

DON AUGUSTO MIRANDA Y MARISTANY, EL INGENIERO NAVAL DEL *ESPAÑA*

Jaime ANTÓN VISCASILLAS



L 26 de agosto de 1923, durante la campaña de Marruecos, y tras tomar parte unos días antes en el desembarco de Alfrau —junto a su gemelo el *Alfonso XIII*—, el acorazado *España*, buque insignia de nuestra escuadra y orgullo —por su nombre— de nuestra patria, embarrancó a causa de la espesa niebla frente al cabo Tres Forcas cuando se dirigía a Melilla. Su salvamento y recuperación fue considerado por el Gobierno del mayor interés nacional y como un verdadero «asunto de Estado», como no podría ser de otra manera. Apenas había entrado en servicio diez años antes —en septiembre de 1913—, constituyendo el símbolo del renacer de nuestra Armada tras el Desastre de 1898.

Tras varios intentos de recuperación del acorazado por parte de dos empresas extranjeras (1) a quienes se recurrió para esa labor y que desistieron del empeño por su complejidad y coste, el Ministerio de Marina decidió crear una comisión de salvamento *ad hoc* en diciembre de 1923. Si importante era el rescate y su éxito —por razones obvias— no lo era menos la decisión sobre la persona idónea que, desde el punto de vista técnico, habría de ser designada para dirigirlo, recayendo el mombramiento en el entonces muy joven —contaba 29 años— y ya prestigioso teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros de la Armada don Augusto Miranda y Maristany (2) (1895-1976).

(1) La británica M. H. Bland & Company Limited, a la que se contrató y que llevó a cabo diversos trabajos, y una compañía holandesa, que finalmente no llegó a ser contratada.

(2) Nombrado jefe de ingenieros de la Comisión de Salvamento del acorazado *España*, por Real Orden de 7 de enero de 1924. Dos días antes, el 5 de enero, había cumplido 29 años de edad.



Don Augusto Miranda y Maristany (1895-1976), en una imagen de los años 30. (Colección del autor).

El propósito de este artículo es rememorar la interesante biografía de quien fue uno de los ingenieros navales españoles más egregios del siglo xx, cuando ya se han cumplido 90 años del fatídico accidente del *España* y de los intentos —por desgracia fallidos— de su recuperación. Sobre el que fue el primer *España* de nuestros acorazados se ha escrito mucho y bien, por lo que, tomándolo simplemente como punto de referencia y no como núcleo de este artículo, centraremos nuestro estudio en la benemérita figura de Augusto Miranda y, principalmente, de su etapa profesional militar como oficial del Cuerpo de Ingenieros del Ejército y, posteriormente, del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Origen y formación. Oficial de Ingenieros del Ejército en la Guerra de Africa, 1913-1915

Augusto Miranda y Maristany nació en Ferrol el 5 de enero de 1895 y falleció en Madrid el 19 de junio de 1976. Hijo mayor varón del entonces teniente de navío (3) Augusto Miranda y Godoy (4) y de Francisca Maristany

(3) Ese mismo año ascendió a teniente de navío de 1.^a clase (capitán de corbeta) por Real Orden de 2 de abril de 1895, siendo entonces profesor de la Escuela de Maquinistas de Ferrol.

(4) Marino Ilustre de España. Nació en Archidona (Málaga), el 27 de mayo de 1855. Falleció en Santiago de Compostela (La Coruña) el 28 de abril de 1920. Almirante de la Armada, desempeñó importantes cargos, llegando a ser cinco veces ministro de Marina (1913-1917, 1918, 1919) durante el reinado de Alfonso XIII; senador vitalicio del Reino (1914-1920) y consejero de Estado. Hombre polifacético de gran sabiduría, destacó también como erudito matemático, autor de libros científicos de alto nivel y de diversos proyectos técnicos; inventor de una corredera electromecánica para su aplicación a los buques; profesor, empresario y hasta pintor de afición. Desarrolló su dilatada carrera militar en numerosos destinos de embarque y

y Maristany; con apenas tres años se trasladó con su familia a Filipinas, donde su padre fue destinado como comandante militar de la Estación Naval de la isla del Corregidor, en la bahía de Manila. Allí vivieron la Guerra hispano-estadounidense de 1898, regresando repatriados a España en febrero de 1899.

Desde su más temprana infancia fue un niño precoz en cualidades intelectuales, entusiasta y muy inquieto. Dotado de una inteligencia privilegiada, con tan solo 12 años y previa oposición, ingresó en la Academia de Ingenieros del Ejército en Guadalajara, sentando plaza de cadete el 1 de septiembre del año 1907. Era con mucha diferencia el más joven de su promoción. Su hoja de servicios expresamente lo cita como «alumno de Ingenieros de menor edad». No había podido ingresar en la Escuela Naval (5) debido a la suspensión de oposiciones en 1907 (Real Decreto de 31 de enero). Fue preparado para el ingreso por su propio padre —en la academia preparatoria que este dirigía en Ferrol (6)— junto a otros alumnos, entre ellos Francisco Franco, que como es sabido también ingresó el mismo año que él, pero en la Academia de Infantería de Toledo.

de tierra, tanto en España como en ultramar (Cuba y Filipinas). Como ministro de Marina sería el impulsor de la creación del Arma Submarina 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 revolución con los criterios más modernos de su época. Su gran talento le llevaría a desarrollar una fructífera gestión al frente de la Armada, acometiendo numerosas e importantes reformas, tanto en los asuntos de material como de personal. Fue designado por el rey Alfonso XIII para el importante cargo de presidente del Gobierno de la nación, responsabilidad que inicialmente declinó asumir por motivos de salud, falleciendo poco después. Esposo y padre de extensa familia, se casó en dos ocasiones y tuvo en total diez hijos. Fue enterrado en el cementerio sacramental de San Isidro, en Madrid, el 1 de mayo de 1920. Ochenta y dos años después de su muerte, sus restos se trasladaron solemnemente al Panteón de Marinos Ilustres (San Fernando, Cádiz), donde fueron inhumados el 17 de septiembre de 2002.

(5) Desde 1907 y hasta 1912 no se convocó oposición alguna de ingreso en todos los cuerpos de la Armada. La primera promoción del Cuerpo General de la nueva Escuela Naval Militar de San Fernando, Cádiz (la 315) se incorporó el 1 de enero de 1913. Anteriormente ya se habían suspendido oposiciones de ingreso durante los años 1901, 1902 y 1904.

(6) La academia se llamaba «El Colegio de la Marina», creada en diciembre de 1888 por el teniente de navío Augusto Miranda tras cesar en su destino como profesor de la Escuela Naval Flotante —1883-1888— y pasar a situación de supernumerario. En ella participaron los también oficiales Ramón Estrada y Venancio Pérez Machado. Posteriormente se incorporó Saturnino Suanzes y Carpegna (padre de Juan Antonio Suanzes, futuro ministro de Industria y Comercio, presidente del Instituto Nacional de Industria —INI— y primer marqués de Suanzes). La academia, que adquirió gran prestigio, estaba situada en el mismo lugar que hoy ocupa el Colegio «Tirso de Molina», de los padres mercedarios, en la calle María de Ferrol.



Familia Miranda, enero de 1919. Augusto Miranda, de pie, cuarto por la derecha, con sus padres, hermanos y algunos sobrinos. (Foto: KAULAK. Colección Familia Antón Miranda).

El 11 de julio de 1910 fue promovido a «2.º teniente alumno de Ingenieros (7), por promoción» (D. O. núm. 149), continuando estudios en la Academia de Ingenieros y realizando prácticas en Bilbao, Burgos, Ávila y Madrid. Por Real Orden de 24 de junio de 1913 se le concedió el empleo de «Primer teniente de Ingenieros» por haber terminado el plan de estudios de carrera. Contaba entonces con solo 18 años. Desempeñó a partir de ahí numerosos

(7) En aquella época el Ejército denominaba «Armas» a Infantería y Caballería, y «Cuerpos» a Artillería e Ingenieros, si bien el Cuerpo de Ingenieros, creado en 1711 y de gran prestigio, curiosamente se consideraba al mismo tiempo «cuerpo» y «arma» al disponer de tropas y armamento. El Cuerpo de Ingenieros, además de diversos centros y organismos (depósitos, laboratorios, talleres, Servicio de Aeronáutica Militar, Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, Academia de Ingenieros, etc.), estaba compuesto de cuatro regimientos de Zapadores-Minadores; un regimiento de Pontoneros; un regimiento de Ferrocarriles; un regimiento de Telégrafos; dos regimientos mixtos en Ceuta y Melilla; una brigada Topográfica; y diversas compañías de varias especialidades. Se organizaba en comandancias generales de Ingenieros en cada región militar. Años después pasó a denominarse Arma de Ingenieros y, más recientemente, Cuerpo General de las Armas del Ejército de Tierra, que integra a todas las armas, y que paralelamente coexiste con el actual Cuerpo de Ingenieros Politécnicos, que engloba diferentes especialidades en dos escalas, superior y técnica de oficiales.

destinos, comisiones y servicios, sobresaliendo en todos ellos por su competencia, tenacidad y destreza. Su primer destino fue el Regimiento de Ferrocarriles, en una compañía en el destacamento de Cuatro Vientos como profesor de las Escuelas de Movimiento de Trenes y Estaciones y después en la Escuela de Tracción. A continuación pasó destinado al Ejército de África (R. O. de 22 de octubre de 1913), al Grupo Mixto de Ingenieros de Larache, donde se incorporó el 15 de noviembre, mandando seguidamente —con carácter accidental— la 2.^a compañía del grupo, destacada en Kerman hasta el 24 de diciembre, y desde ese día a la 1.^a compañía destacada en Alcázar.

Desde Alcazarquivir, el 3 de febrero de 1914, marcha al mando de una sección —formando parte de una columna mandada por el coronel comandante militar de Alcázar—, asistiendo a la ocupación de la posición de El Huato llevando a cabo trabajos de fortificación, para pasar después a Alcázar, donde se encarga de varias de las obras que allí se ejecutan. El 25 de agosto marcha al Campamento de Yumaa el Tolba, poniéndose también al frente de las obras del mismo. El 11 de septiembre siguiente sale con fuerzas de policía y en el Duar Uaalad Alid ejecuta varias destrucciones, mientras aquellas sostienen vivo tiroteo con el enemigo, regresando después al Campamento del Tolba para continuar las obras. Por Real Orden de 16 de marzo de 1915 (D. O. núm. 61) se le concedió la Cruz de la Orden del Mérito Militar con distintivo rojo, por los «méritos contraídos en los hechos de armas, operaciones efectuadas y servicios prestados en el territorio de Larache». Y a continuación la Medalla de África (8) con cinta verde y pasador de «Larache», por haber tomado parte activa en las operaciones verificadas en dicho territorio.

A finales de mayo de 1915 causó baja en el Grupo Mixto de Ingenieros de Larache y pasó destinado al Centro Electrotécnico y de Comunicaciones en Madrid, prestando servicios en la Unidad Radiotelegráfica (9). En septiembre siguiente fue comisionado a Barco de Valdeorras (Orense), al mando de una estación radiotelegráfica para efectuar prácticas y pruebas, que continuaron en Orense y Estandartes, Zamora y varios puntos de esta provincia, pasando en el mes de octubre a desempeñar el puesto de profesor de radiotelegrafistas y motoristas de segunda para marineros y soldados del centro, donde terminó el año.

Alumno en Ferrol. Oficial del Cuerpo de Ingenieros de la Armada

Como resultado del concurso dispuesto por Real Decreto de 2 de diciembre de 1915 (D. O. núm. 274), por Real Orden de 19 de enero de 1916 —del

(8) Creada por Real Decreto del Ministerio de la Guerra de 8 de septiembre de 1912.

(9) Por Real Orden de 11 de noviembre de 1915 (D. O. núm. 255) se le concedió la «gratificación de Industria» de 450 pesetas anuales.



Augusto Miranda y Maristany, ingeniero militar y naval, vistiendo uniforme de la Armada y del Ejército. (Foto: colección del autor).

Ministerio de Marina—, fue nombrado alumno de la Academia de Ingenieros de la Armada (10) en Ferrol, formando parte de la primera promoción de ingenieros navales de esta escuela, a la que habían accedido tanto oficiales del Cuerpo General de la Armada como del Cuerpo de Ingenieros del Ejército

(10) La Escuela de Ingenieros fue creada, precisamente, por iniciativa de su padre, el almirante Augusto Miranda y Godoy, siendo ministro de Marina, en 1914 (R. D. de 15 de octubre), incorporándola a la de Máquinas ya existente en Ferrol, y que a partir de entonces pasó a denominarse Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada. A través de varias reales órdenes se desarrollaron la normativa y planes de estudio de la nueva academia, en la que se admitió el ingreso de oficiales del Cuerpo General de la Armada mediante exámenes de Geometría Descriptiva y Mecánica, lo que posibilitaba obtener el título de ingeniero con dos años de estudios. También, y debido a la falta de aspirantes, se amplió la convocatoria a oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, los cuales debían cursar asimismo dos años de estudios. El impulso de la construcción naval que propició la Ley Ferrándiz (1908) y, más adelante, la Ley Miranda (1915), hizo necesario replantear por completo la formación de los ingenieros de la Armada que hasta esta última fecha cursaban sus estudios en universidades extranjeras, debido al cierre definitivo de la antigua Escuela Especial en 1896, que no impartía enseñanza desde 1885 (R. D. de 19 de agosto). Aunque el director de la Academia de Ingenieros de Ferrol lo era también de la de Maquinistas, se trataba de dos centros docentes distintos para la formación de personal de distintos cuerpos de la Armada, aunque compartieran el mismo edificio e incluso los mismos profesores; por ello la desaparición de la Academia de Ingenieros en 1932 (O. M. de 1 de febrero) no impidió que continuase la de Maquinistas, que pasó a denominarse Escuela de Maquinistas. La sucesora de la prestigiosa Academia de Ingenieros de Ferrol fue la Escuela Especial de Ingenieros Navales de Madrid, que se creó el 26 de enero de 1933, dependiendo en aquel momento del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

(tres de Marina y diez de Ejército). El 30 de julio de 1917 (11) sus 13 componentes salieron con el empleo de capitán del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, y todos ellos tendrían gran proyección posterior en sus carreras profesionales. Fue compañero de promoción, entre otros, de Juan Antonio Suanzes y de Nicolás Franco.

A continuación, el ya ingeniero naval y capitán de la Armada Augusto Miranda pasó a efectuar prácticas durante los meses de agosto a noviembre sucesivamente en la Escuadra de Instrucción (a bordo del acorazado *Alfonso XIII*, en navegación por el Cantábrico, en el período 15 agosto-15 octubre), Laboratorio Central de Ingenieros del Ejército y en la Comisión de Marina en Europa, con sede en Londres (12), a donde llegó el 27 de noviembre de 1917, prestando servicios como agregado a la misma, e interinamente como jefe de Ingenieros de esta comisión hasta el 19 de noviembre de 1918, fecha en que fue pasaporteado para la Península tras un año de permanencia en la capital británica.

Pasó destinado a Madrid como secretario del inspector general del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, y a continuación a Bilbao como inspector técnico de la Marina en las provincias del norte (inspecciones de San Sebastián, Santander, Gijón y Bilbao), cargo que desempeñó hasta el 22 de marzo de 1919. En esa fecha, fue comisionado a Madrid al haber sido destinado a la Comisión de Marina en los Estados Unidos (13) (Real Orden de 19 de marzo de 1919).

Tomó posesión de su destino en Nueva York el 17 de abril de 1919, encargándose de numerosos asuntos, entre ellos las inspecciones técnicas de maquinaria para submarinos construida por la Electric Boat Company, Groton, Comi y otras compañías norteamericanas suministradoras de nuestra Marina. Por Real Orden de 9 de julio asciende a comandante —contaba 24 años— y el 1 de diciembre de ese mismo año 1919 pasa a encargarse de la jefatura de la Comisión de Marina en Estados Unidos por ser el más antiguo entre los

(11) Por Real Orden de 30 de julio de 1917, procedente del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, Augusto Miranda ingresó en la Armada con el empleo de capitán del Cuerpo de Ingenieros, con antigüedad de 9 del mismo mes. Hasta entonces estuvo como oficial en situación de «excedente» en la 8.^a Región Militar, con derecho al sueldo entero en armonía con lo dispuesto por Real Orden de 10 de agosto de 1910 para los oficiales alumnos de la Escuela Superior de Guerra.

(12) En aquel momento, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda estaba todavía en guerra (Gran Guerra europea o I Guerra Mundial, 1914-1918), que finalizó con la firma del Armisticio por Alemania el 11 de noviembre de 1918.

(13) A este destino en Estados Unidos fue enviado principalmente por decisión de su padre, 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. La entrada en servicio en 1917 de los primeros cuatro submarinos de nuestra flota intensificó las relaciones con la Marina e industrias estadounidenses en orden a adquirir maquinaria y repuestos para el Arma Submarina.

oficiales de los cuerpos militares que la componían, desempeñándola hasta el 13 de noviembre de 1920, en que hizo entrega de la misma al capitán de navío Antonio López Cerón, continuando como jefe de Ingenieros.

El 11 de junio de 1921 ascendió al empleo de teniente coronel (14) cuando tenía solo 26 años de edad. En apenas cuatro años —de 1917 a 1921— sería promovido tres empleos en su Cuerpo, de capitán a teniente coronel. Por Real Orden de 14 de abril de 1923, tras cuatro años destinado en los Estados Unidos, se dispuso su cese en la Comisión de Marina, regresando a Cádiz desde Nueva York el 26 de julio de ese año, presentándose al día siguiente en Madrid.

Pasó a desempeñar diversas funciones: comisión de servicio en Las Palmas de Gran Canaria, donde efectuó un reconocimiento en el cañonero *Infanta Isabel*; presidente del tribunal de exámenes para aprendices maquinistas (en Cádiz, Cartagena, Barcelona, Bilbao y Ferrol, durante los meses de septiembre y octubre de 1923), finalizando el año en Madrid.

Ingeniero jefe de la Comisión de Salvamento del acorazado *España*

Como hemos relatado, el 7 enero de 1924, el Ministerio de Marina le destinó al acorazado *España* —que había varado en el cabo Tres Forcas (África) el 26 de agosto de 1923— como jefe de Ingenieros de la Comisión de Salvamento (15) de este buque. Se incorporó a su puesto el día 13 de enero, procediendo en seguida a efectuar personalmente el reconocimiento submarino del casco y a redactar el proyecto de salvamento, comenzando inmediatamente su ejecución, poniéndose al frente de los trabajos de ingeniería y de acopio de materiales y maquinaria. Diariamente iba y regresaba de Melilla a Tres Forcas a bordo del remolcador *Cíclope*. A primeros de febrero se instaló en el Faro Tres Forcas, donde permaneció durante los meses de febrero, marzo y parte de abril continuando los trabajos de salvamento.

Por su iniciativa se dispuso su traslado a Francia e Italia para adquirir una grúa flotante de gran capacidad. Visitó los puertos de Barcelona, Marsella,

(14) Es muy probable que, de haber continuado en servicio activo y por la brillante trayectoria que llevaba, Augusto Miranda y Maristany hubiese alcanzado el generalato del Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada a finales de los años veinte o en los primeros años treinta, a una edad similar a la que tenía Franco cuando se convirtió en el general más joven de Europa con tan solo 33 años.

(15) La Comisión de Salvamento se constituyó en diciembre de 1923, tras varios intentos de recuperación del acorazado por parte de una empresa británica a la que se contrató para esa labor y que desistió del empeño. La Comisión estaba formada por un capitán de navío, un jefe de ingenieros y un comisario, y se concedió un crédito de dos millones de pesetas para los trabajos de salvamento, que habrían de realizarse a toda costa y según el libre criterio de dicha Comisión, a cuyo jefe se concedían facultades excepcionales.



Rescate de los cañones del acorazado *España*, año 1924.

Génova, Nápoles y Trieste, volviendo después a Marsella, hasta dejar concertada la adquisición de una grúa en esta última ciudad y el flete del vapor *Canalejas* en Barcelona, también con destino a los trabajos de salvamento del *España*.

Se trasladó enseguida a Melilla, Madrid y Cartagena para gestionar personalmente la salida del remolcador *Cíclope* para Marsella. Desde ese puerto, una vez firmado el contrato y entregada la grúa al comandante del *Cíclope*, regresó a Melilla. El 4 de julio emprendió viaje a Madrid y de allí a Tarragona, donde después de reconocer la grúa *Atlas* embarcó de transporte en el *Cíclope*, que llevaba de remolque la grúa, llegando a Melilla el 15 de julio.

Comenzó seguidamente la extracción de los carapachos de las torres del *España*. Durante el mes de septiembre dirigió personalmente el lanzamiento al mar y cooperó en la extracción de los cañones del acorazado, cuyas faenas quedaron terminadas y en las que participó el buque de salvamento de submarinos *Kanguro*. El 9 de octubre emprendió viaje a Madrid y Valencia para adquisición de material, regresando después a Melilla.

En esos días protagonizó un hecho muy destacado que puso de manifiesto su gran aplomo, valor y decisión. Y así, por Real Orden de 7 de noviembre se dispuso que se anotara en su hoja de servicios «el benemérito acto llevado a cabo por el interesado al salvar la vida de un marinero con ocasión de las faenas para recuperar los cañones de grueso calibre del *España*».

Cuando prácticamente había finalizado con gran éxito el plan técnico de rescate, tras varios meses de intenso trabajo, y todas las dificultades habían sido vencidas, esperándose solo la llegada de cierta maquinaria —ya embarcada en Génova para alcanzar el reflotamiento definitivo y remolcar el buque a Cartagena—, un furioso temporal de levante de excepcional violencia causó en tres horas tales averías en el barco y en el material de salvamento que destruyó toda esperanza de poder continuar los trabajos, causando la pérdida total y definitiva del *España*. Como el propio ingeniero Augusto Miranda describió en un artículo publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA (16), «...al amanecer del día 19 de noviembre de 1924 todos creíamos que el salvamento del *España* era una realidad. A las doce del mismo día el buque estaba irremisiblemente perdido... La mala suerte frustró un salvamento que hubiera hecho época en los anales de nuestra Marina». Pero a pesar de esta tremenda fatalidad causada por los «elementos», previamente había conseguido rescatar del buque toda su artillería, coraza e instalaciones, por lo que su esfuerzo no fue en vano.

Otros destinos y comisiones. Director de los Talleres Nuevo Vulcano de la Unión Naval de Levante S. A.

Por Real Orden de 5 de diciembre de 1924 se dispuso su traslado a Alemania en comisión de servicio. Empezó viaje en la misma fecha y visitó Berlín, Kiel y Dortmund, regresando a Melilla el 31 de diciembre.

El 5 de febrero de 1925, tras cesar en la Comisión de Salvamento del *España*, se dispuso pasase a prestar servicios en el Departamento de Ferrol, y por Real Orden de 12 de febrero se le concedió el pase a situación de excedencia sin sueldo, y a partir de octubre a supernumerario sin sueldo por suprimirse la situación administrativa de excedencia. A partir de aquella primera fecha (12 de febrero) —y en el marco del impulso de la construcción naval de los años 20—, pasó a tener destino particular como ingeniero-director de los Talleres Nuevo Vulcano en la ciudad de Barcelona, propiedad de los astilleros

(16) El artículo se tituló «Los trabajos para recuperar el *España*», publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA, cuaderno de febrero de 1925. Unos meses antes, el mismo Augusto Miranda, teniente coronel de Ingenieros, había sido el autor de otro interesante artículo titulado «Lanzamiento de los cañones de 30,5 centímetros del acorazado *España*», publicado asimismo en la REVISTA GENERAL DE MARINA, en su cuaderno de noviembre de 1924. En esos dos estudios se describen resumidamente y con gran precisión todas las operaciones que comportaron el complejo plan de rescate del acorazado. Por otra parte, el teniente de Ingenieros de la Armada Pedro Miranda —hermano menor de Augusto— calculó la resistencia y proyectó la construcción de un sistema de flotadores para el rescate. Dicho proyecto fue publicado también en la REVISTA GENERAL DE MARINA (cuaderno de septiembre de 1925) con el título «Medios de aumentar la flotabilidad de un barco varado».

Unión Naval de Levante S. A., dedicada a las reparaciones y transformaciones de buques de guerra y mercantes. Desempeñó este cargo durante dos años y medio.

Por Real Orden de 24 de febrero de 1926 se le concedió la Cruz de la Orden del Mérito Naval de 2.^a clase con distintivo blanco —placa— como recompensa por «el celo e inteligencia demostrados con motivo de los trabajos de salvamento realizados en el acorazado *España*», y seguidamente por Real Orden de 20 de mayo, la Cruz de la Orden Civil de Beneficencia, de 1.^a clase con distintivo blanco y negro, «por el acto humanitario y heroico realizado salvando la vida a un marinero en cabo Tres Forcas», al que hicimos referencia anteriormente.

Por Real Orden de 22 de septiembre de 1927 cesa en la situación de supernumerario y vuelve al servicio activo, quedando a las órdenes del capitán general del Departamento de Ferrol. En octubre fue pasaportado para Gijón, en unión de un maquinista oficial de 2.^a, para proceder al reconocimiento —en nueve minas distintas— de 9.000 toneladas de carbón con destino a los arsenales, presentándose en Ferrol el 1 de noviembre. Pasa a desempeñar el cargo de jefe de las 1.^a y 2.^a divisiones del Ramo de Ingenieros del Arsenal Militar de Ferrol y como auxiliar del vocal-ingeniero de la Comisión Inspector.

Durante el año 1928 continúa en los mismos destinos, y por Real Orden de 9 de febrero se dispuso que desempeñara interinamente la jefatura del Ramo de Ingenieros del Arsenal de Ferrol, de la cual le hará entrega el coronel del Cuerpo de Ingenieros de la Armada Manuel González de Aledo y Castilla. El 24 de abril de ese año embarcó en el crucero *Almirante Cervera* para asistir a las pruebas de dicho buque, desembarcando el 7 de junio siguiente. El 13 embarcó, a disposición del comandante general de la escuadra, al objeto de asistir a las pruebas de turbinas de los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I*. El 11 de septiembre siguiente embarcó de nuevo en el crucero *Almirante Cervera* para asistir a las pruebas de artillería de este buque, y el día 24 de ese mes lo hizo en el destructor *Alsedo* durante sus pruebas de máquinas. El 10 de octubre fue nombrado «perito en representación del Estado en el Consorcio Almadradero», cuyo cometido desempeñó en comisión indemnizable del servicio, realizando diversos viajes a Madrid durante varios meses.

Ya en 1929, el 12 de enero embarcó en el transporte *Contramaestre Casado* para asistir a las pruebas de máquinas y calderas, desembarcando al día siguiente. Y el 26 de enero cesó en el Ramo de Ingenieros del Arsenal de Ferrol, pasando en esa fecha a situación de «supernumerario sin sueldo», después de haber hecho entrega de los destinos de jefe de este ramo, de las 1.^a y 2.^a divisiones del mismo y vocal de la Comisión Inspector.

Por Real Orden de 5 de febrero de 1929 (D. O. núm. 33) se disponía: «S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer se den las gracias en su Real nombre al Teniente Coronel del Cuerpo de Ingenieros de la Armada don Augusto



Crucero *Almirante Cervera*. (Foto: Aeronáutica Naval, año 1929).

Miranda y Maristany, por la comisión para llevar a cabo la valoración de todas las aportaciones que han hecho al Consorcio Nacional Almadrabeto, los concesionarios de Almadrabas».

Y finalmente y en lo que afectaba a su cuerpo militar de pertenencia, por Real Decreto de 11 de marzo de 1929 (D. O. núm. 56), se dispuso que el Cuerpo de Ingenieros de la Armada se denominase en lo sucesivo de Ingenieros Navales de la Armada, como cuerpo político-militar, con las categorías y asimilaciones que en dicho real decreto se especificaban.

Ingeniero naval de la Sociedad Española de Construcción Naval. La Guerra Civil: agente en «misión especial»

Desde febrero de 1929 pasó a prestar servicios como ingeniero en la factoría de Ferrol de la Sociedad Española de Construcción Naval (17) (SECN),

(17) La Naval, constituida en 1908, estaba participada inicialmente en un 60 por 100 por firmas españolas y en un 40 por 100 por las firmas inglesas Vickers, Armstrong-Whitworth y John Brown. Las firmas inglesas gozaban en un principio, además, de contratos de asistencia

conocida como La Naval, con el cargo de jefe de Servicios Generales y adjunto a Dirección (18). De esta importante empresa llegó a ser muy pronto, y sucesivamente, ingeniero-director de los Astilleros de Bilbao-Sestao (Vizcaya, 1932-1943), de Bilbao-Sestao y de Ferrol al mismo tiempo (1934-1935) y, tras la guerra, consejero-delegado (19) y director general de toda la compañía durante muchos años (1943-1962).

Con el advenimiento de la II República, por Orden Ministerial de 21 de agosto de 1931, se le concedió el pase a retiro como militar, con sujeción a lo dispuesto en los decretos de 23 de junio y 9 de julio de ese año. En julio de 1936 —cuando llevaba ya varios años como director en los astilleros de Sestao— al ocurrir el Alzamiento Nacional y quedar Bilbao bajo dominio republicano, procuró evitar que la factoría de su dirección contribuyese a la fabricación de material de guerra. Esto dio lugar a que desde el primer momento fuese considerado por el Comité del Frente Popular de la factoría como «enemigo de aquel régimen» y separado de su puesto, haciéndose cargo dicho comité de su dirección. Amenazado de muerte y perseguido, su evasión

técnica, lo que les otorgaba un gran poder como «casas de garantía». Gestionaría, entre otros centros y factorías, los astilleros de Cartagena, Ferrol y San Fernando; levantó un nuevo astillero en Sestao, y compró Astilleros del Nervión. En 1914 adquirió la factoría de Matagorda (Puerto Real, Cádiz) a la Compañía Trasatlántica Española, por lo que prácticamente monopolizó la construcción naval en España hasta la posguerra. En los años 20 crearon dos nuevas factorías: la siderúrgica de Reinososa y los Talleres de Artillería de San Carlos. Tras la Guerra Civil se nacionalizó la industria naval militar, por lo que la SECN gestionó en régimen transitorio los astilleros de Ferrol y Cartagena hasta el 28 de febrero de 1940, y el de San Fernando hasta octubre de 1941, centrándose en la construcción de buques mercantes en Cádiz y Sestao. En 1969, en el marco de una reorganización del sector naval, se produce la fusión de la empresa pública Astilleros de Cádiz (ASCASA) con las privadas SECN y Astilleros Euskalduna de Bilbao. La Naval (SECN) aportó el 31,8 por 100 a la nueva sociedad, que se denominó Astilleros Españoles (AESAs), integrada dentro del INI, y que se convirtió en una de las primeras empresas de su ramo a nivel mundial con dos astilleros en Cádiz, uno en Sevilla, dos en Bilbao y tres menores en Santander, Gijón y también Bilbao.

(18) En esa época el director de la factoría naval de Ferrol era su compañero de promoción, Juan Antonio Suanzes y Fernández (1891-1977), el cual pasaría a desempeñar el cargo de inspector general de construcciones de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) desde enero de 1932 a febrero de 1934, fecha en que dimitió y abandonó la empresa. En solidaridad con él, también presentaron la dimisión los directores de las factorías de Ferrol (Luis Ruiz-Jiménez Pozo) y de Bilbao-Sestao (Augusto Miranda), si bien en este último caso no fue aceptada, y pasó el 17 de julio de 1934 a dirigir simultáneamente las dos factorías, hasta el 5 de julio de 1935, en que se nombró director de la factoría de Ferrol a José María González-Llanos Caruncho.

(19) Consejero de la SECN desde 1951. Fue también miembro de la Comisión Interministerial sobre Crédito Naval, creada para estudiar soluciones y corregir la falta de coordinación entre los diversos organismos afectados. De la misma formaron parte representantes de departamentos y organismos oficiales, navieros, empresas estatales, armadores y de la industria de construcción naval. Ver Informe del consejero-director general de la SECN don Augusto Miranda. Hemeroteca diario *ABC*, jueves 12 de mayo de 1960, p. 70.

de Bilbao tuvo tintes de auténtica odisea, digna sin duda de un guión cinematográfico. Finalmente consiguió evadirse el 17 de octubre de 1936 a bordo de un destructor británico.

Una vez desembarcado en Francia, pasó inmediatamente la frontera por Irún, consiguiendo reunirse con su mujer e hijas, a quienes envió a Ferrol —donde pasarían toda la guerra—, presentándose él en Salamanca al almirante jefe del Estado Mayor Central de la Armada, vicealmirante Juan Cervera Valderrama, el día 20 del mismo mes de octubre.

Vuelto al servicio activo como teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros Navales, quedó afecto al E. M. Central de la Armada, encargándose de varias comisiones y haciendo un rápido viaje a Cádiz en relación con el armamento de buques mercantes, así como otro a San Sebastián en relación con la remoción de los restos de un barco hundido en la entrada del puerto de Pasajes.

Avalado por la fama de su talento, experiencia y dotes diplomáticas (20), el 5 de diciembre de 1936 es requerido personalmente por el general Franco —con quien le unía amistad desde la infancia— para encomendarle una delicada y sin duda también arriesgada «misión especial» (21): negociar con autoridades y empresas extranjeras la compra y/o cesión de armas y otros asuntos importantes en beneficio de la causa nacional.

Se incorporó a la Secretaría General del jefe del Estado, siendo destinado al extranjero a las órdenes de Juan de la Cierva y Codorniú (ilustre ingeniero, aviador e inventor del autogiro), a la sazón delegado de Franco en Londres. Pero, al ocurrir el fallecimiento de De la Cierva, al estrellarse en el despegue el avión en el que iba a viajar a Ámsterdam desde Londres —ocurrido en el aeropuerto de Croydon el 9 de diciembre—, antes de que Augusto Miranda pudiera incorporarse a su destino, recibió órdenes directas para el desempeño de su misión, y en cumplimiento de las mismas se dirigió a Londres, pero al llegar a Folkestone fue detenido por la policía británica y obligado a reembarcarse con dirección a Francia, regresando seguidamente a Salamanca. Habiendo recibido nuevas instrucciones, emprendió entonces viaje hacia Berlín, a donde llegó el día 31 de diciembre.

Empezó el año 1937 en Berlín en cumplimiento de «misión especial» y a las órdenes directas del secretario general del jefe del Estado, que era su hermano Nicolás Franco Bahamonde, también amigo y compañero de promo-

(20) Uno de los rasgos característicos de la personalidad de Augusto Miranda era la de ser un excelente relaciones públicas; tanto era así que como anécdota en torno a su persona podemos mencionar que cuando se incorporó en Bilbao como director del Astillero de Sestao se ganó muy pronto la amistad de personas influyentes, las cuales lo nombraron presidente del Club de Golf de esta localidad.

(21) En su hoja de servicios personal, se refiere en varias ocasiones a su cometido como «misión especial», pero sin especificar en absoluto en qué consistía la misma —dado su carácter secreto o reservado—, y que conocemos por el relato de su familia.

ción de nuestro biografiado. El día 8 de enero emprendió viaje de regreso a Salamanca para dar cuenta de la situación y recibir nuevas instrucciones, trasladándose nuevamente a Berlín, a donde llegó el día 25 de ese mes.

Desde Berlín, el día 1 de febrero emprendió viaje a las ciudades de Danzing, Gdynia, Varsovia, Tallín, Helsinki y Estocolmo, regresando a Berlín en los últimos días del mismo mes. Durante el mes de marzo continuó en Berlín, haciendo dos cortos viajes a Danzing y uno a Varsovia. El día 15 de abril viajó a España para dar cuenta de sus gestiones en el Cuartel General de Franco en Salamanca y recibir nuevas instrucciones. El 3 de mayo cruzó nuevamente la frontera dirigiéndose a París primero y después a Londres, a donde llega el día 8 del mismo mes. El 11 de mayo salió de Londres para Berlín, donde permaneció el resto del mes. El día 4 de junio emprendió nuevamente viaje a Danzing, Gdynia, Varsovia, Tallín, Helsinki y Estocolmo, regresando a Berlín el 28 de junio.

Durante los meses de julio y agosto de 1937 continuó en Berlín realizando rápidos viajes en avión a todas las ciudades y capitales mencionadas para el desempeño de su misión, en uno de los cuales fue detenido durante 24 horas por la policía de la ciudad libre de Danzing. Durante todo este período de nueve intensos y complicados meses de «misión especial» que hemos descrito—de diciembre de 1936 a septiembre de 1937, realizando incesantes viajes—, resultó notoria la trascendencia de los cometidos que llevó a cabo en diferentes países europeos —con grave riesgo de su propia vida en varias ocasiones— en el contexto de la Guerra Civil (espionaje y contraespionaje de ambos bandos) y de tensión prebélica en Europa, todo lo cual pone de manifiesto el gran mérito que tuvo nuestro protagonista. Entre las muchas personalidades relevantes con las que se entrevistó Augusto Miranda en su incansable «periplo internacional» se pueden destacar las realizadas al político británico —y futuro primer ministro— Winston Churchill y al almirante alemán Wilhelm Canaris (22).

Una vez liberada la ciudad de Bilbao por las tropas nacionales y dado el carácter estratégico que la factoría de Sestao tenía en plena guerra, Augusto Miranda fue requerido para ponerse de nuevo al frente de la misma lo antes posible. El 3 de septiembre de 1937 sería relevado de su misión en Berlín por el comandante de Estado Mayor Juan Luis Roca de Togores, recibiendo orden de incorporarse a su puesto. El día 11 de septiembre se presentó en Bilbao haciéndose cargo de la dirección de la factoría militarizada (Astilleros y Talleres de Sestao y Nervión) de la SECN Naval. Desde esa fecha y

(22) Paradojas de la historia, ambas personalidades extranjeras, aunque enfrentados sus países durante la Segunda Guerra Mundial, tuvieron en común su oposición al régimen nazi. El almirante Wilhelm Franz Canaris (1887-1945), jefe del Servicio de Contraespionaje durante la guerra, participó en el complot contra Hitler, por lo que fue detenido y ejecutado en la horca en el campo de concentración de Flossenbürg el 9 de abril de 1945.



Augusto Miranda, a la derecha de la imagen, firmando un convenio empresarial.
(Foto: colección del autor).

durante el resto de tiempo que dura la campaña de la Guerra Civil, dedicaron toda su actuación a la fabricación de material de guerra para el Ejército y la Marina nacionales. El día 3 de junio de 1939 se decretó la desmilitarización de la factoría de Bilbao-Sestao, volviendo Augusto Miranda, por decisión propia, a situación de retiro como oficial de la Armada, continuando como director de los Astilleros de Sestao, residiendo con su familia en Las Arenas.

Su última y larga etapa. Director general de La Naval y otras responsabilidades

Siendo ya director general de la SECN desde 1943 —con sede en Madrid—, en el año 1945 fue nombrado vocal del Consejo Ordenador de la Marina Mercante e Industrias Marítimas, como representante de los constructores de buques.

En 1955 cuando la SECN se convirtió en obligacionista único de la Sociedad Anónima de Placencia de las Armas (SAPA), se le nombró asimismo comisario-presidente del Sindicato de Obligacionistas por su Asamblea General. De esta empresa, dedicada a la fabricación de material bélico (carros de combate, cañones, etc.) y de maquinaria y material para otras industrias, fue consejero durante más de veinte años, desde 1954 hasta 1976, fecha esta última en que dimitió por motivos de salud poco antes de fallecer.

Ingeniero naval de enorme prestigio, a lo largo de su dilatada carrera profesional Augusto Miranda fue autor de cientos de proyectos, tratados e informes técnicos, siendo considerado una de las personalidades más autorizadas y respetadas en el campo de la ingeniería naval y en el ámbito empresarial marítimo. Siendo presidente de la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE, 1947-1950), desempeñando este cargo y el de director general de La Naval —y sin duda, en reconocimiento a sus muchos méritos y servicios a España—, se le concedió en 1948 la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval (23) con distintivo blanco —placa— (BOE número 332, de 27 de noviembre de 1948), que le sería impuesta por el ministro de Marina, almirante Francisco Regalado Rodríguez.

Como consejero formó parte asimismo de otras sociedades industriales: Worthington, S. A.; Experiencias Industriales, S. A.; Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica, S. A.; Tecnatom, S. A.; Aceros Finos Reunidos, S. A.

Su intensa actividad profesional y pública se desarrolló igualmente en otros sectores y ámbitos, contribuyendo notablemente al desarrollo económico, industrial y tecnológico. Fue también presidente del Servicio Técnico-Comercial de Constructores Navales, vocal del Comité Español de Lloyd's Register of Shipping, vocal del Patronato de la Escuela Especial de Ingenieros Navales de la Universidad de Madrid, miembro fundador de la revista *Ingeniería Naval* (24), consejero del Banco Urquijo, consejero del Instituto del Hierro y del Acero (del Consejo Superior de Investigaciones Científicas), socio-fundador del complejo Sotogrande (25) en el municipio de San Roque (Cádiz) y presidente del Consejo de Administración de Financiera Sotogrande

(23) El grado de Gran Cruz en todas las órdenes y condecoraciones de mérito nacionales lleva aparejado el tratamiento de «Excelentísimo Señor/Señora» a sus poseedores. Otras condecoraciones que recibió Augusto Miranda a lo largo de su carrera —además de las ya citadas— fueron la Medalla de Plata de Salvamento de Náufragos y la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

(24) Revista técnica profesional de la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE), fundada en 1929 y especializada en arquitectura naval y máquinas marinas.

(25) Este complejo urbanístico y turístico de primer orden en España fue promovido por la sociedad anónima Financiera Sotogrande del Guadiaro. La denominación «Sotogrande» fue inscrita en el Registro de Denominaciones Geoturísticas por Orden del Ministerio de Información y Turismo, de 29 de marzo de 1965 (BOE núm. 85, de 9 de abril de 1965), siendo presidente de aquella empresa don Augusto Miranda.

del Guadiaro, S. A., miembro del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y uno de sus colegiados más antiguos. Entre otras distinciones, se le nombró presidente de honor de la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE) y socio de honor del Real Coro Toxos e Froles de Ferrol, su ciudad natal.

En el ámbito personal y familiar su vida fue también fructífera. Se casó en Ferrol el 12 de mayo de 1930 con Carmen Barcón de Furundarena, con quien tuvo nada menos que ocho hijas —todas féminas— y treinta y dos nietos. Actualmente descienden de ellos numerosos bisnietos.

Falleció en Madrid, ya octogenario, el 19 de junio de 1976. Su vida entera, como hemos visto, fue un ejemplo de caballerosidad, entrega, disciplina y trabajo. Estas fueron a grandes rasgos la personalidad y la trayectoria vital de don Augusto Miranda y Maristany, insigne ingeniero militar y naval, que como digno descendiente de su ilustre padre —y al igual que él—, su brillante ejecutoria y servicios a España merecen sin duda nuestro reconocimiento y gratitud.

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.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La construcción naval en Ferrol, 1726-2011*. Navantia, S. A., 2011.
- GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino; ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Los dreadnoughts clase España*. Real del Catorce Editores, S. L., 2012.
- MIRANDA Y MARISTANY, Augusto: «Los trabajos para recuperar el *España*». REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero de 1925.
- «Lanzamiento de los cañones de 30,5 centímetros del acorazado *España*». REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre de 1924.
- «Algunas generalidades a propósito del *Ersatz-Preussen*». REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero de 1930.
- MIRANDA Y MARISTANY, Pedro: «Medios de aumentar la flotabilidad de un barco varado». REVISTA GENERAL DE MARINA, septiembre de 1925.
- Archivo personal del autor.
- Archivo Central del Cuartel General de la Armada. Expediente personal, Hoja de Servicios del Excmo. Sr. D. Augusto Miranda y Maristany (1895-1976).
- Internet.