

# *La Armada española en la Segunda República: José Giral ministro de Marina (1931-1936)*

*Julián Chaves Palacios*

Universidad de Extremadura

*Resumen:* Se analiza la gestión al frente de la cartera de Marina del ministro José Giral en sus dos mandatos al frente de ese Ministerio durante la Segunda República: uno en el primer bienio y el otro con el Frente Popular. Estudio novedoso que ha sido posible gracias a la consulta del archivo personal de este catedrático de universidad y farmacéutico al que se cuestionó, inicialmente, su nombramiento como ministro de la Armada al no tener un perfil profesional idóneo para ello. Sin embargo, pronto demostró su pragmatismo impulsando reformas de modernización de una flota anclada en el pasado.

*Palabras clave:* Segunda República, José Giral, Ministerio de Marina, ejército, flota.

*Abstract:* We analyze the leadership in managing the portfolio of Minister José Giral Marina in his two terms as head of this Ministry during the Second Republic, one in the first two years and the other with the Popular Front. Novel study has been made possible by consulting the personnel file of this University professor and pharmacist, who was questioned initially his appointment as Minister of the Navy to not have a professional profile for doing so. However, soon proved his pragmatism drive reforms to modernize a fleet anchored in the past.

*Keywords:* Second Republic, Jose Giral, Ministry of the Navy, Army, fleet.

## Introducción

La bibliografía sobre el ejército español en la Segunda República es extensa y suficientemente conocida en sus diferentes vertientes: evolución histórica general<sup>1</sup>, reformas en el estamento militar<sup>2</sup>, los oficiales más significativos<sup>3</sup>, golpes de estado<sup>4</sup>, movimientos revolucionarios<sup>5</sup>, conspiraciones<sup>6</sup>, etc. Y si ha existido una especial inclinación por parte de los investigadores al estudio del ejército de tierra en ese periodo, afortunadamente la evolución y organización de la Armada cada vez es mejor conocida<sup>7</sup>, aunque no alcanza al acontecimiento que acaparó la atención de la mayoría de los estudios publicados sobre la Marina en el siglo XX: la Guerra Civil de 1936-1939<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Mariano AGUILAR OLIVENCIA: *El ejército español durante la Segunda República: claves de su actuación posterior*, Madrid, Econorte, 1986.

<sup>2</sup> Jesús María RUIZ VIDONDO: *Las principales reformas militares de Azaña. La reforma militar de Azaña a través de los cursos de coroneles para el ascenso (1931-1935)*, Madrid, Grafite Ediciones, 2004.

<sup>3</sup> Gabriel CARDONA: *A golpes de sable*, Barcelona, Ariel, 2008.

<sup>4</sup> Joaquín GIL HONDUVILLA: «19 de agosto de 1932: el general Sanjurjo en Sevilla», *Revista Española de Historia Militar*, 113 (2009), pp. 173-184.

<sup>5</sup> Emilio GARCÍA GÓMEZ: *Asturias, 1934. Historia de una tragedia*, Zaragoza, Libros Pórtico, 2009.

<sup>6</sup> Enrique SACANELL: *1936, la conspiración*, Madrid, Síntesis, 2008.

<sup>7</sup> Michael ALPERT: *La Guerra Civil española en el mar*, Madrid, Siglo XXI, 1987 (Crítica, 2008), que dedica un capítulo a la Armada en la Segunda República (pp. 17-40) y otro a su evolución antes y tras el alzamiento de julio de 1936 (pp. 41-60); Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA y Miguel ALONSO BAQUER: *Historia social de las fuerzas armadas españolas*, 8 vols., Madrid, Alhambra, 1986 (contiene un capítulo a la Armada en la Segunda República en el t. VI, *Las instituciones armadas en el siglo XX*, pp. 209-279); Ricardo CEREZO MARTÍNEZ: *Armada española, siglo XX*, t. I, *Del desastre del 98 al alzamiento nacional*, y t. II, *Revolución y alzamiento, principia la guerra civil*, 4 vols., Madrid, Ediciones Poniente, 1983, y Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN: *Por el camino de la revolución. La Marina Española, Alfonso XIII y la Segunda República*, Madrid, La Unión Libro, 2004 (el autor dedica varios capítulos a la Armada en la Segunda República, con especial énfasis en los movimientos revolucionarios que en su opinión vivió la Marina durante ese periodo).

<sup>8</sup> Fernando MORENO DE ALBORÁN y Salvador MORENO DE ALBORÁN: *La guerra silenciosa y silenciada*, Madrid, Alborán, 1999; José CERVERA PERY: *Alzamiento y revolución en la Marina: la Marina en la guerra de España, 1936-1939*, Madrid, San Martín, 1978; íd.: *La guerra naval española (1936-1939)*, Madrid, San Martín, 1988, e íd.: *La historiografía de la guerra española en el mar (1936-1939)*, Cartagena, Aglaya, 2008.

Estudios sobre la Armada que no se han visto acompañados por investigaciones acerca de la procedencia y labor desarrollada por los titulares de esa cartera ministerial durante la contemporaneidad, siendo un ejemplo bastante ilustrativo los ministros republicanos. Es lo que pretendemos realizar en este estudio dedicado a la gestión realizada por el ministro que más tiempo estuvo en ese cargo durante la Segunda República: José Giral Pereira, que desempeñó ese puesto durante dos periodos bien definidos: 14 de octubre de 1931 al 12 de junio de 1933, y los meses de gobierno frentepopulistas en 1936. Con ese objetivo, junto a las fuentes archivísticas y bibliográficas al uso, hemos tenido la oportunidad de consultar su archivo personal depositado en el Archivo Histórico Nacional desde el año 2009<sup>9</sup>, que nos ha permitido acceder a una novedosa documentación sobre su paso por el Ministerio y, sobre todo, su testimonio personal sobre esos años.

Académico<sup>10</sup>, farmacéutico<sup>11</sup> y político<sup>12</sup>, Giral se presentó a las elecciones a Cortes Constituyentes en los comicios celebrados el 28 de junio de 1931, en las que obtuvo acta de diputado por la provincia de Cáceres en representación del partido liderado por Manuel Azaña: Acción Republicana<sup>13</sup>. En estas Cortes constituyó una prioridad la preparación de la futura Constitución. La discusión sobre su contenido estuvo acompañada de apasionados debates, destacando los relacionados con la separación Iglesia-Estado. El 14 de octubre tuvo lugar la discusión acerca del artículo sobre congregaciones religiosas que originó la dimisión de Alcalá Zamora al frente del ejecutivo.

El presidente de las Cortes, Julián Besteiro, encargó a Manuel Azaña la formación del nuevo gobierno. Sus miembros toma-

---

<sup>9</sup> Esta donación tuvo lugar en abril de 2009, tras ceder sus descendientes al Ministerio de Cultura de España el archivo personal de José Giral, que ha sido depositado en comodato en el Archivo Histórico Nacional de Madrid.

<sup>10</sup> Julián CHAVES PALACIOS: «El republicano José Giral en Salamanca durante la Restauración (1905-1920)», *Investigaciones Históricas*, 32 (2012), pp. 195-216.

<sup>11</sup> María Fernanda MANCEBO: «Tres vivencias del exilio en México: Max Aub, Adolfo Sánchez Vázquez y Francisco Giral», *Migraciones y Exilios*, 5 (2004), pp. 85-102.

<sup>12</sup> Mariano ESTEBAN DE VEGA *et al.*: *El siglo XX en Salamanca*, Salamanca, Grupo Promotor Salmantino (La Gaceta Regional de Salamanca), 2010, p. 16.

<sup>13</sup> Julián CHAVES PALACIOS: *Violencia política y conflictividad social en Extremadura: Cáceres, 1936*, Badajoz, Diputaciones Provinciales de Badajoz y Cáceres, 2000, p. 16.

ron posesión el 15 de octubre y entre ellos se encontraba José Giral<sup>14</sup>, que fue nombrado titular de la cartera de Marina, pasando quien hasta entonces la ostentaba, Santiago Casares Quiroga, a la de Gobernación<sup>15</sup>.

## José Giral nombrado ministro de Marina

Respecto a su nombramiento como ministro en 1931, el mismo Giral recuerda esas horas en los siguientes términos:

«Llegué al Parlamento a primera hora de la tarde del 15 de octubre (no había asistido a la sesión nocturna anterior) y Azaña me llamó urgentemente al despacho del presidente de la Cámara. Allí estaban con él Julián Besteiro y Santiago Casares. Me explicó lo ocurrido: la discusión de la Constitución llevó mucho tiempo, nada digo de lo demás, pues se consigna en los diarios de sesiones. El 14 de octubre en sesión nocturna tuvo lugar la gran discusión acerca del célebre artículo sobre congregaciones religiosas. Dimitió don Niceto, le siguió Maura y al día siguiente se tramitó la crisis ante el presidente de las Cortes que era Besteiro. La solución: Santiago Casares pasaba al ministerio de Gobernación y yo entraba en Marina. Ni una losa de plomo que me hubieran colocado encima me produjo tan enorme impresión. Y enseguida al Salón de Sesiones y al Banco Azul. Azaña procedió a presentar a los nuevos ministros y me hizo grandes elogios. Yo azoradísimo»<sup>16</sup>.

Su designación, pues, fue una sorpresa; no esperaba un cargo político de tanta responsabilidad. Marina y Gobernación fueron los únicos que sufrieron modificación respecto al ejecutivo anterior, aclarando Azaña en las Cortes ese cambio con las siguientes palabras:

«Cada cual continúa en su puesto, pero el antiguo ministro de Marina ocupa la vacante del señor Miguel Maura en Gobernación y he obtenido de este grande e insigne republicano que se llama José Giral que, abando-

---

<sup>14</sup> Giral desempeñaba desde junio de 1931 el puesto de rector de la madrileña Universidad Central y tras ser nombrado ministro le sustituyó en ese cargo Claudio Sánchez Albornoz.

<sup>15</sup> Eliseo FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ: «Casares Quiroga, el movimiento obrero y la cuestión del orden público», en Emilio GRANDÍO y Joaquín RODERO (eds.): *Santiago Casares Quiroga. La forja de un líder*, Madrid, Eneida, 2011, pp. 87-112.

<sup>16</sup> AHN, JG, leg. 8.

nando sus quehaceres científicos, sus preocupaciones personales y sus deberes sociales y oficiales, nos preste la insigne colaboración de su nombre y de su persona en el banco azul y en el Ministerio de Marina. Yo tengo que rendirle aquí un homenaje público, porque me consta de una manera personal el sacrificio que hace el señor Giral sentándose entre nosotros. Giral es un gran republicano, un republicano de toda la vida que ha sufrido persecuciones por la República cuando todavía no era nada sufrir persecuciones por la República. La República, trayéndole al gobierno, cumple con él una obligación y le da la recompensa que merece, recompensa que consiste en un sacrificio más»<sup>17</sup>.

Giral aceptó el nombramiento no sin expresar su incomodidad ante esta designación, pero la decisión procedía de su correligionario Manuel Azaña y asumió el reto. Designación de un civil en Marina que, al igual que sucedió con su predecesor, Santiago Casares Quiroga, no fue bien recibida por los oficiales de la Armada que achacaron su falta de idoneidad, al entender que este académico y farmacéutico carecía de formación técnica para desempeñar esta cartera. Giral respondió a esas críticas resaltando su experiencia como jefe de la Sección de Química del Instituto Español de Oceanografía<sup>18</sup>, que dirigía Odón de Buen a quien Giral había conocido a través de su hijo Demófilo de Buen, académico y compañero en la Universidad de Salamanca. Ocupó ese cargo durante una década (1921-1931) y a través de él pudo profundizar en la problemática de la Marina nacional e internacional, participando en estudios científicos y viajando al extranjero para intervenir en reuniones oceanográficas<sup>19</sup>.

Su toma de posesión no se demoró: el 16 de octubre de 1931, tras el Consejo de Ministros, se celebró el acto en que Casares Quiroga se despidió y Giral llevó a cabo su relevo. Éste pronunció un discurso en el que, tras destacar que había aceptado el cargo por su lealtad con Azaña, se ofreció como hombre de «cien-

<sup>17</sup> *Diario de Sesiones de la Cortes Constituyentes de las Cortes Españolas*, núm. 56, 14 de octubre de 1931.

<sup>18</sup> *La Voz de la Farmacia*, año III, 1931, p. 32. Citado por Javier PUERTO: *Giral: el domador de tormentas. La sombra de Manuel Azaña*, Madrid, Corona Borealis, 2003, p. 43.

<sup>19</sup> Fue nombrado delegado de España en la Sección de Oceanografía Física de la Unión Internacional de Geodesia y Geofísica, y en la Comisión Internacional del Mar Mediterráneo.

cia, buscador de la verdad», pidiendo la colaboración de todos «no a favor de su gestión, sino en beneficio del país y de la República». Años después recordaba este acto y sus primeros trabajos al frente de Marina:

«Tomé enseguida posesión de la cartera de Marina; mucha expectación entre los marinos. Un pequeño discurso mío, sobrio, sencillo y afectuoso. Creo que caí simpático. Y a trabajar todos los días de nueve de la mañana hasta las dos y media de la tarde. Un burócrata que deseaba enterarse bien de todos los asuntos. Despachaba diariamente con todos los jefes (Estado Mayor, Intendencia, Ingenieros, Artilleros, Jurídico, etc.), estudiaba todo y aún me llevaba a casa muchos papeles. Respeté al subsecretario (un gaditano de cuidado, muy amigo de Casares); nombré ayudantes míos a Pedro Prado (gran muchacho, teniente de navío, muy inteligente) y a Ulecia (de intendencia); secretarios a los Gómez Ibáñez. Por las tardes a las Cortes. Muchas veces, Consejo de Ministros»<sup>20</sup>.

En su pretensión, manifestada en el texto anterior, de ponerse al día con prontitud de los asuntos del Ministerio su trabajo fue incesante. Y si bien, inicialmente, esa labor trató de simultanearla con su actividad pedagógica y científica impartiendo clases durante unos meses, pronto tuvo que abandonar las funciones docentes, pues el trabajo de ministro acaparaba todo su tiempo. Destacamos en ese sentido sus visitas a las bases navales, siendo la primera Cádiz y después las restantes. Éste es su relato sobre esos viajes:

«Me lo agradecieron mucho, pues ningún ministro había ido por allá desde hacía mucho tiempo. Tuve un recibimiento oficial y popular muy animado. El general Varela era entonces el comandante militar de aquella región y ordenó desfilar las tropas ante mi presencia. Celebramos banquetes y pronuncié discursos en todos los sitios: Astilleros, Escuela Naval, Arsenal de la Carraca, Campo de Tiro, instalaciones de la Constructora Naval. También inauguré la fábrica de torpedos de Echevarrieta. Más tarde fui a Cartagena (Arsenal), base de submarinos, Aviación de San Javier, etc., y luego a Ferrol con las mismas e idénticas visitas. En esos dos últimos sitios me alojé en barcos de guerra de forma deliberada con el fin de confraternizar con jefes y oficiales».

<sup>20</sup> AHN, JG, leg. 8.

Sintió, pues, la necesidad de estar presente en las principales bases de la Armada española, en un deseo de hacer notar su presencia, de conocer los problemas en directo antes de tomar decisiones. Un gesto que agradó entre una parte del personal del Ministerio, que veía en esa actitud un cambio de comportamiento favorable respecto a etapas pretéritas.

### **Reorganización y reformas en la Armada durante el primer bienio: 1931-1933**

Y dentro de esos trabajos iniciales el personal y la flota ocuparon un lugar preeminente, como se puede deducir de las siguientes impresiones tras las primeras semanas de dedicación al Ministerio:

«En todos los sitios, como en Madrid, la preocupación de los llamados cuerpos auxiliares (torpedistas, submarinistas, radiotelegrafistas, contra-maestres, etc.) era igualarse con los “patentados” y, sobre todo (en unos y otros), las cuestiones de “uniformes”, la supresión de la “coca” en la bocamanga de jefes y oficiales, la del piquito de atrás en los “maestres”, quién debía saludar primero, quién debía desembarcar antes, etc. Muy pobre idea saqué del personal en general. Es cierto que había jefes y oficiales estudiosos y competentes, como Navia Ossorio, Salvador Moreno, Cervera, Génova, Navarro y algunos más. Con ellos me reunía con frecuencia saltando jerarquías para estudiar asuntos, especialmente la reforma de nuestros barcos y formación de la escuadra (no teníamos acorazados y, por tanto, no pasaba de flota). Por la “constructora naval” se construía bien, pero caro, submarinos en Cartagena y también destructores; cruceros en Ferrol y Bilbao; artillería en Reinosa y La Carraca, pero se importaban las direcciones de tiro, agujas magnéticas y otras cosas. Todo de la Casa Vickers de Inglaterra»<sup>21</sup>.

Sobre esta cuestión de los submarinos, sabedor de las carencias que en ese sentido presentaba la Armada, en abril de 1932, mediante proyecto de ley, impulsó su construcción. La cuestión se remontaba al año 1916 en que el Ministerio contrató con la Sociedad Española de Construcción Naval la realización de veinticuatro sumergibles de acuerdo con la autorización recibida por las Cortes en

---

<sup>21</sup> *Ibid.*

la Ley de 17 de febrero de ese mismo año. El Estado se reservaba tanto el tipo como las características de estos buques y la fecha de construcción. Del total de veinticuatro, por Real Orden seis se ordenaron construir en 1916 y otros seis en 1922, y los doce restantes se incluyeron en el plan aprobado por Real Decreto de 9 de julio de 1926 «al que ha dado fuerza de Ley las Cortes por el de 29 de octubre de 1931»<sup>22</sup>.

Por tanto, días después de la toma de posesión se impulsó este proyecto considerado muy conveniente para la defensa nacional. Se constituyó en el Ministerio una junta de técnicos especializados con el fin de que el tipo que en su día se adoptase reuniese todas las garantías: «Como resultado de la propia experiencia de estos técnicos y de los estudios realizados por ellos de los proyectos de los buques más modernos de las marinas extranjeras». Bien entendido que debían ser unos proyectos netamente españoles y ser aceptados por la junta, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la construcción de los doce submarinos que ya habían sido entregados:

«Y la completa nacionalización de los elementos de los repetidos buques: casco, maquinaria y armamento en los propios talleres de la Sociedad. Se acusa además con extrema agudeza el conflicto de paro obrero como consecuencia de la inmediata falta de obras a ejecutar por la citada Sociedad y es deber del gobierno el subvenir a la resolución de ese problema».

La construcción de estos submarinos era, pues, importante para nuestra flota, pero en el trasfondo de este proyecto estaba el acuciante problema del desempleo, que en parte se podía atenuar en este sector con la materialización de una empresa de estas características. Por ello se requería que la construcción de los submarinos se realizara en las dependencias de la Sociedad Española de Construcción Naval. En cuanto a su pago, en el presupuesto que se aprobó para 1932 no había más partida para construcciones en Marina que el importe de los plazos a pagar a la referida Sociedad por la realización de los cruceros y destructores que tenía en ejecución. Ésa era una de las razones de este proyecto de ley que se sometió a consideración de las Cortes Constituyentes con el siguiente contenido:

---

<sup>22</sup> Esta información se incluye en un dossier del Ministerio fechado el 28 de abril de 1932. Centro de Documentación de Memoria Histórica en Salamanca (en adelante CDMH), PS, Barcelona, leg. 807.

«Artículo 1.º Se autoriza al ministro de Marina para dictar la orden de ejecución a la Sociedad Española de Construcción Naval de un sumergible tipo Sigma II, con arreglo a las características y requisitos establecidos por la junta especial que se constituyó en el citado Ministerio (y que serán debidamente revisados) y conforme al contrato de 14 de febrero de 1916 entre el Estado y la mencionada Sociedad.

Artículo 2.º El importe total de dicho sumergible: 17.402.540 pesetas, será abonado en los plazos y cuantías detalladas en el artículo 32 del citado contrato. En los presupuestos para el año económico de 1933 se consignará, por lo menos, la cantidad de 3.457.500 pesetas para pago de plazos de esta construcción. Madrid, 28 de abril de 1932»<sup>23</sup>.

Su materialización, pues, colisionaba con la disponibilidad presupuestaria que se trató de resolver con este proyecto de ley. Iniciativa que no fue la única que promovió, como él mismo recuerda tras su paso por Marina en el primer bienio republicano:

«Yo tenía grandes proyectos, pues veía que nuestra escuadra rehecha, aunque modestamente, podía vencer el equilibrio entre la francesa y la italiana, muy equiparadas entonces y muy recelosas por el dominio del Mediterráneo. Pero costaba muchos millones y el bueno de Jaime Carner (ministro de Hacienda) me echaba abajo todos los presupuestos con aumentos. Yo veía que había que hacer mucho técnicamente y en la reorganización de los cuerpos, infundiéndoles nuevo espíritu democrático, facilitándoles el acceso a ellos de los simples marineros, estimulándoles a una mejor preparación técnica, separándolos de toda contaminación política y haciendo respetar y amar a nuestra República. Algo conseguí, pero muy poco. Fundé el Instituto de Óptica para capacitarnos en producir la de precisión que necesitábamos. Envié diversos oficiales pensionados al extranjero, avivé a los agregados navales, suprimí muchas corruptelas en el capítulo de gratificaciones (había 54 clases distintas de ellas, algunas tan pintorescas como la de embarque a oficiales y jefes que tenían destinos de tierra). El Museo Naval adquirió gran impulso gracias al director (que sigue) muy entusiasta y competente. Los viajes del buque escuela (Juan Sebastián Elcano) también me preocuparon mucho. Inauguré el canal de experiencias situado en el Pardo y regalado por la “Constructora”. Hice que ésta fomentara las escuelas de aprendices, los seguros para los obreros, los retiros, etc. En fin, trabajé mucho pero con escaso relieve en el gobierno, pues no interesaba, en general, lo que yo quería hacer. Importaba entonces la reforma agraria, las escuelas... y nada más»<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> CDMH, PS, Barcelona, leg. 807.

<sup>24</sup> AHN, JG, leg. 8.

## CUADRO 1

*Reorganización de la Armada en el bienio 1931-1933:  
medidas más significativas*

Concepto	Contenido
Reserva	Pase a la segunda reserva de los almirantes y oficiales generales que lo solicitasen.
Retiro de jefes, oficiales y subalternos	Se permitió el pase al retiro de los jefes y oficiales con veinte años de servicio (abandonaron el servicio 324 personas), también se extendió el retiro anticipado a los cuerpos subalternos.
Ascensos por antigüedad	Se implantó, al igual que en el Ejército, el ascenso por antigüedad.
Jurisdicción del mando	Las capitanías generales marítimas pasaron a ser bases navales en las que el mando perdió buena parte de su jurisdicción, limitándose su autoridad al puerto, arsenal e instalaciones navales en tierra.
Impulso civil	Algunos cuerpos pasaron a depender de organismos civiles.
Corporativismo	Para tratar de resolver el problema del corporativismo se declararon a extinguir los cuerpos de ingenieros, de artillería de la Armada, eclesiástico y la sección de farmacia.
Asimilación de subalternos	Los subalternos (contra maestres, radiotelegrafistas, condestables, practicantes, auxiliares de oficina, torpedistas, buzos, unos 679 en total) que poseían empleos superiores en varios cuerpos fueron asimilados al empleo de oficial.

*Fuente: Diario de Sesiones de las Cortes Españolas, 1931-1933. Elaboración Propia.*

Como se puede apreciar, desde su puesto Giral potenció diversas medidas con vistas a mejorar la Armada<sup>25</sup>. Asimismo destacamos en el texto anterior sus referencias al personal, los deseos de impulsar en los trabajadores el espíritu republicano y su anhelo por democratizar la Armada<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Como afirmaba en una entrevista periodística tras su nombramiento como ministro: «En la Marina han comenzado siempre y en todas partes en los últimos años los trastornos más hondos, pero los nuestros saben que la República es de ellos y por ese lado nadie puede inquietar al Giral ministro» (*La Calle*, 23 de octubre de 1931, depositado en la Biblioteca Nacional, signatura D/7.485).

<sup>26</sup> Giral dijo al agregado naval británico que parte de la meta de los cambios en su Ministerio había sido «democratizar la Armada y recompensar a los auxilia-

En el cuadro 1 se relacionan las medidas más significativas dirigidas a la reorganización de la plantilla en Marina, pudiendo apreciar en su contenido un deseo de eliminar viejos privilegios y de modernizar sus estructuras. Iniciativas en absoluto fruto de la improvisación, ni consecuencia de un ministro lego y caprichoso, sino todo lo contrario: estaban basadas en los estudios realizados en la Escuela de Guerra Naval y fue obra de una comisión especial integrada por expertos navales<sup>27</sup>.

Esos deseos de mejora, empero, no se vieron acompañados por el apoyo de un ejecutivo que tenía en su agenda otras prioridades que originaban la desviación de recursos hacia éstas en detrimento de otros Ministerios, como el de Marina, que podía esperar. Las limitaciones presupuestarias, pese al incremento de la partida destinada a la Armada en el primer bienio, constituían una dura realidad y ello limitaba las necesarias reformas.

#### CUADRO 2

##### *Evolución presupuestos de la Armada en diversos países (datos en porcentajes por bienios)*

<i>Países</i>	1931-1932	1932-1933	1933-1934	1934-1935
Japón	34,65	36,71	42,50	46,62
Francia	22,85	23,35	21,67	21,57
Italia	27,20	26,29	22,76	21,29
Inglaterra	11,22	11,03	13,01	13,57
Alemania	6,44	8,22	11,32	13,85
España	13,80	14,66	13,24	12,31

*Fuente:* Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA y Miguel ALONSO BAQUER, *Historia social de las fuerzas armadas españolas*, p. 211. Elaboración propia.

Presupuesto en el que, como se expone en el cuadro 2, entre 1931 y 1933 la cantidad destinada a la Marina en España se incrementó porcentualmente en un punto, no pudiendo decir lo mismo

res por su filiación republicana». Véase William FRANK: «La bandera republicana dominó el mar», *Historia* 16, 20 (1977), pp. 68-78. Citado por Michael ALPERT: *La Guerra Civil española...*, p. 21.

<sup>27</sup> Entre los vocales estaba el capitán de fragata Francisco Moreno, director de la referida escuela y futuro jefe de la Marina de los sublevados en la Guerra Civil. Michael ALPERT: *La Guerra Civil española...*, p. 25.

con el comportamiento registrado durante el bienio siguiente, en que su cuantía descendió hasta un punto y medio respecto al periodo anterior. Evolución similar registraron países como Italia y Francia, pero no Japón, Alemania o Inglaterra, que aumentaron el dinero destinado a la Armada en una muestra evidente del rearme de esas naciones con vistas a fortalecer su posición en un ámbito internacional.

Contexto en el que España, aislada y con escaso predicamento en el exterior, poco representaba. Las referencias anteriores de Giral sobre la situación en el Mediterráneo son suficientemente ilustrativas a este respecto, con una conflictividad creciente y lo poco que tenía que decir al respecto la limitada flota española, pese a los importantes intereses que se dirimían en ese espacio estratégico europeo tan importante. Preocupante debilidad militar de la Armada y, por ende, de España, como se reconocía ante las Cortes en la presentación y defensa del presupuesto de Marina del año 1932: «Mientras el país carezca de poder naval se verá en continuo riesgo de ser mediatizado por las demás naciones en guerra. Nuestro meneguado y ficticio poder naval no puede influir lo más mínimo en las intenciones agresivas o sencillamente defensivas de los demás»<sup>28</sup>.

Otra cuestión de interés en relación con las reformas de la Armada en este bienio republicano hace referencia a la Marina Civil, que hasta entonces se encontraba bajo la tutela militar. Al iniciarse la República su situación era precaria: la edad media de la flota superaba los veinte años de antigüedad y no había fletes suficientes para ocupar todos los barcos<sup>29</sup>. Existía demanda ciudadana para que esa situación se modificara, como lo ponen de manifiesto artículos como el que exponemos a continuación en relación con los marinos mercantes:

A don José Giral Pereira, nuevo ministro de Marina

Ignoro señor si al sentarse en su mesa de despacho por primera vez ha encontrado una carpeta con este rótulo: «aspiraciones justas de los marinos civiles». Probablemente no. Seguramente no, porque tengo para mí que su antecesor arrojó al cesto el contenido de tal carpeta y a ésta naturalmente

<sup>28</sup> *Diario de Sesiones de las Cortes Españolas*, 15 de marzo de 1932.

<sup>29</sup> Véase Jesús María VALDALISO: *La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX: guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros*, Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1997.

le quitaría después la inscripción. Por eso, excelentísimo señor, yo (que así entre paréntesis, no sé nada de mar, pero sé algo de justicia) creo que tengo el deber de advertiros, de aseguraros, que, aunque no existan huellas en su despacho ministerial de tales aspiraciones, éstas existen. Y son éstas.

Los marinos mercantes son unos ciudadanos perfectamente civiles. Ello quiere decir que no hay razón fundamental, aunque haya razones convencionales, para que vivan sometidos al fuero militar. Quiéren estos marinos ser reconocidos como lo que son: unos empleados dedicados al transporte por mar, que es lo más parecido a estos otros individuos que se dedican al transporte por tierra. Los marinos mercantes son algo así como los ferroviarios del agua. Y ya comprenderéis que es tan absurdo confundirles con los elementos de la Armada como lo sería confundir a un interventor de tren con un sargento de caballería.

Dicen que a buen entendedor con pocas palabras bastan. Y yo sé, excelencia, que soy un entendedor excelente, pues estáis reconocido como intelectual o, si os parece mejor así, como inteligente. De todos modos, repito, existen esas justas aspiraciones y como son justas nada tengo que recomendarle. Si no es que penséis de una manera, siquiera remota, en lo que para el comercio y la industria, es decir, para España, representaría una huelga de marineros civiles. Firmado: U. R. de la Calle<sup>30</sup>.

Desde el Ministerio se trató de dar respuesta a esa demanda ciudadana con la aprobación de la Ley de 12 de enero de 1932, que por primera vez estableció la separación de la Marina Civil y la Militar, aunque ambas continuaron bajo competencia del Ministerio de Marina, según se recoge en su artículo 1.º:

«Dependiente del ministro de Marina, pero con absoluta separación de los organismos, autoridades y funcionarios de la Marina Militar, se crea una Subsecretaría de la Marina Civil en la que se centralizarán los diversos servicios que afectan a la vida marítima nacional, con excepción de todo lo relativo a sanidad, aduanas y al proyecto, construcción y reparación de puertos, que seguirán dependiendo de sus respectivos Ministerios»<sup>31</sup>.

A su vez se creó el Cuerpo de Servicios Marítimos y una Subsecretaría de la Marina Civil que integraba cuatro inspecciones: la de

---

<sup>30</sup> Artículo publicado en la sección «Cartas boca arriba», *La Calle*, 23 de octubre de 1931, en Biblioteca Nacional, signatura D/7.485.

<sup>31</sup> El contenido de esta importante Ley estaba recogido en 34 artículos más varios adicionales (*Diario de Sesiones de las Cortes de la Republica Española*, 14 de enero de 1932, apéndice 1, núm. 99).

Navegación, Pesca, Buques y Construcción Naval, y la de Personal y Alistamiento<sup>32</sup>. La persona nombrada por el ministro para dirigir esa Subsecretaría fue Leonardo Martín Echevarría<sup>33</sup>. Giral destaca sobre la marina mercante lo siguiente:

«Tuvimos el asunto grande, complicado y engorroso de la incautación y disolución de la Compañía Trasatlántica. Ésta tenía buenos abogados (Ventosa, entre otros) con los que discutí frecuentemente. Tuve que “empollarme” muy bien el expediente. La Transmediterránea nos dio poco que hacer. Los barcos de Ibarra, algo más. Todos se sometían, aunque de mala gana, a lo que disponíamos. La pesca se fomentó enormemente: de 250.000 toneladas anuales pasamos hasta 400.000, a pesar de las muchas exigencias obreras. Fomentamos los depósitos de pescadores, mejoramos considerablemente los jornales, etc. Los astilleros estaban en crisis, pues no se construía. Hice una visita detenida a los de Bilbao (Sestao, Nervión, etc.) y fomenté en todo lo que puede esa construcción. Conseguí que el ministro de Hacienda, Jaime Carner, transigiese a un empréstito a México para que nos pagase unos barcos (lanchas cañoneras) que nos encargaron. Las lanchas se repartieron en su construcción entre los de Bilbao, Unión Levante, Matagorada, Cádiz (Echevarrieta). Las máquinas en Barcelona. También modificamos el consorcio almadrabetero favoreciendo mucho la pesca del atún»<sup>34</sup>.

Junto al impulso de cambios y reformas en su Ministerio, en este primer periodo al frente de esta cartera le tocó vivir situaciones tan delicadas como el fallido intento de golpe de estado protagonizado en agosto de 1932 por el general Sanjurjo<sup>35</sup>. Eran meses de agitación con la aplicación de las reformas del ejército que originaron el malestar en diversos sectores del estamento militar, y, sobre todo, la discusión del Estatuto de Autonomía de Cataluña, que para buena parte del mundo castrense, en caso de aprobarse, ori-

<sup>32</sup> En agosto de 1934, la nueva Subsecretaría perdió definitivamente su dependencia del Ministerio de Marina, pasando al de Industria y Comercio. Véase Raúl HERRÁN ORTIGOSA: *La Marina mercante en la Segunda República Española (1931-1939)*. La administración marítima, País Vasco, Servicio Central de Publicaciones, 2000.

<sup>33</sup> Francisco QUIRÓS LINARES: «Un geógrafo en el exilio: Leonardo Martín Echeverría (1894-1958)», *Éria*, 42 (1997), pp. 67-88.

<sup>34</sup> AHN, JG, leg. 8.

<sup>35</sup> Julio BUSQUETS y Juan Carlos LOSADA: *Ruido de sables. Las conspiraciones militares en la España del siglo XX*, Barcelona, Crítica, 2003, pp. 50 y ss.

ginaría el desmembramiento de España. Mientras tanto, la idea de «salvar España» comenzaba a ser planteada entre cierto sector de mandos del ejército, entre ellos el general José Sanjurjo.

Éste, alentado por los monárquicos y por las promesas de apoyo de otros mandos militares, siguió adelante con sus planes para que un golpe de estado derrocara al ejecutivo, aunque no necesariamente a la República. Como señala G. Hills: «De forma auténticamente decimonónica y con el mínimo de preparativos y seguridades, el 10 de agosto de 1932, a las 4 horas, Sanjurjo efectuó un pronunciamiento desde Sevilla que se extiende a Madrid y resultó un fracaso total, quedando desarticulado en veinticuatro horas»<sup>36</sup>. Por tanto, la intentona golpista conocida como la «sanjurjada» no prosperó pese a los deseos de sus protagonistas en hacer cambiar el rumbo de la República.

Giral se encontraba en la capital de España, que de madrugada vivió directamente los enfrentamientos armados que se registraron en las inmediaciones de la fuente de Cibeles, calle de Alcalá y arranque del Paseo de Recoletos, es decir, en las proximidades del Ministerio de la Guerra y el Palacio de Comunicaciones. Su testimonio sobre esas horas es el siguiente:

«Salí a la una de la madrugada de una sesión nocturna de Cortes en donde un miembro del Partido Radical, Ricardo Samper, me había interpelado por el reparto en la construcción de los barcos mexicanos. Muy cansado fui al salón de ministros del Congreso y me sorprendió la atmósfera cargadísima de humo que allí había. Se lo dije a Ramos que me acompañaba y él me contestó: “se venga a fumar un cigarrillo con don Manuel que está en Guerra ahora”. Yo rehusé por mi cansancio y me acosté enseñada. A las cuatro de la madrugada me llamaron del Ministerio. El ayudante mayor me pedía instrucciones, pues había tiroteo por Cibeles; se las di (reforzar la guardia, estar armados y vigilantes, darme noticias, etc.). A las seis me comunicó que todo había pasado.

A las nueve estaba como siempre en mi despacho cuando me llamaron urgentemente a Consejo. Se sorprendieron de mi tranquilidad; en realidad yo no había sabido nada. El despacho de ministros de las Cortes había sido el sitio de reunión del director de seguridad, el ministro de Gobernación, Azaña, Prieto y algún otro. Sabían lo que iba a ocurrir y se prepararon. Entonces se lo reproché y les dije que si me hubieran dicho algo

---

<sup>36</sup> George HILLS: *Monarquía, República y Franquismo, 1868-1974*, Madrid, San Martín, 1975, pp. 55 y ss.

yo hubiera estado alerta en el Ministerio y desde las terrazas y balcones de este edificio los hubiéramos frito a tiros a los sublevados que corrieron por la calle de Alcalá huyendo desde Cibeles. Azaña lo reconoció así y lamentó que me ocultaran las cosas. Fue una lástima»<sup>37</sup>.

Si bien lo importante era que el acontecimiento fue resuelto sin problemas y que la República y el gobierno salieron reforzados tras esa desarticulación, la desinformación sobre la conspiración ponía de manifiesto la debilidad de Giral en el ejecutivo. El mismo Azaña, si bien reconoció lo improcedente de no tenerle al corriente, deja entrever en sus diarios cierta desconfianza hacia su compañero de partido y del ejecutivo: «Débil y poco comprometido con el rumbo político del gobierno»<sup>38</sup>. No obstante, éste le mantuvo como ministro, pese a las numerosas ocasiones en que Giral le ofreció su dimisión.

En cuanto a la sentencia contra los implicados en la conspiración, su cabecilla, general Sanjurjo, fue condenado por el tribunal a pena de muerte, aunque veinticuatro horas después de darse a conocer el veredicto (25 de agosto) sería indultado por el gobierno y enviado al penal del Dueso<sup>39</sup>. Sobre esa decisión Giral indica:

«En el Consejo se dieron detalles. Se había detenido a Sanjurjo, se trató de fusilarlo o de perdonarlo, se votó por esto último. Tan sólo Casares Quiroga votó por el fusilamiento [...] y tenía razón. Al presidente de la República, don Niceto Alcalá Zamora, se le informó de esa decisión y en Consejo posterior con él sacó un papel doblado y se lo entregó a Azaña. Todos quedamos intrigados. Mucho tiempo después supimos que el papel decía que mientras él fuese el presidente de la República, jamás firmaría la reposición de Sanjurjo y demás militares implicados ni su reingreso en el ejército. Después, en el bienio negro, hizo todo lo contrario de lo que prometió entonces»<sup>40</sup>.

Respecto a lo indicado al final del texto anterior, es preciso señalar que el 25 de abril de 1934 Alcalá Zamora firmó, tras varios días de dudas y vacilaciones, una ley de amnistía que alcanzó a los

<sup>37</sup> AHN, JG, leg. 8.

<sup>38</sup> Manuel AZAÑA: *Diarios, 1932-1933. Los cuadernos robados*, Madrid, Crítica, 1997, pp. 20 y ss.

<sup>39</sup> Eduardo DE GUZMÁN: *La Segunda República fue así*, Barcelona, Planeta, 1977, p. 157.

<sup>40</sup> AHN, JG, leg. 8.

condenados por la «sanjurjada», aunque el presidente añadió una nota en la que precisaba que los jefes y oficiales amnistiados no debían ser reintegrados al ejército, ni menos aún ejercer mando de ninguna clase<sup>41</sup>. En menos de dos años, por tanto, los penados por esa sublevación salían de la cárcel y se reintegraban a la vida civil, que no a sus puestos en el ejército.

Un presidente de la República al que Giral acompañó en alguno de sus viajes por el país en calidad de ministro de Marina:

«En agosto de 1932 fui con él a Alicante. Había un gentío enorme, me separé de él y mi ayudante Prado; quise alcanzar mi coche que estaba al otro lado de la muchedumbre, un guardia no me dejó pasar dándome un formidable codazo y diciéndome que aquel coche era para el señor ministro de Marina. Me di a conocer y el hombre temblaba como un azogado. Fuimos a la nueva Diputación Provincial en donde nos alojamos. Desde la terraza contemplamos al pueblo soberano congregado en la calle. Pedían que hablase don Niceto. Éste hizo ademán de ello y me dijo: “con su venía señor ministro”. Le contesté que no podía ni debía hablar. Esas instrucciones me las dio Azaña. Don Niceto se disgustó mucho y lo manifestó en todo el viaje. Meses más tarde le acompañé a otro viaje por la provincia de Santander. Nos alojamos en el crucero *Cervantes*, lo pasamos muy bien y con toda cordialidad. Tampoco habló públicamente, pero salía a cuatro o cinco banquetes diarios, pues visitábamos muchos pueblos cada día. Se indignó. Los demás nos recatábamos de comer. Don Niceto era entonces un hombre jovial, animado y muy ameno en su trato y conversación. El tercer viaje que le acompañé fue a Murcia, Cartagena y Las Baleares. Vino Prieto también y entonces le permitimos hablar: daba sus cinco discursos diarios y estaba feliz»<sup>42</sup>.

De esos viajes no puede deducirse que hubiera falta de entendimiento entre el ministro y el presidente, más allá del enfado de éste por obligarle a cumplir las instrucciones de no participar en discursos. Sin embargo, había recelos de Alcalá Zamora hacia la persona de Giral, entre otros ministros, y de ello estaba al corriente el presidente del ejecutivo, según deja constancia en sus memorias al

---

<sup>41</sup> El presidente de la República se justificó en esa decisión señalando las facultades que le confería el artículo 84 de la Constitución. Decisión que originó una crisis en el gobierno presidido por Alejandro Lerroux, que terminó con el cese de éste y el nombramiento como nuevo presidente del ejecutivo de Ricardo Samper. Véase Eduardo DE GUZMÁN: *La Segunda República...*, pp. 254 y ss.

<sup>42</sup> AHN, JG, leg. 8.

afirmar: «Don Niceto detesta a Fernando, y a Casares le dedica un odio de gitano. También la tiene ahora tomada con Giral, que es incapaz de malicias»<sup>43</sup>. Al parecer en ese desencuentro con don Niceto, junto a cierta desconfianza del mismo Azaña, residieron algunas de las razones del cese de Giral como ministro en junio de 1933, según su propio testimonio:

«La campaña persistente de los radicales, los sucesos de Casas Viejas, la actitud de los conservadores republicanos, etc., quebrantaron mucho al gobierno. Don Niceto pidió a Azaña que ampliase la base de éste; recurrió para ello a los federales; me dijo que disponía de mi cartera como el mejor amigo que tenía y el de más confianza. Yo acepté encantado. Salimos Zulueta y yo. Entraron Barnés, Franchy Roca y Companys. Yo me fui a hacer una excursión por Galicia en mi coche particular (me acompañaron María Luisa y mi hijo Paco). Lo pasé muy bien. Recorrimos Galicia, Asturias y Santander. Hube de volver a votaciones a Madrid y definitivamente en septiembre. Tuvo lugar entonces la crisis total del gobierno Azaña»<sup>44</sup>.

Por tanto, la reorganización del ejecutivo afectó directamente a Giral, que fue llamado previamente por Azaña, quien le informó que necesitaba su Ministerio para dar entrada en el gobierno a Izquierda Republicana, siendo nombrado en su puesto el catalán Lluís Companys. Y según puede deducirse del texto anterior, debió suponerle todo un alivio quitarse de encima esa carga<sup>45</sup>. Regresó a las labores docentes en la universidad y, aunque no dejó su actividad en las Cortes, lo cierto es que se apartó de la primera línea política, al menos de momento. El 1 de octubre de 1933 volvió a su cátedra, no teniendo cesantía de ministro por ser funcionario público.

Ese mismo mes se convocaron elecciones a Cortes y se presentó nuevamente por la circunscripción de Cáceres. Volvió a recorrer esa provincia en la campaña electoral «pero no hubo suerte, fracasamos, ya que sólo obtuvimos algunos millares de votos». Y si bien

<sup>43</sup> Manuel AZAÑA: *Diarios, 1932-1933. Los cuadernos robados*, Madrid, Crítica, 1997, p. 287.

<sup>44</sup> AHN, JG, leg. 8.

<sup>45</sup> En sus memorias, Azaña escribe al respecto: «Llamé a los ministros Zulueta y Giral. Al primero para despedirnos como ministro, pues ya sabía que cesaba, como era su deseo, y a Giral decirle que necesitaba disponer de su puesto, dando entrada a la Izquierda. Giral se alegró mucho». Manuel AZAÑA: *Diarios, 1932-1933...*, p. 361.

siguió con su labor académica, lo cierto es que ese desenlace no le alejó de la política. Poco después de los comicios comenzaron las conversaciones para fusionar a los partidos republicanos. Acción Republicana, el Partido Republicano Gallego y los Radical-Socialistas se unieron en abril de 1934 y fundaron Izquierda Republicana, en la que Giral fue miembro de su Consejo Nacional.

En cuanto a la evolución del Ministerio de Marina en los años 1934-1935, es preciso señalar que, hasta los comicios de febrero de 1936, nueve ministros pasaron por ese puesto, con titulares como el vicealmirante Francisco Javier de Salas, que sólo estuvo en el cargo quince días, o Juan José Rocha García, que lo detentó durante trece meses. Bienio conservador que destacó por no existir resoluciones de interés en la Armada<sup>46</sup>.

### **Ministro de Marina durante el Frente Popular: febrero a julio de 1936**

Y en diciembre de 1935 organizaciones políticas republicanas y de izquierdas firmaron una coalición: el Frente Popular. Se convocan nuevas elecciones a Cortes el 16 de febrero de 1936 en las que Giral se presenta por Cáceres en representación de Izquierda Republicana. Así recuerda esos días:

«En enero de 1936 comienzo ya la nueva campaña electoral y hago frecuentes viajes a Cáceres durante este mes y febrero. Organizamos la campaña repartiéndonos en equipos con representación de todos los partidos: cada equipo se encarga de un partido judicial, de ese modo nos resultaba muy barato (unas 4.000 pesetas a cada candidato de los siete que éramos). Yo escojo el norte de la provincia: Las Hurdes, Perales, etc. Recuerdo a los socialistas Canales y Romero Solano y otros dos más; Martínez (de Plasencia) y yo de Izquierda Republicana; y un abogado valenciano, que apenas pisó Cáceres y cuyo nombre se me fue por Unión Republicana. En contra, candidatura cerrada entre Lerrouxistas, y Ceda. Ganamos en buena lid.

---

<sup>46</sup> Así, al terminar 1935 la Sociedad Española de Construcción Naval no había entregado aún a la Armada los cruceros Canarias y Baleares —aquél en estado de construcción más adelantado que éste— ni los destructores Almirante Miranda, Gravina, Escaño, Císcar, Jorge Juan y Ulloa, los dos últimos demorados en su terminación —como Baleares— hasta 1937. Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA y Miguel ALONSO BAQUER: *Historia social de las fuerzas armadas...*, pp. 216 y 217.

El día 16 de febrero andaba yo por Las Hurdes (Pinofranqueado, La Saucedá, Ladrillar, Casares, La Pesga, Casar de Palomero, etc.). Volví a la capital por la noche, recibí aviso urgente de Azaña de que regresase a Madrid; tomé el tren (ya no tenía coche) y el 17 por la mañana estaba en casa de don Manuel»<sup>47</sup>.

Esa llamada urgente de Azaña guardaba relación con el triunfo del Frente Popular en estos comicios. Giral, por tanto, regresaba al Parlamento y Azaña era encargado de formar gobierno, volviendo a contar con la participación de su correligionario para la misma cartera que ostentó en el primer bienio: Marina.

«Don Manuel me ofreció el puesto de ministro de Marina y acepto ya sin el miedo de la primera vez. Todo me es conocido en el Ministerio. Designo subsecretario al general de ingenieros don Francisco Matz. Hago jefe de Estado Mayor al almirante Salas. Vuelve de ayudante Pedro Prado»<sup>48</sup>.

Volví a contar con personal de su confianza en unos meses de agitación y tensiones sociales que vivió en primera persona desde el Ministerio. Y si bien hubo remodelación del ejecutivo tras la destitución de Alcalá Zamora en la Presidencia de la República y el nombramiento de Manuel Azaña para ese puesto, el nuevo responsable del gobierno, Casares Quiroga, repitió el gabinete anterior formado por republicanos, contando con Giral para la misma cartera. Éste evoca aquellos días con el siguiente testimonio:

«Se destituyó a don Niceto a inicios del mes de abril. No me pareció bien, pero se hizo. Comienzan a sonar nombres para sustituirle: Largo Caballero y Alborno, inicialmente. Don Manuel me llama y me propone que sea yo el candidato. Hay una comida con Fernando de los Ríos, Indalecio Prieto, Manuel Azaña, Miguel Maura y algunos otros. Yo también. Hablan de ello veladamente. Yo no quiero de ningún modo, no tengo talla ni condición alguna para ese cargo. Prieto empieza a maniobrar diciendo que el

---

<sup>47</sup> AHN, JG, leg. 8. Respecto a la candidatura del Frente Popular en la provincia de Cáceres, los miembros eran los siguientes: Izquierda Republicana: José Giral Pereira y Luis Martínez Carvajal; Unión Republicana: Faustino Valentín Torrejón y Fulgencio Díaz Pastor; Partido Socialista: Luis Romero Solano, Higinio Felipe Granada Valdivia y Rafael Bermudo Ardua. Julián CHAVES PALACIOS: *Violencia política y conflictividad social...*, p. 16.

<sup>48</sup> AHN, JG, leg. 8.

nuevo presidente debe tener mucho ambiente popular y ser muy conocido de las masas. Aconseja a don Manuel que sea él. Se le suman Luis Companys y Maura. Don Manuel lo desea, pero no lo dice. Varias reuniones de notables de Izquierda Republicana. Todos en contra de la candidatura de don Manuel, porque se estima que se le inutiliza para desempeñar funciones mucho más eficaces como la de jefe de gobierno. Se reúne la minoría y opina lo mismo. La reunión es borrascosa. Una intervención de Augusto Barcia hace que por fin se resigne a que sea Azaña candidato. Voy a verle y me dice “¿es que no me lo merezco?”. Comprendo ya claramente que lo desea y se trabaja por él. Se hace la elección en mayo (compromisarios y diputados). Sale triunfante casi por unanimidad.

En cuanto al nuevo gobierno, Azaña se lo ofreció primeramente a Prieto, éste no aceptó porque su partido, el PSOE, no quería (rivalidades con Largo Caballero, dolido por no haber sido presidente ni ofrecerle el encargo de nuevo gobierno). Se lo ofrece después a Ruiz de Funes por quien don Manuel tuvo siempre gran afecto y admiración, bien justificada ciertamente. Su timidez y floja voluntad le hacen no aceptar. Entonces recurrió a Casares Quiroga. Éste se enfadó mucho con don Manuel, pero finalmente se resignó. Viví mucho aquellas horas y puedo asegurar que Casares no quería ser jefe del ejecutivo de ninguna manera. El gran afecto y respeto que le tenía a don Manuel le obligaron a aceptar. Se conservan casi todos los ministros del último gabinete de Azaña. Yo sigo en Marina. El gobierno es de *purios republicanos*<sup>49</sup>.

Si éstos fueron los entresijos vividos directamente por nuestro protagonista en relación con esas decisiones políticas tan importantes, lo más relevante guarda relación con su actividad al frente de la Armada. Sin demora retomó iniciativas aparcadas en su anterior paso por el Ministerio, aunque, a diferencia de entonces, ahora contaba con el apoyo del presidente del ejecutivo: «Don Manuel está encariñado con mis proyectos».

Así, una de sus prioridades fue reformar la Escuadra. Con ese fin se elaboró un proyecto que fue entregado en la primavera de 1936 tanto al Consejo de Ministros como a la Comisión de Marina de las Cortes con el título: «Memoria confidencial del estado actual de nuestras fuerzas navales y de las necesidades para establecer la base de nuestra defensa naval»<sup>50</sup>. En su nota introductoria se aclara que este Plan «se limita a incluir todo lo que considera necesario

---

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> El informe constaba de medio centenar de páginas mecanografiadas (AHN, JG, leg. 2).

para que el material que tiene a cargo el Departamento de Marina pueda cumplir su misión eficazmente».

Se buscaba, pues, la eficiencia de la Escuadra, teniendo muy presente las limitaciones económicas que condicionaban cualquier inversión. Su presupuesto alcanzaba los mil millones de pesetas, bien entendido que parte de ese importe ya estaba presupuestado y otro eran cantidades nuevas para pago de actuaciones futuras, siendo el plazo inicialmente previsto para su ejecución, «a la vista de la situación internacional en la primavera de 1936», de ocho años. Afirma Giral al respecto:

«A la terminación de este plan (no antes) estaremos en posesión de unas bases navales muy capaces para nuestra flota y aptas para apoyar (en su amplia acepción) a cualquiera otra, encontrándose, por tanto, la República española en condiciones de aspirar a ser tenida en cuenta en el concierto mundial, no tanto por su poder naval como por la posibilidad de servir de apoyo y seguridad a flotas más poderosas de naciones amigas. Con la modernización propuesta nuestros buques serán perfectamente comparables y capaces de combatir con los similares extranjeros»<sup>51</sup>.

#### CUADRO 3

*Cifras comparativas entre la Armada española y la de Italia, Francia e Inglaterra tras la ejecución del plan Giral (cantidades en número y tonejale)*

Clase	España	Italia	Francia	Inglaterra
Acorazados	2 de 30.000	6 de 164.000	10 de 225.000	15 de 525.000
Cruceros	6 de 47.000	20 de 145.000	18 de 161.000	39 de 320.000
Destruyores	29 de 45.000	43 de 62.000	59 de 114.000	105 de 144.000
Submarinos	21 de 15.450	66 de 51.600	79 de 74.400	45 de 54.000

Fuente: AHN, JG, leg. 2, p. 49. Elaboración propia.

Las principales actuaciones afectaban tanto a sus bases navales como a la flota. Pese a esas mejoras, lo cierto es que comparando la situación de la Armada española con la de países como Italia, Francia e Inglaterra al finalizar el Plan, es decir, en 1944, España, según puede apreciarse en el cuadro 3, aún estaría alejada del potencial

<sup>51</sup> AHN, JG, leg. 2, p. 48.

de esas naciones, e incluso sumando su número de acorazados, cruceros, destructores y submarinos, con el correspondiente tonelaje, a los de Italia no llegaría a superar a Francia y mucho menos a Inglaterra. Pese a ello, como se indica en esta Memoria:

«La situación de las bases navales y la fuerza naval de España no será en forma alguna un factor despreciable, como lo es hoy día, para ninguna potencia extranjera. Además, el plan propuesto, aparte de las ventajas de orden moral y material que de él se derivan inmediatamente como única ayuda posible a la solución del paro obrero en la industria naval militar (partiendo de la base de llevar la nacionalización al límite), constituye la base y cimiento indispensable para poder estar en su día en condiciones de efectuar el plan totalitario de una flota que la necesidad internacional, la conveniencia nacional y la seguridad de la República española puedan exigir»<sup>52</sup>.

En su apartado final se incide en que la defensa nacional de España estaba, casi exclusivamente, en el mar y en el aire, y por esa razón Giral argumentaba al presentar este proyecto que:

«Sin disminuir el ejército de tierra, la defensa nacional debe pensarse principalmente en la Armada y la Aviación si se desea que sea una realidad, y no debe verse en estas aseveraciones más que un pacifismo llevado al límite, pero recientes hechos lamentables hacen ver que no hay posibilidad de hacerse respetar más que teniendo asegurada la defensa propia, en tanto los organismos internacionales para asegurar la paz no tengan la eficacia de que hoy carecen»<sup>53</sup>.

Recomendaciones para una estrategia militar fundada, entre otros argumentos, en el complicado contexto europeo de los años centrales de este decenio, con serias tensiones internacionales motivadas por la consolidación de regímenes totalitarios en Alemania, Italia y la Unión Soviética, y la situación de alerta de países democráticos como Francia e Inglaterra<sup>54</sup>. De ahí la insistencia del ministro en fomentar la defensa nacional como mejor atributo para ser

---

<sup>52</sup> AHN, JG, leg. 2, p. 49.

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> Véase G. M. LUEBBERT: *Liberalismo, fascismo o socialdemocracia: clases sociales y orígenes políticos de los regímenes de la Europa de entreguerras*, Zaragoza, Prensas Universitarias, 1997.

respetado por otras naciones, ante al fracaso en el control de los conflictos internacionales por parte de la Sociedad de Naciones.

Iniciativas modernizadoras que no hacían olvidar la realidad que vivía el país en esos meses de gobierno frentepopulista, especialmente en lo relativo a las maniobras sediciosas contra la República. El ejecutivo de Casares Quiroga conocía esos movimientos, que son recordados por Giral en los siguientes términos:

«La flota hace maniobras en Canarias en mayo. Tocaban los barcos en Ceuta; banquete sonado por el coronel Capaz y brindis monárquicos; convenciones mías. Contacto con Francisco Franco en Canarias; dispongo que al regreso se repartan los barcos yendo los cruceros a Vigo, los destructores repartidos entre puertos de Levante (Cartagena, Málaga, Alicante, Valencia, Barcelona); los submarinos lo mismo. Protestas tibias de Salas y los jefes de las Bases; lo hago por sospechar que algo se trama, aunque Salas me lo niega. Pongo en la estación de radio de Ciudad Lineal a personas de confianza y estoy ya muy vigilante. Cambio mandos»<sup>55</sup>.

Instrucciones sobre la escuadra naval que pretendían situar la flota en posiciones de actuar ante la sedición en marcha. En ese sentido aclarar que la persona que puso al frente de la estación radio fue el oficial tercero auxiliar radiotelegrafista: Benjamín Balboa López, que controló el tráfico de comunicaciones navales<sup>56</sup>, siendo su labor crucial para que la República conservara en su poder la mayoría de la Escuadra. Así, tras la insurrección del 17 de julio de 1936, la sublevación triunfó en Ferrol, Cádiz, Ceuta y Algeciras, pero las demás bases se mantuvieron leales al gobierno republicano<sup>57</sup>. Daba sus primeros pasos una Guerra Civil que para el ministro de Marina se inició con un serio reto: su nombramiento, el 19 de julio, como presidente del gobierno<sup>58</sup>.

<sup>55</sup> AHN, JG, leg. 8.

<sup>56</sup> Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA y Miguel ALONSO BAQUER: *Historia social de las fuerzas armadas...*, p. 221.

<sup>57</sup> Véase José GARCÍA RODRÍGUEZ: *Conspiración para la rebelión militar del 18 de julio de 1936 (del 16 de febrero al 17 de julio)*, Madrid, Sílex, 2013.

<sup>58</sup> Julián CHAVES PALACIOS: «La Segunda República y los inicios de la Guerra Civil: el gobierno de José Giral (19 de julio a 4 de septiembre de 1936)», en Julián CHAVES PALACIOS (dir.): *El itinerario de la memoria: derecho, historia y justicia en la recuperación de la memoria histórica en España*, vol. II, *La historia*, Madrid, Sequitur, 2013, pp. 11-60.

En conclusión, la Marina española durante la Segunda República fue objeto de una serie de iniciativas políticas, especialmente en su primer bienio, que pretendían modernizar sus vetustas estructuras. Medidas en las que participaron activamente ministros como José Giral. Éste permaneció al frente de esa cartera más tiempo que ningún otro titular, dejando buena muestra, pese a las limitaciones presupuestarias, de su capacidad de gestión al impulsar reformas que significaban un importante avance en la historia social y profesional de la Armada. Empeño que se frustró con la irrupción de la contienda armada de 1936.