

# EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY EN LA HISTORIA NAVAL DE ESPAÑA

*Dichoso aquel que recuerda a sus antepasados con agrado, que gustosamente habla de sus acciones y de su grandeza, y que serenamente se alegra viéndose al final de tan hermosa fila. (Goethe)*

Jaime ANTÓN VISCASILLAS



E cumplen ochenta años de la muerte del almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), figura insigne de nuestra historia naval, jefe de gran inteligencia y prestigio, que destacó como hombre de ciencia y que fue, como ministro de Marina, verdadero artífice del resurgir de la Armada en el primer cuarto de siglo, tras el desastre de 1898.

Ochenta años es tiempo propicio como aniversario para recordar de nuevo su relevante y señera personalidad, y sirvan por ello estas líneas para cumplir ese propósito, que hago con la mayor gratitud y legítimo orgullo de *ius sanguinis* y porque es noble tradición en la Armada honrar la memoria de nuestros antecesores más antiguos en el escalafón. Como bien rezan las Reales Ordenanzas, el homenaje a los héroes que forjaron y defendieron la Patria es un deber de gratitud y un motivo de estímulo para la continuación de su obra.

## Los primeros años

Natural de Archidona, provincia de Málaga, había nacido don Augusto el día 27 de mayo de 1855. Muy jóvenes, su hermano Luciano y él deciden hacer de la Armada su profesión e ingresan juntos respectivamente con los números uno y dos, formando parte de la primera promoción de la Escuela Naval Flotante, así denominada por estar habilitada a bordo de la fragata *Asturias*, con base en Ferrol, y cuyo director era el laureado capitán de navío don Victoriano Sánchez-Barcáiztegui, héroe de El Callao.



El almirante don Augusto Miranda.

insurrectas en Cuba. Fue oficial de derrota y profesor de guardias marinas en las fragatas *Carmen* y *Blanca*, y segundo comandante del vapor *Vulcano* y del cañonero *Pilar*.

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

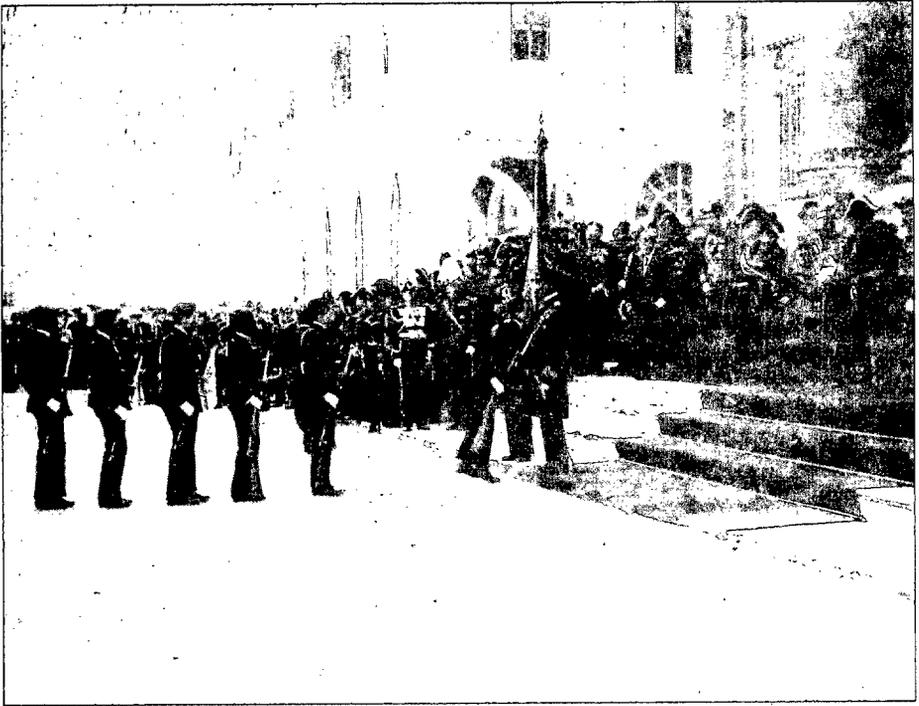
Entre 1883 y 1888 fue profesor de la Escuela Naval Flotante, publicando sus dos mejores obras científicas, los libros *Lecciones de cálculo infinitesimal e integral* y *Mecánica racional y aplicada* y *Principios generales de Mecánica*, ambos declarados oficialmente de texto en la Escuela Naval. Serían, asimismo, premiados por la Academia de Ciencias de París, y adoptados como manuales de texto, de estudio y consulta en varias academias militares de América, y en otros centros docentes de España y del extranjero.

Al cesar en su cargo docente en la escuela y pasar a petición propia a situación de supernumerario, estableció en el mismo Ferrol, con don Venancio Pérez Machado y don Ramón Estrada, el Colegio de la Marina, academia preparatoria de ingreso, por la que pasaron casi en su totalidad ocho o diez

Luciano Miranda, brillante oficial de Marina, vería truncada su vida y prometedora carrera por su temprana muerte, acaecida en el arsenal de La Habana, siendo alférez de navío.

Por su parte, nuestro biografiado, tras terminar sus estudios en la *Asturias*, es nombrado guardia marina de 2.<sup>a</sup>, embarcando a continuación en la fragata *Victoria* que al poco tiempo se incorpora en Barcelona a la escuadra, realizando un crucero por España, con objeto de conducir a S. M. el rey don Amadeo I a varios puertos del norte. Posteriormente, en la fragata *Concepción*, realiza un viaje de instrucción en redondo a las Filipinas.

En los empleos de alférez de navío y teniente de navío estuvo embarcado en diversos buques, surcando prácticamente todos los mares del mundo. Desempeñó múltiples comisiones y destinos a flote, tomando parte activa en acciones de guerra contra fuerzas



S. M. el rey Alfonso XIII preside en San Fernando una jura de bandera en la Escuela Naval, acompañado por el almirante Augusto Miranda y otras autoridades.

promociones de futuros oficiales de la Armada, de manera que hubo una época en que la mayoría de sus subordinados habían sido alumnos suyos en la escuela o en el colegio, circunstancia que influyó no poco en la autoridad que nadie le discutía, ni *sotto voce* en sus mandos de buques.

Vuelto a servicio activo, en noviembre de 1891 pasó destinado a la Secretaría del comandante general del Arsenal de Ferrol; en abril de 1895 ascendió a teniente de navío de primera clase, y en marzo de 1896 fue nombrado jefe del 3.º negociado del Estado Mayor del Departamento de Ferrol.

En esta época fue precursor de la energía eléctrica en Ferrol, llevando a cabo un estudio técnico y de viabilidad para la construcción de una central hidroeléctrica en el lugar denominado «la Fervenza» para el aprovechamiento de aguas del río Vellele (así denominado entonces el que hoy se conoce como Belelle, en los términos municipales de Neda y Fene), poniendo sin duda las bases del posterior aprovechamiento de este caudal para la obtención de energía eléctrica —explotación que continúa en la actualidad con la central de Fenosa—, y la traída de aguas de este manantial a Ferrol, que todavía hoy sigue prestando servicio a la Marina y a determinadas zonas de la ciudad.

## Campaña en las Filipinas y mandos navales posteriores

Durante todo el año 1898 fue comandante militar de la estación naval de la isla del Corregidor, en Manila, soportando allí los días amargos de la guerra, y, tras los combates, fue hecho prisionero de los norteamericanos. A este respecto, en el interesante libro *Historias de la Historia* (Círculo de Lectores, 1983), su autor, Carlos Fisas, relata una anécdota sobre el cautiverio del entonces teniente de navío de primera clase Augusto Miranda —aunque por error evidente lo sitúa en Cuba en lugar de Filipinas— señalando que «tras la heroica resistencia de los españoles, los americanos enviaron sus botes y condujeron a bordo de sus acorazados y hospitales a prisioneros y heridos». Entre los primeros figuraba un oficial, Augusto Miranda, que llegaría a ser almirante y ministro de Marina. Éste solicitó desembarcar, bajo palabra de honor, con objeto de atender a su familia que allí residía y cuya situación no podía por menos de ser muy crítica en aquellos momentos. Se le concedieron dos horas. Cuando había transcurrido poco más de la mitad del permiso, anunciaron a Miranda que un oficial del barco preguntaba si estaba en casa. Miranda refrenó su cólera a duras penas: mediando la palabra de un marino español, no podía aceptar que se pretendiese vigilar su cumplimiento. Pronto tuvo que rectificar. El marino americano le dijo, sencillamente: «Vengo a traerle su espada. El comandante no quiere que cruce usted la ciudad sin espada en una hora tan concurrida».

Retornado a España, pasó destinado al Estado Mayor del Departamento de Ferrol y, en julio de 1900, se hizo cargo de la segunda comandancia del crucero *Infanta Isabel*. Ascendido a capitán de fragata en julio de 1901, pasó a ser segundo comandante en la comisión hidrográfica a bordo del aviso *Urania*, tomando parte muy activa en el levantamiento de las cartas del Cantábrico. En agosto de 1905 embarcó en el crucero *Cardenal Cisneros* como segundo comandante, destacando su actuación al salvar a la dotación del mismo después de haber chocado contra los bajos rocosos de Meixedo, en la costa gallega, a la salida de la ría de Muros, el 28 de octubre de ese año, perdiéndose totalmente. La prensa española, al dar cuenta del siniestro, decía: «Gracias a la sangre fría y precisión del segundo comandante Sr. Miranda, se logró el salvamento completo de la tripulación».

En enero de 1906 fue nombrado ayudante mayor del Arsenal de Ferrol, y en esa época, entre otras cosas, lleva a cabo el levantamiento del plano de la cuenca del río de La Graña. En agosto de 1907 es destinado como segundo comandante del crucero *Princesa de Asturias*. En abril de 1908 pasó a ser comandante del cañonero *Doña María de Molina*, cuyo mando desempeñó durante dos años, realizando numerosas misiones en aguas africanas.

El 18 de abril de 1910 fue promovido al empleo de capitán de navío, y se le nombró para estudiar la organización y sistemas de enseñanza de las escuelas navales de Alemania, Austria, Italia e Inglaterra, países a donde



Mandos de la escuadra internacional enviada al mar Bósforo con ocasión de la guerra entre Turquía y los estados Balcánicos, en la que se entregó el *Reina Regente* al mando de Augusto Miranda (que está sentado en tercer lugar empezando por la derecha).

viajó en compañía del teniente de navío de primera clase don Manuel Andújar y Solana, redactando posteriormente una pormenorizada y rigurosa memoria. Asimismo, redactó un *Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los oficiales del Cuerpo General de la Armada*, que constituyó un magnífico estudio-programa, con los criterios navales más modernos de su época para el establecimiento de las bases y reglamentos de enseñanza de la futura Escuela Naval de San Fernando. Ambos tratados fueron publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA en noviembre y septiembre de 1911, respectivamente.

### Comandante del crucero *Reina Regente*

Por Real Orden de 9 de febrero de 1911 fue nombrado comandante del crucero *Reina Regente*; se trataba del segundo crucero de este nombre; el primero sucumbió en un terrible y misterioso naufragio en marzo de 1895, a unas millas de Tánger, con sus más de 390 miembros de dotación.

En junio de 1911 participó en una de las espectaculares revistas navales celebradas en Spithead con motivo de la coronación del rey Jorge V; en julio,

desde Santander dio escolta al yate real *Giralda*, que llevaba a bordo a S. M. el rey don Alfonso XIII hasta Inglaterra, donde este último participó en las regatas de Cowes, regresando en agosto.

En las postrimerías del año 1912, con motivo de la guerra entre Turquía y los estados Balcánicos —Grecia, Bulgaria, Serbia y Montenegro—, se temió una revolución, y por ello se reunió en el Bósforo una nutrida escuadra internacional que fondeó en Constantinopla en un intento de neutralizar el mar Negro. Formaban parte de la misma numerosos buques de Alemania, Francia, Inglaterra, Italia, Rusia, Holanda, Rumanía y España.

Por nuestra parte, la designación del crucero *Reina Regente* para representar a España en aquel cónclave naval, como escribió Juan B. Robert en esta misma REVISTA GENERAL DE MARINA (en su número de abril de 1945): «... no fue hecha al azar entre los demás buques de guerra disponibles. En realidad, se eligió en atención a las especiales cualidades de su comandante, el capitán de navío don Augusto Miranda, que en distintas oportunidades había probado sus altas dotes diplomáticas y, además de su conocimiento de idiomas, el de personalidades e instituciones políticas extranjeras».

Zarpó el *Reina Regente* del puerto de Málaga el 7 de noviembre de 1912, llegando a Constantinopla el día 15, mandado por el gobierno de S. M., y a las órdenes del ministro plenipotenciario de España fondeó en el Bósforo. El 18 desembarcó la «columna» para proteger a los extranjeros y las legaciones. El 28 reembarcaron estas fuerzas sin novedad.

Allí permaneció durante varios meses. Añadía Robert que: «En una de las reuniones de almirantes y comandantes que se celebraron —en ocasiones escabrosas discusiones entre mandos de potencias que pronto serían beligerantes—, los términos conciliadores y bien enfocados de don Augusto facilitaron una solución, acogida con general beneplácito. Éxito que en las sucesivas originó que los almirantes solicitaran más de una vez la sensata y ecuánime opinión del capitán de navío español, que prevalecía».

### **Almirante cinco veces ministro de Marina, 1913-1919**

La noticia de su promoción al Almirantazgo le llega a don Augusto en Constantinopla, 13 de marzo de 1913, a bordo del *Regente*, siendo relevado interinamente por su segundo, que entregará después el mando al nuevo comandante, capitán de navío don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Villar.

Se abre a partir de aquí una nueva e ilusionante etapa en la carrera de don Augusto Miranda, en la que llegará a ocupar numerosos cargos importantes y la más alta responsabilidad de la Armada formando parte de cinco gobiernos de la nación, ostentando la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo.

Durante su permanencia en Ferrol como jefe del arsenal, es nombrado vocal de la Junta de Unificación de calibre de artillería para la defensa de costas, constituida en el Ministerio de la Guerra, comisión que desempeña en Madrid durante el mes de mayo.

Poco después, el nuevo presidente del Consejo de Ministros, el conservador don Eduardo Dato, a instancia de S. M el rey don Alfonso XIII, le encarga la cartera de Marina. Jura el cargo y toma posesión como ministro de Marina el 27 de octubre de 1913.

Desde el primer momento se propone llevar a cabo un ambicioso programa de construcciones navales y un plan de reestructuración de la Armada, que incluía la rehabilitación de arsenales y construcción de nuevas bases navales, además de la creación del Arma Submarina, lo que en conjunto suponía una verdadera reconstrucción con los criterios más modernos.

Pero antes de presentar el plato fuerte de la que será llamada «segunda ley de Escuadra», Miranda propuso iniciar las obras de una unidad aislada, un crucero, 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 lo decidió el Gobierno a moción del ministro Miranda, que propuso el tipo de crucero explorador *Scout* según la terminología inglesa de la época, que constituía una unidad relativamente ligera que sacrificaba su protección en favor de la velocidad, y lo convertía en un buque altamente operativo y muy eficaz en la guerra naval.

A pesar de la gravedad de la situación internacional, un amplio sector parlamentario de las Cortes se opuso al proyecto que, no obstante, ante el temor de despidos en los astilleros debido al avanzado ritmo de las construcciones y la posible inactividad de aquéllos, alguien insinuó en la oposición que si el buque se destinaba a escuela, obtendría la benevolencia izquierdista. El sector opositor confundió torpemente *scout* y «escuela», creyendo que significaban lo mismo, y el almirante Miranda aprovechó sagazmente el equívoco, consiguiendo la aprobación de la Ley de 30 de julio de 1914 que autorizó su construcción. Así nació el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*, construido en Ferrol y botado el 21 de marzo de 1920. Este buque tendría una larga vida, siendo posteriormente rebautizado, a causa de las vicisitudes políticas, con los nombres de *República* y, después, *Navarra*.

Miranda presentó un programa de nuevas construcciones que tendría que ser una 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.

El proyecto de ley *non nata* preveía la construcción inmediata de un acorazado de coste aproximado de sesenta millones de pesetas (cada uno de los *España* se presupuestó en poco más de cuarenta y dos millones), que debía

lanzarse al agua en 1917, poniéndose en su misma grada otro igual a continuación; dos cruceros rápidos contratorpederos de unas mil toneladas y precio de cuatro millones y medio de pesetas cada uno; seis submarinos, presupuestados en unos tres millones por unidad; 25 millones para terminar las construcciones pendientes de la ley de 1908 y gastos complementarios, más otros 50 millones para mejora de las bases navales y material flotante auxiliar.

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.

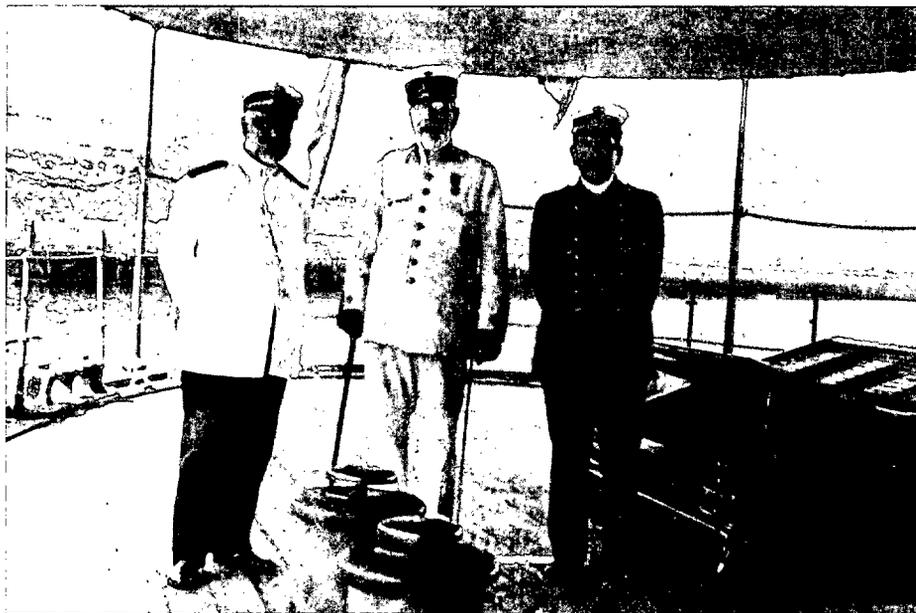
Todo ello influyó en el ánimo y pensamiento del almirante Miranda, que confirmó sus ideas respecto a la importancia decisiva del arma submarina en la guerra naval.

### **La Ley Miranda de 17 de febrero de 1915**

Elaborado un nuevo programa, las Cortes aprobaron con relativa rapidez, merced al prestigio ganado por el ministro Miranda, la que sería segunda ley de escuadra, que ha pasado a la historia como Ley Miranda, y que fue sancionada por S. M. el rey don Alfonso XIII, gran entusiasta de la Armada, el 17 de febrero de 1915.

La ley, que supuso el nacimiento del Arma Submarina española, establecía en su 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 siete de enero de mil novecientos ocho que no sean por la presente derogados», que comprendían básicamente fuerzas ligeras de superficie y submarinos en apreciable cantidad:

- Cuatro cruceros rápidos, por valor de 60 millones de pesetas.
- Seis cazatorpederos o destructores, presupuestados en 30 millones.
- Veintiocho submarinos de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina, 110 millones.
- Tres cañoneros, por valor de nueve millones.
- Dieciocho guardacostas, seis millones.
- Minas y otras defensas submarinas, nueve millones.
- Obras y materiales no previstos, seis millones.



En total, 230 millones de pesetas a invertir en seis anualidades. Independientemente de todo lo anterior, el artículo segundo relacionaba las obras a realizar en arsenales, bases navales y habilitaciones nuevas en puertos de refugio, así como la construcción de material flotante necesario, por un importe total aproximado de 40.345.000 pesetas, que sería prolijo enumerar aquí por su variedad y cantidad.

La guerra mundial duró mucho más de lo esperado, y la Ley Miranda de 1915 tuvo que prolongar los plazos de sus construcciones y sufrir algunas pequeñas modificaciones en cuanto a los buques previstos, y muy grandes en cuanto a los precios de coste; pero tales alteraciones fueron obra ineludible de las circunstancias.

La Ley Miranda se cumplió casi en su totalidad, excepto en lo relativo a los 28 submarinos a que aspiraba.

Se construyeron los cuatro cruceros de la serie prevista, que fueron: el *Príncipe Alfonso* (después rebautizado *Galicia*), *Almirante Cervera*, *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*; se emprendió la primera serie de los siete destructores clase *Churruca*, posteriormente ampliada a siete más en una segunda serie; se construyeron los tres *Alsedo*, *Velasco* y *Juan Lazaga*, y los tres cañoneros *Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*.

Por lo que se refiere a los submarinos, se adquirieron el *Isaac Peral*, en los Estados Unidos —y con él entraron en servicio los primeros motores diesel, a flote, de la Armada—, y los tres tipo A o Laurenti, en Italia, que recibieron los

numerales A-1 (*Narciso Monturiol*), A-2 (*Cosme García*) y A-3; adquisiciones que lo fueron a naciones entonces todavía no beligerantes y, por tanto, susceptibles de vender barcos de guerra a un país extranjero.

La adquisición de los submarinos fue posible gracias a que 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 Contra maestres, 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». De esta forma, Miranda quedaba en posesión de la fuerza legal para dar el primer y decisivo paso en el nacimiento del Arma Submarina española, del que con todo merecimiento debe ser considerado como su fundador o creador.

Por Real Decreto de 23 de septiembre de 1915 fue promovido al empleo de vicealmirante.

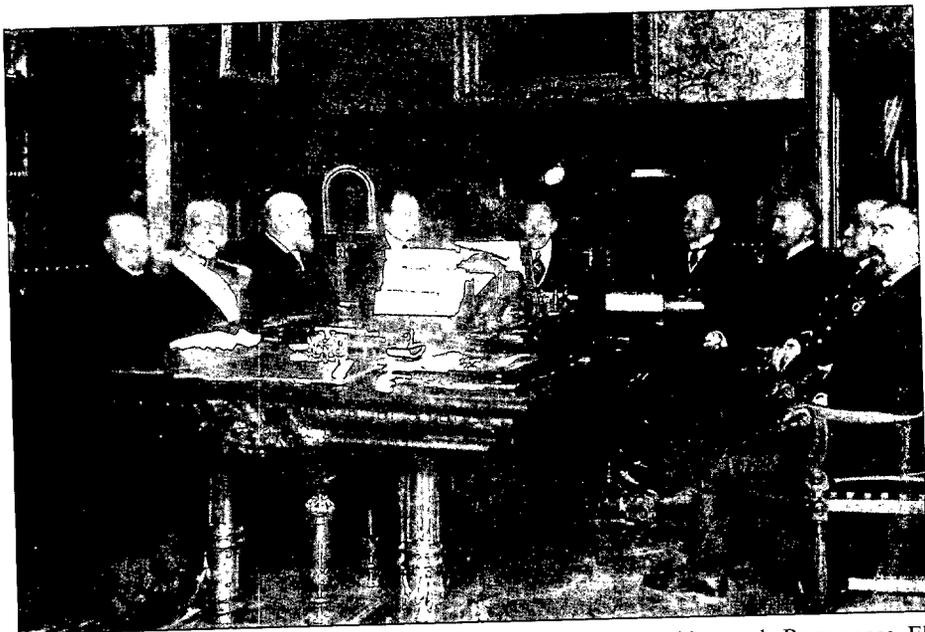
En julio de 1916, el almirante Miranda nombró al capitán de corbeta don Mateo García de los Reyes comandante del submarino A-1 y jefe de la escuadrilla, el cual viajó con los correspondientes núcleos de dotación a La Spezia, donde adquirieron la aptitud de submarinos y siguieron la construcción de los mismos, que fueron entregados en agosto de 1917. García de los Reyes tendría un papel destacado como organizador y primer jefe de la recién nacida Flotilla de Submarinos.

El nacimiento del Arma Submarina originó la necesidad de nuevas bases o estaciones navales secundarias, y al amparo de la Ley Miranda se crearon las de La Graña, Ríos, Villagarcía y Marín (en Galicia), San Fernando y Mahón.

Gracias a la Ley Miranda y a su antecesora la Ley Ferrándiz, España se dotó de una escuadra respetable de la que estábamos absolutamente necesitados para defender dignamente nuestros intereses marítimos.

Fue firme defensor de la neutralidad de España en la primera guerra mundial y tal vez el paladín de ella en el gobierno Dato, hasta el punto que, como garantía de ella, continuó al frente del Ministerio de Marina con el advenimiento del nuevo gabinete, presidido por el conde de Romanones, el 9 de diciembre de 1915. A la caída de éste, el 20 de abril de 1917, es confirmado en el nuevo Gobierno, esta vez presidido por don Manuel García Prieto, que tendrá una corta duración, hasta el 11 de junio de ese año.

La presencia de don Augusto Miranda en tres gobiernos sucesivos, y no precisamente por espontánea decisión de alguno de sus presidentes, lo convirtió en el primer ministro español que continuó en el desempeño de su cargo con dos partidos políticos diferentes en el poder, hecho hasta entonces inédito.



El Rey preside un consejo de ministros, en palacio, en una de los gobiernos de Romanones. El segundo por la derecha es el almirante Miranda.

Igualmente, su primera etapa ministerial (27 de octubre de 1913-11 de junio de 1917) fue de las más dilatadas hasta esa época en el departamento de Marina que registra la historia, y se debió fundamentalmente a la voluntad expresa de S. M. el rey don Alfonso XIII, que comprendió y alentó en toda su magnitud la extraordinaria importancia del programa del almirante Miranda, que hacía necesaria su permanencia en el Gobierno.

Tras su salida del consejo de ministros, en el que fue sustituido por el contralmirante don Manuel de Flórez, quedó disponible para eventualidades en la Corte, hasta el 7 de octubre de 1917 en que fue nombrado comandante general del apostadero de Cádiz. El 14 de marzo de 1918 pasa a ser comandante general de la Escuadra de Instrucción, y de nuevo vuelve a ser ministro, ahora por cuarta vez, en un gobierno de los calificados de «nacionales o de concentración», presidido por don Antonio Maura, desde el 20 de julio al 9 de noviembre de ese año.

Cesa como ministro y es nombrado jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte, cargo que desempeñará hasta el 15 de abril de 1919, cuando es nombrado, por quinta vez, ministro de Marina en un nuevo y efímero gobierno presidido por don Antonio Maura. El 12 de junio de 1919 es promovido al empleo de almirante de la Armada. Por Real Decreto de 20 de noviembre de ese año, vuelve a ser jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte, y en enero



de 1920 S. M. el Rey, que admiraba y conocía bien las cualidades de nuestro almirante, le honró con el encargo de formar nuevo gobierno bajo su presidencia. El propósito del monarca era formar un gobierno fuerte e independiente que solventase los problemas y la crisis política que los últimos gobiernos de concentración no habían sido capaces de remediar, situando al frente del mismo a un hombre desligado de compromisos políticos. Don Augusto, con su salud muy quebrada, declinó amablemente su designación hasta tanto se recuperase plenamente de su dolencia, que implicaba someterse a una operación quirúrgica. Complicaciones postoperatorias le provocaron la muerte, falleciendo cristianamente, a la vera del sepulcro del Santo Patrón de España, en el Hospital Real de Santiago de Compostela, el 28 de abril de 1920.

Posiblemente el destino de España hubiese sido distinto de haber alcanzado la más alta magistratura de la nación en lo que ha sido un capítulo inédito de nuestra historia.

Ésta fue a grandes rasgos la trayectoria vital de este extraordinario almirante y ministro, excelente marino y eficaz gobernante, cuyo prestigio le llevó a ser nombrado senador vitalicio del reino, por designación regia, y a poseer gran número de condecoraciones, cuya personalidad merece calificarle de auténtico estadista, y cuya vida entera estuvo entregada al servicio de la Armada y al engrandecimiento de España.

### Homenajes y epitafio

Tras su repentina muerte, S. M. el rey don Alfonso XIII se sirvió dictar un real decreto sobre honores, de fecha 30 de abril de 1920, que comenzaba diciendo: «Queriendo dar un alto testimonio del profundo dolor que ha causado en Mi Real ánimo el fallecimiento del Almirante de la Armada, ex Ministro de la Corona, Don Augusto Miranda y Godoy...».

La Armada, a la que sirvió en cuerpo y alma, le rindió homenaje en su día bautizando con su nombre meritisimo uno de los excelentes buques construidos según su programa, y que fue el destructor *Almirante Miranda*, perteneciente a la segunda serie de la clase *Churruca*.

Por su parte, el Ayuntamiento de Mahón, de cuya base naval fue impulsor, le dedicó un monumento coronado por un busto de su persona, situado en la plaza del mismo nombre, que fue inaugurado el día de la Virgen del Carmen del año 1927, a cuyo acto solemne asistieron autoridades y los hijos del insigne almirante, los entonces ya ilustres ingenieros navales de la Armada don Augusto y don Pedro Miranda y Maristany. Este monumento ha sido recientemente reinaugurado tras una remodelación urbanística de la zona, en 1994.

También, la noble villa de Marín le recuerda con el nombre de una de sus calles, situada precisamente frente a la Escuela Naval Militar, como queriendo evocar el origen de la misma, que fue la base naval fundada por don Augusto Miranda.

Por último y para terminar, reproducimos como expresión clara de justicia histórica lo que dijo esta misma REVISTA GENERAL DE MARINA con motivo de su muerte: «La Patria se ve privada de sus servicios cuando mayores frutos podían esperarse de sus dotes excepcionales, maduras ya por la experiencia; cuando su energía y sus altos prestigios hubieran podido ser más útiles, acaso más necesarios, dentro de la Marina; cuando su inteligencia poderosa habría aportado valiosísimo concurso a futuros gobiernos cuyas posibilidades de éxito han de estar condicionadas por una clara visión del porvenir».

