# EL ALMIRANTE AUGUSTO MIRANDA Y LA GÉNESIS DE LA AVIACIÓN NAVAL

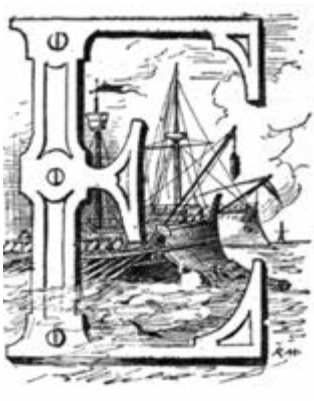
Jaime ANTÓN VISCASILLAS

(RV)

*El almirante Miranda tuvo la satisfacción de ver las primeras unidades operativas de la que fue otra de sus grandes obras: la creación del Arma Submarina de la Armada, algo verdaderamente transcendental y que se había retrasado en exceso en España por diversas causas. También pudo asistir a los primeros pasos de otra de sus iniciativas: la entrada de los medios aéreos como parte integrante de las fuerzas navales, innovación no menos decisiva.*

Agustín Ramón Rodríguez González. Doctor en Historia

## Introducción y antecedentes históricos



EL centenario de la Aviación Naval española (1917-2017) nos brindó la ocasión de celebrar esta importante efeméride para poner en valor la eficacia y profesionalidad en el servicio a España de esta importante arma de la Armada. Como todas las conmemoraciones relevantes que se precien, nos permitió también «pasar revista» de nuevo —si cabe con mayor amplitud y detalle—, a su brillante historia. Honrar la memoria de cuantos, en muy diferentes cometidos, contribuyeron a su concepción, diseño, impulso, desarrollo, «renacimiento» y estado actual de situación es, sin duda, como rezan las Reales Ordenanzas, «un deber de gratitud y un motivo de estímulo para la continuación de su obra».

La creación oficial de la Aviación Naval —desde el punto de vista orgánico— surge formalmente con el Real Decreto de 15 de septiembre de 1917, aprobado en Consejo de Ministros por iniciativa del entonces ministro de

Almirante Augusto Miranda y Godoy.

Marina, el contralmirante Manuel de Flórez y Carrió (1857-1920) (1), sucesor que fue del almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920) como titular de este Ministerio y uno de sus principales colaboradores en varias etapas.

Pero la concepción originaria de la Aviación Naval, como fuerza singular de la Armada con medios propios (material) y personal especializado, es decir, en conjunto con capacidad operativa plena, se remonta a varios años antes. Su creación, primero orgánica y después efectiva, fue una consecuencia directa de lo prevenido sobre esta materia en el famoso Plan Naval aprobado por la Ley Miranda de 1915.

La Aviación Naval se creó precisamente por real decreto (norma de carácter reglamentario) porque se hizo en aplicación y desarrollo de varias leyes impulsadas por el almirante Miranda, que avalaban su creación, y como principal la ya referida Ley de 17 de febrero de 1915 (que pasó a la historia en honor a su autor como Ley Miranda), pues dicha norma habilitaba la compra de «material aéreo» (léase aparatos de vuelo) y la construcción de «almacenes para material aéreo» (léase hangares/estaciones aeronavales) en las tres bases principales de Ferrol, Cartagena y Cádiz. La Ley Miranda (2) contempló así, por primera vez en nuestra historia, la adquisición de medios aéreos para la Armada.

---

(1) Fue ministro de Marina en dos ocasiones: del 11 de junio al 3 de noviembre de 1917 (Gobierno de Eduardo Dato), y del 20 de julio de 1919 al 17 de marzo de 1920 (fecha esta última en que dimitió por enfermedad, siendo presidente del Gobierno Manuel Allendesalazar y Muñoz de Salazar, que asumió también la cartera de Marina hasta el 5 de mayo de 1920). Curiosamente, en ambos casos, sucedió al almirante Augusto Miranda. Entre los años 1918-1919, Flórez fue jefe de la 2.ª División del Estado Mayor Central de la Armada.

(2) Ley de 17 de febrero de 1915, sancionada por S. M. el rey Alfonso XIII y refrendada por el ministro de Marina Augusto Miranda, siendo presidente del Consejo de Ministros Eduardo Dato e Iradier.

Pero incluso podemos añadir que ya desde el lejano 1912, la Armada sintió la necesidad de contar en el futuro con aviación propia porque es precisamente ese año cuando se decide que varios oficiales de Marina participen en los cursos de piloto que venía realizando el Ejército a través de su Aviación Militar. Es indudable que ya desde entonces la Marina tenía un interés especial en que su personal no quedase excluido y tuviese también la opción a formarse/instruirse en las diferentes especialidades de esta nueva e innovadora arma. Como sabemos, fueron los alféreces de navío Viniegra y Chereguini los primeros oficiales de la Armada que participaron en el tercer curso de pilotos organizado por la Aeronáutica Militar y que obtuvieron su título de «piloto de aeroplanos» en febrero de 1913, cuando la Aviación Naval era «un huevo que todavía se estaba empollando» (3).

La Aeronáutica Militar llegó a formar como pilotos a un total de 23 oficiales de la Armada, si bien curiosamente no todos llegaron a incorporarse después como pilotos a la Aviación Naval. La Aviación Militar se había creado en 1910, pasando a denominarse Aeronáutica Militar (4) en 1913 al incorporarse a la misma el servicio de Aerostación (creado en 1886 con base en Guadalajara), y así disponer de dos secciones: Aviación Militar y Aerostación, en puridad «dos caras de la misma moneda», pues ambas tienen en común el medio aéreo.

Por las diversas y complejas circunstancias que ya conocemos (principalmente las consecuencias de la Primera Guerra Mundial), la Aviación Naval española no llegó a ser una realidad efectiva —desde el punto de vista del material— hasta 1920, cuando se adquieren los primeros aparatos de vuelo. Sin embargo, en los años anteriores se preparó con notoria previsión e inteligencia la legislación básica que afectaría al personal de la Armada con funciones o destinos de aviación, previendo posibles contingencias, regulando las condiciones profesionales y fomentando su formación en las diferentes especialidades aeronáuticas.

Partiendo de la premisa fundamental —como escribió el almirante José María Treviño Ruiz (5)— según la cual «la creación de la Aeronáutica Naval

---

(3) MOLLÁ, Luis: «La situación de la Aviación Naval en el mundo y las enseñanzas de la Gran Guerra», en la publicación oficial *Mar de Alas, 1917-2017. Centenario de la Aviación Naval Española*, p. 24. Ministerio de Defensa, noviembre de 2017.

(4) Dependiente del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, el Servicio de Aeronáutica Militar se creó por Real Decreto de 28 de febrero de 1913, y comprendía dos ramas: aerostación y aviación, teniendo por cometido adquirir el material e instruir al personal afecto a ambos sectores. Su director era el coronel de Ingenieros Pedro Vives Vich. La Escuela de Aviación Militar se encontraba en el Aeródromo de Cuatro Vientos, sito junto al kilómetro nueve de la carretera de Madrid a Extremadura.

(5) En el Prólogo de la obra de RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920,* p. 15. Galland Books, 2010.

y del Arma Submarina [fueron] producto de la visión del almirante Miranda», limitaré mi exposición a las diversas medidas que en relación a los medios aéreos promovió el almirante Augusto Miranda durante sus mandatos como ministro de Marina, tanto en lo relativo a los asuntos de material como de personal, y que sin duda constituyen la génesis de la creación de la Aviación Naval en España.

## El recurso de material. Los medios aéreos en el Programa Naval de la Ley Miranda (6)

Las previsiones para la adquisición de «material aéreo» y la construcción de tres «almacenes para material aéreo» se reflejaron definitivamente en el texto de la Ley de 17 de febrero de 1915 (*Gaceta de Madrid* y *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, ambos de 18 de febrero de 1915), inmediatamente después de fijar las unidades navales a construir.

Así, los primeros preceptos de la Ley establecían lo siguiente:

«*Artículo primero*. Con el fin de dotar a la Nación en breve plazo de los elementos de defensa marítima, absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se procederá por el Gobierno a contratar la ejecución de las obras siguientes, sujetándose a los preceptos contenidos en la Ley de 7 de enero de 1908 que no sean por la presente explícitamente derogados:

(6) Los principales buques de este Plan Naval, facturados y construidos, fueron los siguientes: cuatro cruceros rápidos, en dos series de dos cada una (*Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*); seis cazatorpederos o destructores, en dos series de tres (*Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*; *Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*); 16 submarinos, de los que cuatro se adquirieron a naciones extranjeras (*Isaac Peral* en Estados Unidos*; A-1 Narciso Monturiol*, *A-2 Cosme García* y *A-3* en Italia) y 12 se construyeron en Cartagena (*B-1* a *B-6* y *C-1 Isaac Peral* a *C-6*); un buque especial de salvamento (*Kanguro*, construido en Holanda); tres cañoneros (*Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*), y 18 buques menores (guardacostas y guardapescas). Además de minas y defensas submarinas, de otras muchas obras de modernización de los arsenales y la construcción/habilitación de nuevas bases navales secundarias (La Graña, Marín y Ríos, en Galicia, y Mahón en la isla de Menorca, que se llevarían a cabo en desarrollo de la Ley Miranda y por elección directa del propio ministro). A los anteriores buques hay que añadir el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia,* cuya construcción se aprobó por Ley de 10 de julio de 1914. Este crucero —anterior a los cuatro de la Ley Miranda— debió también su existencia al mandato del almirante Miranda.

| | **PESETAS** |
|---|---|
| Cuatro cruceros rápidos | 60.000.000 |
| Seis cazatorpederos | 30.000.000 |
| Veintiocho sumergibles de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina, teniendo en cuenta los servicios a que se destine cada una de las unidades o grupos, incluyendo el material necesario para salvamentos, reparaciones y aprovisionamientos | 110.000.000 |
| Tres cañoneros | 9.000.000 |
| Dieciocho buques para el ejercicio de vigilancia y la jurisdicción en las aguas litorales, dispuestos además para el servicio de minadores, y del porte y características apropiados a la región en la que hayan de prestar sus servicios | 6.000.000 |
| Minas automáticas y otras defensas submarinas | 9.000.000 |
| Para previsión de las rectificaciones que requiera la suma de los valores aproximados de las obras expresadas anteriormente; *para material aéreo* y ejecución de otras obras o adquisición de material no previstas y que sean, a juicio del Gobierno, urgentes e indispensables para el progreso y eficacia del material flotante | 6.000.000 |
| | **230.000.000** |

»Los valores consignados son estimaciones aproximadas; las diferencias podrán compensarse dentro de la suma total de los correspondientes a las obras, y la que resultare en ésta, cubrirse con cargo a la última partida de 6.000.000 de pesetas...

*Artículo segundo*. Independientemente de las obras consignadas en el artículo anterior y de las pendientes de ejecución de la Ley de 7 de enero de 1908, pero simultáneamente, se procederá con la mayor urgencia a contratar con una o varias entidades, acreditadas en trabajos análogos, *la ejecución de las siguientes obras en las bases navales y puertos de refugio*, así como la construcción del material flotante que se expresa a continuación:

## FERROL

| | **PESETAS** |
|---|---|
| Dragado de la dársena a nueve metros y de la fosa a seis, y revestimiento de los taludes de ésta | 800.000 |
| Dique flotante para buques de pequeño tonelaje | 1.000.000 |
| Depósitos de petróleo con sus accesorios | 500.000 |
| Atracaderos en el Arsenal y en La Graña, vías, vagonetas, grúa transportable, medios de amarre, tubería de agua, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques | 750.000 |
| Obras de reparación en la Sala de Armas y otros edificios y diques | 400.000 |
| *Almacén para material aéreo* | 50.000 |
| Arreglo de los varaderos de Puerto Chico para material flotante y construcción de un trabajadero cubierto | 100.000 |
| | **3.600.000** |

## CÁDIZ

| | **PESETAS** |
|---|---|
| Dragado en los caños, balizamiento luminoso y extracción de objetos sumergidos | 3.045.000 |
| Muelles de atraque, expropiaciones, afirmado del terreno en la orilla del Poniente, vías, vagonetas, grúa transportable, medios de amarre, conducción de aguas, línea telefónica y demás accesorios para muelles y aprovisionamiento de buques | 3.243.000 |
| Depósito de petróleo y accesorios | 500.000 |
| Arreglo de talleres, edificios y diques, Central eléctrica y caminos de comunicación con los departamentos situados fuera del Arsenal | 1.782.000 |
| *Almacén para material aéreo* | 50.000 |

| | |
|---|---|
| Habilitación del polígono de Torregorda, comprendiendo vía apartadero, medios de transporte, plataforma, montaje, grúa y afirmado del terreno | 500.000 |
| | **9.120.000** |

**CARTAGENA**

| | **PESETAS** |
|---|---|
| Dragado de la dársena, corte de los ángulos salientes de entrada, habilitación de muelles, vías, grúa transportable, conducción de agua y demás accesorios para muelles | 1.650.000 |
| Dársena para torpederos y material flotante | 1.500.000 |
| Dique flotante de una capacidad mínima de 4.000 toneladas para torpederos y cruceros y servicios en el varadero de Santa Rosalía | 2.000.000 |
| Arreglo de los varaderos actuales | 100.000 |
| Depósitos de petróleo y accesorios | 500.000 |
| *Almacén para material aéreo* | 50.000 |
| Transformación de los edificios antiguos, habilitación de talleres y Central eléctrica | 1.150.000 |
| Atracadero exterior | 400.000 |
| | **7.350.000** |

... Los precios consignados son estimaciones aproximadas, y las diferencias se compensarán dentro de la suma total... Por el Ministerio de Fomento se dictarán las disposiciones necesarias para llevar hasta los arsenales las vías férreas de las tres bases navales, con la mayor urgencia, a fin de que puedan ser utilizadas para facilitar las obras que comprende esta ley, así como el dragado en los canales de acceso en los puertos comerciales...»

Debido a las consecuencias de la Gran Guerra de 1914-1918, como ya apuntamos, que produjo un retraso considerable o «perturbación en el suministro de toda clase de materias primas» —que afectó principalmente a la construcción de buques—, se hizo necesario prorrogar los plazos y anualida-

Augusto Miranda, marino ilustre.

des, aumentando los créditos previstos en la Ley de 17 de febrero de 1915, lo que se efectuó a través de la llamada Ley Cortina (7). La Ley Miranda no solo se ejecutó casi en su totalidad, sino que se amplió a nuevos cruceros y destructores, por lo que su desarrollo duró 15 años en vez de los seis inicialmente previstos. En cada una de las series de buques se aprovecharon los progresos alcanzados por la industria nacional, tal como preveía su propio articulado.

Gracias a la Ley Miranda y a su antecesora, la Ferrándiz, nuestra Armada se dotó de unas infraestructuras y de una muy respetable escuadra que convirtió a España en la cuarta potencia naval europea (8) a finales de la década de 1920, tan solo por detrás del Reino Unido, Francia e Italia, recuperando una posición que había perdido hacía mucho tiempo. Los frutos de aquella inteligente política naval continúan «cosechándose» hoy en día.

(7) Así denominada por el título nobiliario del ministro de Marina, José Gómez-Acebo y Cortina, marqués de Cortina. Ley de 11 de enero de 1922 (*Gaceta de Madrid* de 15 de enero de 1922), para asegurar la continuidad y finalización del Plan Naval del almirante Miranda. La enorme inflación que causó la Guerra Mundial sobrepasó todas las previsiones, y a esta dificultad en lo económico se añadió la imposibilidad de la importación de muchos materiales necesarios.

(8) Según los tratadistas navales, se estima que en el año 1930 se alcanzó el «cénit» de la Armada española en el siglo XX, con una escuadra moderna, que incluía acorazados, cruceros, destructores, cañoneros y unas respetables armas submarina y aérea, como principales unidades. Por otra parte, la formación y preparación del personal, al especializarse en todas las categorías, mejoró notablemente.

**El recurso de personal. Ley sobre accidentes en submarinos y aparatos de aviación (9)**

Por Ley de 28 de diciembre de 1916 (*Gaceta de Madrid*, de 29 de diciembre de 1916), se regularon una serie de derechos en favor del personal (y eventualmente también sus familias), como el ingreso en el Cuerpo de Inválidos, el reconocimiento de derechos pasivos causados, determinando las posibles contingencias o hechos que darían lugar al reconocimiento de esos derechos, tanto en tiempo de paz como de guerra, asuntos todos ellos fundamentales en materia de asistencia y previsión social. Por su relevante interés reproducimos el texto de su articulado:

«*Artículo 1.º*— Los individuos de todos los Cuerpos y clases del Ejército y Armada, así como la marinería de la dotación de submarinos o sumergibles, y soldados y marinos que tripulen toda clase de aparatos de aviación, que se invaliden ó inutilicen por hechos, accidentes o riesgos propios y peculiares de la naturaleza especial de estos buques o del servicio que desempeñan, ingresarán en el Cuerpo de Inválidos con el empleo inmediato superior al que posean en la fecha de su invalidez o inutilización, que será la de su ascenso.

*Artículo 2.º*— Los que en tiempo de paz perezcan o desaparezcan, víctimas de los accidentes a que se hace referencia en el artículo anterior, causarán derechos pasivos para sus familias, cuya cuantía será el sueldo entero de sus empleos, desde el día de su muerte o desaparición.

De este mismo beneficio disfrutarán las familias de los que fallecieren a consecuencia de heridas recibidas o enfermedades contraídas en los accidentes mencionados, siempre que el fallecimiento no ocurra después de haber sido dado de alta, curados de sus lesiones, ni transcurridos más de dos años.

*Artículo 3.º*— Los que en función de guerra, perezcan o desaparezcan en las circunstancias del párrafo primero del artículo anterior, causarán derechos pasivos, cuya cuantía será para sus familias el sueldo entero inmediato superior, al que serán ascendidos con la antigüedad del día de su fallecimiento o desaparición...»

(9) Sancionada por S. M. el rey Alfonso XIII y refrendada por el ministro de Marina Augusto Miranda, siendo presidente del Consejo de Ministros Álvaro Figueroa y Torres, conde de Romanones. Nótese que esta ley afecta a todo el personal del Ejército y de la Armada.

## Ley sobre condiciones de ascenso del personal de la Armada en destinos de aviación (10)

Una de las medidas que fomentó sin duda la formación como pilotos de aviación de los oficiales de Marina fue la ley que regulaba las condiciones profesionales necesarias para el reconocimiento del tiempo de servicio en destinos de aviación, equiparándolo al tiempo de embarco.

En su proyecto de ley a las Cortes, aprobado por Real Decreto de 24 de mayo de 1916 (*Gaceta de Madrid,* n.º 147, de 26 de mayo de 1916), el ministro Augusto Miranda lo justificaba con las siguientes palabras:

«La necesidad de que el personal de la Armada adquiera los conocimientos y la práctica necesaria para el manejo de los aparatos que han de formar parte de nuestro material naval, impone una modificación de las condiciones hoy vigentes para el ascenso de esos Jefes y Oficiales.»

Hay destacar aquí que el almirante Miranda, cuando habla de los «aparatos» (aparatos aéreos) ya se refería a ellos en este proyecto como aquellos

(10) Esta ley es de la misma fecha que la anterior ya comentada (sobre accidentes en submarinos y aparatos de aviación), pues ambas se promulgaron el 28 de diciembre de 1916 y se publicaron en la *Gaceta de Madrid* al día siguiente.

«que han de formar parte de nuestro material naval», una clara alusión a la próxima creación de la Aviación Naval y a los medios aéreos previstos en la Ley Miranda.

Una vez tramitado y aprobado este proyecto de ley en las Cortes, se publicó la Ley de 28 de diciembre de 1916 (*Gaceta de Madrid,* n.º 364, de 29 de diciembre de 1916) que, por su interés, reproducimos íntegramente:

**Cuerpo de Infantería de Marina**

Excmo. Sr.: El Rey (q. D. g.) se ha servido autorizar al Comandante de Infantería de Marina don Manuel O'Felan Correoso, para que asista al curso de pilotos de globo, organizado por el Real Aéreo Club de España, cuando dicha Sociedad lo reclame para efectuar prácticas al efecto.

Es asimismo la voluntad de S. M. hacer extensivo a este caso lo prevenido en la real orden de 27 de noviembre de 1911 (D. O. núm. 26), considerándose esta comisión del servicio indemnizable, debiéndose justificar en forma los días invertidos en ella.

De real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid 6 de octubre de 1918.

MIRANDA

Aviación Naval. Real Orden de Miranda.

«Don ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución, REY de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

Artículo único. A los Capitanes de Corbeta, Tenientes y Alféreces de Navío, se les contará como tiempo de condiciones para ascenso, en sustitución del de embarco, el que empleen en prácticas y destinos de aviación militar, siempre que cuenten con un año de embarco efectivo en buque armado los Capitanes de Corbeta, y dos años los Tenientes y Alféreces de Navío.

Los Alféreces de Navío deberán tener cumplida la expresada condición de embarco para poder pasar al servicio de aviación.

Por tanto:

Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a veintiocho de Diciembre de mil novecientos dieciséis.

YO EL REY.

El Ministro de Marina,
Augusto Miranda.»

## Reglamento para el personal de la Armada que se dedique a la aviación militar

Aviación Naval. Ideas, 1918.

Ya en 1917, se puso a la firma del Rey para su aprobación el real decreto por el que se aprobó el primer «Reglamento provisional para el personal de la Armada que se dedique a la aviación militar» (Real Decreto de 3 de febrero de 1917, publicado en la *Gaceta de Madrid* de 8 de febrero de 1917).

Como su propio texto señalaba, este Reglamento, de carácter provisional, se dictaba «para la aplicación de la Ley de 28 de diciembre de 1916, referente al personal de la Armada que se dedique a la aviación militar», indicando además que el ministro de Marina debía dar cuenta a las Cortes de la aprobación del mismo.

Así, entre otras medidas, establecía que a los jefes y oficiales de la Armada con dedicación a la aviación, se les contaría también «como tiempo de condiciones para el ascenso, en sustitución del de embarco, el que empleen en adquirir los conocimientos necesarios para obtener el título de observador o de piloto, a condición de que a los seis meses como máximo de empezar los estudios y prácticas alcancen uno u otro» (artículo 1.º); es decir, se condicionaba el abono del tiempo (empleado en formación) de condiciones para el ascenso al resultado de obtener el título correspondiente dentro de un plazo máximo de seis meses. Lo previsto anteriormente tenía una excepción, pues «si durante el tiempo de la instrucción sufriesen heridas o lesiones por accidentes de aviación, se les contará como de condición para el ascenso el invertido en su curación, aun cuando después no lleguen a obtener el título de Observador o Piloto por inutilidad para este servicio por consecuencia de las mismas heridas o lesiones, sin que pueda exceder en ningún caso de seis meses el tiempo total abonado en el período de instrucción» (artículo 3.º).

En otros preceptos se regulaban diversas situaciones administrativas; se establecía que los períodos de disfrute de vacaciones o licencias para asuntos propios o por enfermedad —lógicamente— no computaban como de condiciones para el ascenso; la acreditación en las hojas de servicios; y una

«novedad» en relación al «personal de los demás Cuerpos de la Armada» que no necesiten condiciones de embarco para el ascenso, en el sentido de que el tiempo de servicio invertido en destinos de aviación, se les computaba sin embargo como «tiempo de servicio en destino de plantilla» en las mismas condiciones que al personal del Cuerpo General de la Armada.

Es significativo que este Reglamento se aprobó apenas tres meses y unos días antes del cese del almirante Miranda como ministro de Marina (11) (en su primera etapa en el cargo, que se produciría el día 11 de junio de 1917), no precisamente por voluntad propia, sino por dimisión en bloque del Gobierno de la Nación a instancias de su presidente, Manuel García Prieto, marqués de Alhucemas, como consecuencia de la grave crisis política del momento. Podemos imaginar que posiblemente por este motivo (su cese), habida cuenta de los muchos asuntos que dirigía (entre ellos el desarrollo de todo su magno Programa Naval, en plena ejecución), al almirante Miranda no le dio tiempo a elaborar y firmar/refrendar personalmente el Decreto de creación de

(11) Hay que recordar que el almirante Augusto Miranda y Godoy (1855-1920) fue titular de este departamento ministerial en cinco ocasiones (es decir, en cinco gobiernos) a lo largo de tres etapas (del 27 de octubre de 1913 al 11 de junio de 1917, en tres gobiernos consecutivos; del 20 de julio al 9 de noviembre de 1918, y del 15 de abril al 20 de julio de 1919), formando parte de gabinetes presididos por Eduardo Dato (1913-1915), el conde de Romanones (1915-1917), el marqués de Alhucemas (1917) y Antonio Maura, con este último en dos ocasiones (1918 y 1919), llegando a ostentar la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo. En julio de 1919, S. M. el rey Alfonso XIII le ofreció el cargo de presidente del Consejo de Ministros, que declinó asumir inicialmente por motivos de salud, falleciendo el 28 de abril de 1920 a consecuencia de complicaciones tras ser operado quirúrgicamente en Santiago de Compostela. En ese momento era jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte y senador vitalicio del Reino.

la Aviación Naval, que finalmente refrendó su sucesor, el contralmirante Manuel de Flórez, el 15 de septiembre de ese mismo año 1917, justo tres meses después de asumir el cargo de ministro —y con el verano de por medio—, lo cual es también un indicio para pensar que este era ya un asunto en marcha, teniendo en cuenta todos los antecedentes descritos.

## Reflexiones y conclusiones

Siguiendo en el análisis de esta cuestión al profesor Agustín Ramón Rodríguez González (12), podemos afirmar que «roza ya la genialidad el que Miranda prevea medios aéreos» no solo en la Ley Miranda, sino incluso en su primer proyecto de Programa Naval (13) en 1914, cuando todavía no había estallado la Primera Guerra Mundial y la aviación apenas tenía trascendencia naval. A lo que añade: «... Pero pronto iba a dar D. Augusto Miranda nuevas pruebas de su excepcional capacidad. El caso es que al mes y muy pocos días de presentar su proyecto, un Real Decreto de 2 de julio de 1914 autorizaba al ministro de Marina a presentar a las Cortes un nuevo proyecto de ley para llevar a cabo la construcción de un crucero de cinco a seis mil toneladas... Según nuestra visión de los hechos, Miranda comprendió rápidamente que la tan esperada como temida gran conflagración europea no iba a tardar en producirse... Así que, poniéndose literalmente "la venda antes de la herida", consiguió asegurar al menos la continuidad de las obras en Ferrol con un gran buque (que sería el crucero *Reina Victoria Eugenia*, anterior a los cuatro de la Ley Miranda), a la espera de los dramáticos y decisivos acontecimientos que, sin duda, iban a producirse. Ello llevaría a replantear profundamente el proyecto de escuadra que había remitido a las Cortes... Así que, mostrando de nuevo una rapidez y flexibilidad que hubiera sido de desear en tantas ocasiones a lo largo de la Historia, ideó un nuevo programa enteramente distinto, retirando el anterior y ya rebasado por los hechos...».

Debemos recordar, además, que lo logró en un período histórico durísimo, «de enormes dificultades», pues el almirante Miranda ostentó la cartera de Marina desde octubre de 1913 y durante prácticamente las tres cuartas partes de la contienda mundial (entre los años 1914-1918) y del primer año «de la todavía difícil paz» (1919). «Prueba de la gran capacidad de Miranda es que,

---

(12) En *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales españoles, 1898-1920*, Galland Books, 2010. Obra fundamental en el estudio de este período trascendental de la historia naval de España.

(13) Conocido como I Plan Miranda, sancionado por Real Decreto de 29 de abril, fue publicado en la *Gaceta de Madrid,* n.º 130, de 10 de mayo de 1914. El ministro Augusto Miranda decidió retirarlo antes de su discusión en Cortes para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año.

en tales circunstancias se hubieran ya invertido 106.398.676 ptas de las consignadas para la construcción de la flota, quedando remanentes de los 230 millones presupuestados unas 126.601.324 ptas, y que de lo referente a infraestructuras se hubiesen ya invertido 19.738.374 ptas, restando algo más de la mitad, con unas 20.606.636 ptas» (del total de 40.345.000 para obras). El Plan Miranda, aprobado cuando aún no había terminado el plazo de vigencia ni las obras del de Ferrándiz «tuvo el mérito de mantener el impulso iniciado por la Ley Maura-Ferrándiz, pese a las gravísimas condiciones internacionales en que se aprobó» y «marcó de forma clara y contundente» el resurgir de nuestra Armada.

Si bien el desarrollo de la Aviación Naval fue notoriamente más lento que el que tuvo el Arma Submarina (creada directamente por la Ley Miranda en 1915 y con cuatro submarinos operativos ya en 1917, lo que se consiguió en un tiempo récord), el hecho de que hubiera previsto también la adquisición de medios aéreos, aunque de forma modesta (en cantidad indeterminada), fue «un paso decisivo, un logro de Miranda frecuentemente olvidado». Ambos medios de combate (submarinos y aeronaves) «supusieron combinados una verdadera revolución en los medios materiales y en las doctrinas y entrenamientos de la Armada».

Es de justicia reconocer que en la concepción, impulso y desarrollo de la Aviación Naval, tres marinos fueron figuras clave: los almirantes Miranda y Flórez y el capitán de corbeta Cardona (14), su primer jefe y organizador. Y no resulta extraño tampoco que dos «discípulos» destacados de Augusto Miranda (García de los Reyes y Cardona) (15) fuesen precisamente los elegidos para «pilotar» la organización de dos de sus grandes obras, el Arma Submarina y la Aviación Naval, cuyo desarrollo también supervisó Miranda en las etapas en que no fue ministro. En abril de 1918 se nombró jefe de la Aviación Naval al capitán de corbeta Pedro Cardona (16), y en julio y

---

(14) Cardona y Prieto, Pedro María: «Don Augusto Miranda y Godoy, Almirante de la Armada». *Revista de Menorca*, Tomo XV, Época V, 1920. Cardona (1872-1936) conocía muy bien al «almirante patriota», pues durante buena parte de su vida estuvo a su lado y a sus órdenes. Como él mismo escribe: «El niño preparado por el Almirante Miranda para su ingreso en la Escuela, el adolescente iniciado en el saber por los libros del General, galardonados por la Academia de Ciencias, el oficial suyo del Cisneros, el Ayudante de derrota en el Regente, el que de oficial y jefe ha procurado secundarlo en el Ministerio...» Por encargo del ministro Miranda, en 1916 definió los criterios de construcción de la Base Naval de Mahón. Alcanzó el empleo de capitán de navío y, ya retirado, tras ser detenido y rechazar tajantemente el mando de la escuadra republicana que se le ofreció, murió fusilado en El Escorial, donde veraneaba, el 15 de agosto de 1936.

(15) Ver *Miscelánea* del autor titulada «De tal palo, tales astillas», en Revista General de Marina, noviembre de 2017, pp. 775-776.

(16) Muy probablemente por indicación del almirante Miranda, a la sazón comandante general de la Escuadra (e inspector de las obras derivadas de su Plan Naval). En ese momento,

septiembre de ese año «se comisionó al comandante de Ingenieros Nicolás Franco Bahamonde, y los tenientes de navío Sartorius y Navarro Capdevila para estudiar la fabricación de aparatos de aviación primero, y para examinar los dos hidros italianos *Macchi* tipo 9, de reconocimiento y bombardeo ligero, llegados a Barcelona», siendo de nuevo ministro Augusto Miranda (en su cuarto mandato).

En 1920, año en que fallece nuestro ilustre almirante, la Aviación Naval disponía ya de 11 pilotos y de tres observadores para, «en un sorprendente *tour de force*, crecer espectacularmente en solo dos años, dotarse de uno de los primeros buques portaeronaves del mundo, multiplicar sus efectivos aéreos y entrar en combate». Si en la creación del Arma Submarina se obró con toda energía desde un principio —gracias al decisivo impulso del almirante Miranda—, en lo aeronaval fueron sin duda las circunstancias de la guerra del Rif las que determinaron su posterior rápido desarrollo.

## BIBLIOGRAFÍA

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El Almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y Senador del Reino*. Editado por los autores. Ferrol, 2012.

ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «Centenario del Arma Submarina (1915-2015). Fundamentos históricos y jurídicos sobre su origen y creación», en *Revista de Historia Naval*, Tomo 127, cuarto trimestre de 2014.

CARDONA Y PRIETO, Pedro María: «Don Augusto Miranda y Godoy, Almirante de la Armada». *Revista de Menorca*, Tomo XV, Época V, 1920.

Colección Legislativa (*Gaceta de Madrid*).

*http://www.centrallibrera.net/blog/almirante-miranda-godoy/*.

Ministerio de Defensa: *Mar de Alas. 1917-2017. Centenario de la Aviación Naval Española*. Varios autores. 2017.

REVISTA GENERAL DE MARINA: varios números.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Galland Books S. L. N. E., 2010.

---

Cardona era jefe de la Base Naval de Mahón (1917-1919). Ver RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *op. cit.*, p. 286.