibe.



N el número de mayo de la REVISTA, entre otros interesantes artículos, figura el titulado *Del nombre de los Submarinos*, del conocido historiador naval Agustín Ramón Rodríguez González, en el que refiriéndose al contralmirante García de los Reyes, incide una vez más en el reiterado error histórico de considerar al citado marino como «verdadero creador y gestor de nuestra Arma Submarina».

Sin ánimo de entrar en polémica, como descendiente directo del almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), marino ilustre español y, entre otras cosas, creador en 1915 del Arma Submarina Española, y con el único propósito de sentar definitivamente las bases de la verdad histórica sobre el nacimiento del Arma Submarina, hago las siguientes puntualizaciones que considero es menester recordar.

La Ley Ferrándiz de 1908 y los intentos posteriores

La primera vez que una norma jurídica con rango de ley menciona a los submarinos es la Ley de 7 de enero de 1908 (D. O. núm. 5, de 8-1-1908), conocida como Ley Maura, Ferrándiz o Maura-Ferrándiz. En ella se especificaba la composición de la flota a construir, cuya médula fueron los tres acorazados de la clase *España*. Además y de modo alternativo, preveía: «Tres *destroyers* de unas trescientas cincuenta toneladas, a seis mil pesetas la tonelada con armamento completo o tres sumergibles o submarinos de doscientas cincuenta a trescientas toneladas, a siete mil pesetas la tonelada con armamen-



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

to completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques: 6.300.000 pesetas».

Finalmente se decidió construir los tres *destroyers* (entonces todavía no se les denominaba destructores), que fueron los *Bustamante*, en lugar de los submarinos, debido fundamentalmente al éxito que, en la reciente guerra ruso-japonesa de 1904-1905, tuvieron los destructores nipones y a que en aquella época el submarino era prácticamente un desconocido y tan sólo se contaban unas pocas decenas de estas unidades entre todas las flotas militares del mundo. Es decir, los submarinos nacieron exclusivamente «sobre el papel» en la Ley Ferrándiz de 1908, pero ni llegaron a construirse en España ni a adquirirse a una nación extranjera.

El segundo intento de incorporar submarinos a nuestra escuadra no se produce hasta el año 1912, cuando el presidente del Gobierno don José Canalejas, contemplando el oscuro horizonte del ya entonces vislumbrante conflicto europeo, se propuso dotar a España de una fuerza naval respetable, independientemente del papel que España asumiese ante la guerra, y, por supuesto, en apoyo de su política exterior. Pero ese propósito se quedó en un simple anteproyecto de nuevas construcciones —que incluía «seis sumergibles de

400 toneladas en superficie»— y que, debido al asesinato del presidente Canalejas el 12 de noviembre de aquel año, ni siquiera llegó a ser presentado a las Cortes.

El siguiente gobierno, esta vez presidido por el conde de Romanones, intentó rescatar el programa naval de Canalejas, pero la corta vida del mismo impidió que fructificara.

Y llegamos al decisivo gabinete presidido por don Eduardo Dato en octubre de 1913 y el mandato de su ministro de Marina, almirante don Augusto Miranda. Este gobierno será el artífice, por una parte, de la neutralidad de España en la Gran Guerra de 1914 y, por otra, del resurgimiento de nuestra Armada tras el Desastre de 1898, con la materialización del más importante programa naval de la Restauración, por no decir de los últimos dos siglos que, ahora sí, vería definitivamente hecha realidad la creación del Arma Submarina española.

Antes de presentar el plato fuerte de la que será llamada «Segunda Ley de Escuadra», el ministro don Augusto Miranda propuso construir una unidad aislada, un crucero explorador tipo *Scout*, según la terminología inglesa de la época, de los que tan necesitada estaba la flota, para dar continuidad a las construcciones de la Ley Ferrándiz de 7 de enero de 1908. Así nació el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia* (después rebautizado a causa de las vicisitudes políticas con los nombres de *República* y *Navarra*), cuya construcción se autorizó por Ley de 30 de julio de 1914.

A continuación, el almirante Miranda presentó un programa de nuevas construcciones que tendría que ser también continuación del de 1908, y que será conocido como Primer Plan Miranda. Este proyecto, aprobado por Real Decreto de 29 de abril de 1914, fue presentado y leído en las Cortes, aunque Miranda decidió retirarlo antes de su discusión para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año. Este proyecto de ley *non nata*, además de otras construcciones navales y obras, ya preveía la de seis submarinos.

La conflagración europea que poco después degeneró en guerra mundial y la prudencia más elemental aconsejaban no emprender la ejecución de un plan tan vasto de nuevas construcciones cuando se esperaba que el curso de los acontecimientos, recogiendo las enseñanzas prácticas de la guerra en la mar, operaría una revisión profunda en los tipos de los futuros buques. La experiencia real demostró que la tan cacareada supremacía del acorazado —se puso de manifiesto— era fácil víctima de la audacia de los pequeños submarinos, que se revelaron como la más eficaz fuerza naval durante la primera guerra mundial.

Todo ello influyó en el ánimo y pensamiento doctrinal del almirante Miranda, que confirmó sus ideas respecto a la importancia decisiva del arma submarina en la guerra naval.

La Ley Miranda de 1915: la creación del Arma Submarina Española

La Ley de 17 de febrero de 1915 (D. O. núm. 39, del 18 de febrero), que en honor de su autor ha pasado a la historia con el nombre de Ley Miranda, supuso el definitivo nacimiento del Arma Submarina Española, al incorporar en su virtud los primeros submarinos a nuestra flota.

La Ley Miranda marcó un hito en nuestra historia naval, no sólo por la amplitud del programa de construcciones navales en ella previsto, sino también por la profunda y trascendental reorganización y reestructuración de nuestra Armada, que abarcó, incluyendo la modernización y rehabilitación de los arsenales y la construcción de nuevas bases navales secundarias (Mahón, en Menorca; Marín, La Graña, Villagarcía y Ríos, en Galicia), además de importantísimas reformas en asuntos de material y de personal que le siguieron en otras disposiciones normativas promovidas por el ministro don Augusto Miranda, lo que en conjunto constituyó una verdadera reconstrucción con los criterios más modernos de su época.

De la extraordinaria importancia que el almirante Miranda otorgó a los submarinos como fuerza naval es concluyente y notorio el hecho de que determinó construir nada menos que ¡veintiocho! unidades de esta clase.

Por si esto fuera poco, y con el deseo de incorporar cuanto antes los submarinos a nuestra Armada, sin esperar al previsible prolongamiento de los plazos de construcciones, el almirante Miranda introdujo muy certeramente un artículo adicional al texto de la Ley de 17 de febrero de 1915, que rezaba: «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».

Al amparo de esta disposición legal, los que en principio debían constituir la quinta serie del programa de submarinos aprobado fueron en realidad los primeros que se incorporaron, aunque pertenecientes a distintos tipos. Y fueron adquiridos, como ya quedó apuntado, por gestión directa del almirante Miranda a naciones todavía no beligerantes y, por tanto, susceptibles de vender barcos de guerra a un país extranjero.

El *Isaac Peral* —que recibió este nombre en honor del insigne marino-inventor— fue adquirido a la empresa Electric Boat Co. de los Estados Unidos. Botado el 22 de julio de 1916 y entregado en enero de 1917, fue el primer submarino español efectivo, y con él también entraron en servicio los primeros motores diésel a flote de la Armada. Su primer comandante fue el



El *Isaac Peral*, primer submarino español efectivo aunque de construcción americana.

capitán de corbeta Fernando de Carranza y Reguera, quien marchó a los Estados Unidos (Astilleros Quincy, Massachussets) con el núcleo de dotación para adquirir los conocimientos necesarios para el manejo del buque.

Los otros tres restantes, fueron adquiridos a la Marina italiana, pertenecientes a una serie de 24 submarinos costeros que estaban construyendo en los astilleros Fiat-San Giorgio, de La Spezia. El ministro don Augusto Miranda pudo conseguir, hacia mediados de 1916, la cesión de los tres últimos buques de esa serie, ya en estado avanzado, que recibieron los numerales *A1*, *A2* y *A3*. Nombró comandantes al capitán de corbeta Mateo García de los Reyes, para el *A1* y jefe de la escuadrilla, y a los tenientes de navío José Cantillo y Eduardo García Ramírez, para los *A2* y *A3*, respectivamente. Todos ellos, también, con los correspondientes núcleos de dotación, viajaron a La Spezia en julio de 1916 para adquirir la aptitud de submarinos.

Por Real Orden de 17 de junio de ese año se asignaron los nombres de *Narciso Monturiol* y *Cosme García* (en honor de los ilustres precursores de la navegación submarina) a los *A1* y *A2*, después de sus botaduras. El *A3* nunca llegó a tener nombre. Fueron entregados a la Armada en agosto de 1917.

Diseñados por el eminente ingeniero naval Cesare Laurenti, señala Manuel Ramírez Gabarrús en su magnífico libro *El Arma Submarina Española*: «...como unidades de guerra tenían posiblemente bastantes limitaciones, dado

TEMAS GENERALES

su reducido desplazamiento de 265 toneladas en superficie y sólo dos tubos lanzatorpedos; pero para ser utilizados como buques-escuela se prestaban admirablemente. Y esto era lo que necesitaba la Marina española en aquellos momentos en que se intentaba crear un arma submarina partiendo de la nada».

Desde el principio se eligió el apostadero de Cartagena para la ubicación de la Base de Submarinos que, por Real Orden de 11 de octubre de 1918, pasó a denominarse Estación de Submarinos. Todos los servicios de la Base y Escuela de Submarinos, ésta última creada también en cumplimiento de la Ley Miranda —que ya preveía la creación de una escuela para la instrucción y adiestramiento de las futuras dotaciones de submarinos—, así como el cuartel y alojamientos de marinería, se instalaron en la antigua sede del tinglado para maestranza y en la sala de gálibos del arsenal, sólido edificio terminado de construir en 1755.

Por Real Decreto de 19 de julio de 1915 se regularon los emolumentos del personal destinado en submarinos, y en 28 de diciembre de 1916 se promulgó una ley sobre accidentes en submarinos.

De todas las construcciones de unidades navales previstas en la Ley Miranda, sólo lo relativo a los submarinos no se cumplió en su totalidad. Así, de los 28 submarinos a que aspiraba, se adquirieron o construyeron 16. Las demás unidades fueron:

- Cuatro cruceros (*Blas de Lezo*, *Méndez Núñez*, *Príncipe Alfonso*, después rebautizados *Libertad*, Galicia y *Almirante Cervera*), además del ya aprobado *Reina Victoria Eugenia*.
- Seis destructores cazatorpederos tipo *Churruca*.
- Tres cañoneros (*Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*).
- Dieciocho guardacostas.

En otro punto del mismo texto legal se matizaba: «Los buques, a excepción de los cañoneros y guardacostas, se contratarán a medida que vayan a construirse inmediatamente en los siguientes grupos o series: dos grupos de dos, los cruceros; dos grupos de tres, los cazatorpederos, y en cuatro series de seis y una de cuatro, los sumergibles. En cada una de las series se aprovecharán los progresos alcanzados por la industria naval».

Lo programado inicialmente en la ley (1), se amplió posteriormente a nuevos cruceros y destructores, como preveía su propio articulado, por lo que su desarrollo duró 15 años en vez de los seis inicialmente previstos.

A todo lo anterior hay que añadir lo ya apuntado sobre las obras a realizar en arsenales, bases navales y habilitaciones nuevas en puertos de refugio, así como la construcción de material flotante necesario, que también autorizó —con minucioso detalle— la Ley de 17 de febrero de 1915 y a cuyo amparo fueron realizadas.

En resumen, la obra del almirante Miranda al frente de la Armada fue tan

extensa y variada que, como señaló su nieto el almirante general don Carlos Vila Miranda (2) en ocasión memorable, «es difícil encontrar otro periodo en la historia, si es que hay alguno, en el que se hayan realizado tantas y tan fructíferas reformas en nuestra Armada».

Su enorme talento y prestigio ha quedado sellado de manera indeleble como una de las figuras más grandes de nuestra Historia Naval, habiendo sido reconocido por la Armada a la que tanto amó, reconocimiento que, siquiera de forma testimonial, quedó demostrado en sus nombramientos de ministro de Marina (que ostentó en cinco gobiernos y en los tres empleos del Almirantazgo), consejero de Estado, senador vitalicio del Reino y, finalmente, con su designación como presidente del Gobierno, cargo este último que inicialmente declinó asumir por motivos de salud. Su muerte truncó inexorablemente la posibilidad de acceso a la más alta magistratura de la nación en lo que ha sido un capítulo inédito de nuestra historia.

Al recordar con admiración y orgullo su biografía (que resumí en estas mismas páginas en el número de noviembre de 2000), con la íntima satisfacción de haber servido en la Armada como oficial, sólo me cabe reproducir lo ya escrito sobre mi bisabuelo: excelente marino y eficaz gobernante, cuya personalidad merece calificarlo de auténtico estadista, y cuya vida entera estuvo entregada al servicio de la Armada y al engrandecimiento de España.



Rendición de honores a los restos mortales del almirante Miranda a su llegada al Panteón de Marinos Ilustres, donde fueron inhumados en solemne acto presidido por el AJEMA. San Fernando, 22 de septiembre de 2002.

Conclusiones

Siguiendo a Ramírez Gabarrús, cabe afirmar con total rotundidad que al almirante don Augusto Miranda y Godoy se le debe el hecho de que España incorporase los 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.

Así, el Arma Submarina Española, haciendo honor a su tradición de origen, conmemora cada año el aniversario de su creación precisamente el 17 de febrero, fecha de promulgación de la conocida Ley Miranda, que S. M. el rey don Alfonso XIII, gran entusiasta de la Armada, sancionó tal día del año 1915 con el refrendo de su autor y ministro de Marina, el almirante don Augusto Miranda.

Justo es en historia atribuir a cada cual lo suyo. La historia del Arma Submarina española tiene sus precursores en los insignes inventores Narciso Monturiol, Cosme García e Isaac Peral, cuyos proyectos, realmente ambiciosos, no recibieron en su tiempo el apoyo que merecían; su definitivo creador y principal impulsor en la figura del ilustre almirante don Augusto Miranda, que como eficaz gobernante supo aunar las fuerzas necesarias para llevar adelante su gran política de reformas; y a su primer jefe y decisivo organizador en el también ilustre marino don Mateo García de los Reyes.

Sólo puede crear algo quien tiene el poder necesario para hacerlo. Sin quitar mérito alguno a García de los Reyes, que lo tuvo y mucho, hay que señalar que en 1915-1916, cuando por ley se crea el Arma Submarina y se incorporan los primeros submarinos a nuestra flota, el entonces capitán de corbeta García de los Reyes era un simple aunque destacado oficial de Marina, y sólo por impulso de quien ejercía la máxima responsabilidad de la Armada, que no era otro que el ministro de Marina almirante don Augusto Miranda, era posible crear una fuerza naval nueva, entonces verdaderamente innovadora, que fue el Arma Submarina. Ni más ni menos.

Prueba patente de la alta consideración que el almirante Miranda otorgó al entonces joven capitán de corbeta García de los Reyes, y de que supo apreciar en él su gran valía personal y competencia profesional, es el hecho de que lo nombró comandante del submarino *AI (Narciso Monturiol)* y jefe de la escuadrilla —cuyo mando desempeñaría durante once años—, además de presidente de la Comisión Inspector de la construcción de los submarinos. Después, sería asimismo primer jefe de la Base y Escuela de Submarinos en Cartagena y, al igual que don Augusto Miranda, llegaría también por sus méritos a ceñir el Almirantazgo y a ostentar el importante cargo de ministro de Marina.

Por último, al contemplar el glorioso pasado, el presente y el esperanzador futuro que depara al Arma Submarina la llegada de la nueva *Serie-80*, me uno muy cordialmente a la propuesta que sobre nombres de submarinos formula Agustín R. Rodríguez González, incluyendo entre ellos —siguiendo la tradi-

ción inveterada en la Armada de reasignar con el nombre de marinos ilustres los buques de guerra a través de la historia—, y como no podía ser menos, el nombre merítísimo del creador del Arma Submarina, el almirante don Augusto Miranda.

(1) Por Ley de 11 de enero de 1922 se prorrogaron los plazos y anualidades señalados en la Ley de 17 de febrero de 1915 hasta la total ejecución de las construcciones navales y obras en la misma previstas y autorizadas.

(2) En el panegírico que sobre el almirante Miranda leyó en el acto solemne del traslado de sus restos mortales al Panteón de Marinos Ilustres, que tuvo lugar en San Fernando el 17 de septiembre de 2002.



BIBLIOGRAFÍA

- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: *Almirante Miranda*. REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 2000.
- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: *El almirante don Augusto Miranda y Godoy en la Historia Naval de España*. REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre 2000.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina española*. Edita E. N. Bazán. Barcelona, 1983.
- ROBERT, Juan B.: *El almirante don Augusto Miranda y Godoy*. REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1945.
- VILA MIRANDA, Carlos: *Panegírico del Excmo. Sr. almirante don Augusto Miranda y Godoy*. Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, 22 de septiembre de 2002. Archivo personal del autor.
- Boletín Informativo para Personal, número 98. Servicio de Publicaciones del Cuartel General de la Armada.
- Diario Oficial del Ministerio de Marina, varios números.
- 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.
- Boletín Oficial del Ministerio de Defensa, número 131, de 5 de julio de 2002.
- REVISTA GENERAL DE MARINA, varios números.