

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

ANTEQUERA Y BOBADILLA

CUADERNOS MONOGRAFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL - N.º 7
MADRID, 1990

Imprime:



S.S.A.G., S.A. C/ Lenguas, 4.
Villaverde Alto (Madrid).

Depósito Legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467X.
NIPO: 098-88-027-8.

Se cumple en este año el centenario del fallecimiento del Almirante don Juan Bautista Antequera y Bobadilla, aquel ilustre marino que al decir de sus biógrafos "era modesto por naturaleza, pero en todos los actos de su vida reveló un modelo digno de imitar; fue severo mantenedor de la disciplina mas supo a la vez ser afable y escuchar a todo el mundo. Nunca confundió el carácter con el mal carácter, ni la bondad con la debilidad, pudiendo decirse que en todas las categorías y cargos hermanó, en admirable consorcio, la justicia con la bondad y los deberes de una recta conciencia puesta al servicio de la patria".

Siendo en todo destacable por sus méritos y servicios, quizá la parte más importante del Almirante Antequera se inicia el año 1877 cuando nombrado Ministro de Marina de la Restauración y no a título político sino de marino inteligente y patriota, comience a esbozar sus planes de reforma y resurgimiento de la Institución, que no dejará ya de contemplar a través de los diversos destinos que tuvo en la Administración Central, en el Senado y en toda ocasión propicia. Más tarde elevado de nuevo al Ministerio en 1884, ya Vicealmirante y después de haber pasado por segunda vez por el mando de la Escuadra de instrucción, pone al servicio de la Armada sus altas dotes dirigentes en la búsqueda de una mejor imagen y un más efectivo desarrollo. De entonces data la creación de la "Revista General de Marina", la colección legislativa, código de señales, reglamentos, creación de semáforos, etc., y la misma reconstitución de la flota con el "Pelayo" que después quedó solitario por no haberse seguido su programa de construcciones.

El Instituto de Historia y Cultura Naval se asocia a la conmemoración del centenario con la publicación de este cuaderno monográfico, en el que diversos especialistas analizan la vida y la obra del marino ilustre, desde sus diferentes perspectivas, todas encardinadas en un idéntico denominador común: el afán y servicio a la Marina que no es otro que el buen servir a España.

Fernando de Bordejé y Morencos
Almirante-Director del
Instituto de Historia y Cultura Naval

S U M A R I O

	<u>Págs.</u>
<i>Algunas noticias genealógicas y biográficas del Almirante Antequera,</i> por Juan B. Antequera Jordán de Urries	7
<i>Almirante Don Juan Bautista Antequera y Bobadilla. Aspectos de su vida</i> <i>activa de campaña,</i> por Carlos Martínez-Valverde	17
<i>Organización ministerial y Ley de Escuadra de Antequera,</i> por José Blanco Núñez	37
<i>Un marino ante el Congreso de los Diputados. Antequera (1884-1885),</i> por Miguel Angel Serrano Monteavaro.....	51
<i>Antequera en la "Numancia" (algo más que un viaje),</i> por José Cervera Pery	71

ALGUNAS NOTICIAS GENEALOGICAS Y BIOGRAFICAS DEL ALMIRANTE ANTEQUERA

Juan B. ANTEQUERA JORDAN DE URRIES
Conde de Santa Pola

El Instituto de Historia y Cultura Naval ha tenido la generosidad de abrirme las puertas de su revista, para dar entrada a mi modesta colaboración, a raíz del cumplimiento del centenario del fallecimiento de mi bisabuelo el Almirante Antequera, ocurrido en Alhama de Murcia el 16 de mayo de 1890. Como quiera que existen otras plumas más autorizadas que la mía que tratarán en esta misma revista sobre la figura de Antequera como marino y como político, me parece oportuno centrarme en determinados aspectos genealógicos y biográficos que creo han sido menos tratados, aun cuando, en general, puede decirse que Antequera sigue siendo un desconocido a pesar del trascendente papel que desempeñó en nuestra Marina.

D. Juan Bautista de Antequera y Bobadilla de Eslaba nació el 1 de junio de 1823, en Tenerife (Islas Canarias).

No sabemos con certeza cuál fue la localidad de su nacimiento, pues aunque tradicionalmente en la familia se ha venido entendiendo que fue la ciudad de La Laguna, y en esta histórica e ilustre ciudad existe una casa con placa conmemorativa como lugar de su nacimiento, no falta alguna opinión que dice ser dicho lugar la capital, Santa Cruz de Tenerife, basándose en que, según consta en el Libro de Bautismos de la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Concepción de dicha capital, fue bautizado en esta iglesia.

Lo cierto es que sea La Laguna o sea Santa Cruz donde vio la luz el que llegaría a ser ilustre marino, no cabe la menor duda de su naturaleza tinerfeña.

Fue su padre D. Juan Bautista de Antequera García, natural de Villanueva de los Infantes (Ciudad Real). Intendente de Hacienda Canarias desde 1820, hijo de D. Pedro Vicente de Antequera y de doña Clara García, D. Juan Bautista fue Comisario Regio para la aclimatación de la cochinilla en Canarias, para lo que estableció con insectos hechos venir de Cádiz un criadero y depósito en Santa Cruz de Tenerife, de donde se propagaron a todo el Archipiélago. Falleció en La Laguna el 19 de noviembre de 1827.

Fue su madre doña María del Rosario Bobadilla de Eslaba y Peri, viuda de D. Bernardo Collogan y Fallón, quien casó en segundas nupcias en Cádiz, en 1815, con D. Juan Bautista y de cuyo matrimonio con éste tuvieron, además de al protagonista de este artículo, a los hijos siguientes:

1. D. José María de Antequera y Bobadilla de Eslaba, nacido en Cádiz, en 1819, y muerto en Madrid, sin tomar estado. Abogado de los Tribunales del Reino. Gobernador de las provincias de Jaén y Teruel, último Secretario del Gobierno de Madrid en el reinado de doña Isabel II. Publicista notable, Secretario de la Comisión General de Codificación y autor de diversas obras entre las que figuran “Historia de la Legislación Española”, “Historia de la Legislación Romana” y “La codificación Moderna en España”.

2. D.^a María del Rosario de Antequera y Bobadilla de Eslaba, nacida en Cádiz en 1816, casada en primeras nupcias con D. José Belda, hermano menor del Barón de Casanova, perteneciente a una de las más ilustres Casas de la nobleza valenciana y en segundas con D. Vicente Gisbert.

3. D.^a Clara Josefa Ramona de Antequera y Bobadilla de Eslaba nacida en La Laguna en 1827, casada con D. Guillermo Chacón y Maldonado, Vicealmirante de la Armada, Comandante General de los departamentos de La Habana y Cádiz, Consejero de Estado y Presidente de la Sección de Guerra y Marina de este alto organismo.

D.^a María del Rosario Bobadilla de Eslaba casó en terceras nupcias en La Laguna, en 1829, con D. Pedro de Antequera y Correa, sobrino de su anterior marido, que fue también Intendente de Hacienda y murió en El Escorial, el 2 de julio de 1870, de cuyo matrimonio tuvieron una hija, D.^a Concepción.

Creo interesante señalar que la unión de D.^a María del Rosario con su primer marido D. Bernardo Collogan Fallón, nació D. Tomás Fidel Collogan y Bobadilla de Eslaba, hermano uterino de D. Juan Bautista Antequera, protagonista de este artículo. D. Tomás Fidel Collogan fue una de las figuras importantes que su familia paterna, irlandesa de origen, aportó a la vida pública tinerfeña y profesó siempre gran devoción tanto a sus sucesivos padrastros, D. Juan Bautista y D. Pedro de Antequera, quienes con gran celo y no pocos sinsabores cuidaron de los bienes de aquél durante su menor edad, como a su hermano de madre, D. Juan Bautista (Vid “Tomás Fidel Collogan y Bobadilla [1813-1888]”, Marcos Guimerá Peraza, Anuario de Estudios Atlánticos, número 33, 1987).

No le faltaron al protagonista de estas notas antecedentes familiares que le ligaban con nuestra Marina, ya que fue su abuelo materno D. Fidel de Bobadilla de Eslaba, nacido en Ecija en 1731 y fallecido en Cartagena el 22 de marzo de 1790, quien sirvió con distinción en la Marina Real Española, donde alcanzó el empleo superior de Brigadier. Contrajo matrimonio dos veces. La primera con D.^a María Rosa de Medicis, de una familia ilustre de Cádiz, originaria de Italia, en quien tuvo a D. Juan Nepomuceno, que premurió a su padre, siendo Teniente de Navío de la Real Armada. La segunda con D.^a Josefa Peri de Guzmán, nacida en Zamora en 1759, en quien tuvo a D. Rafael y a D.^a María del Rosario. D.^a Josefa Peri de Guzmán, que testó en La Laguna el 9 de junio de 1815, estando casada en segundas nupcias con el Teniente General de la Armada D. Domingo de Nava Grimón y Porlier, quien se distinguió en la toma de Puerto Egmond (Islas Malvinas) y quien

falleció sin sucesión en 1812, era hermana de D. Joaquín María Pery, Brigadier de la Real Armada y Comandante General del Arsenal de La Carraca. D.^a Josefa Pery murió en Madrid el 9 de febrero de 1841.

Una vez esbozados los anteriores datos genealógicos vamos a ocuparnos de algunos aspectos personales del Almirante Antequera, señalando que la fuente de la que me he servido es el libro escrito por mi abuelo, el anterior Conde de Santa Pola, publicado en Madrid en 1927 por la Compañía Iberoamericana de Publicaciones, titulado “La Vuelta al Mundo en La Numancia y el Ataque del Callao.”

En concreto, vamos a tratar de su austeridad, desinterés y modestia, cualidades que, por no ser comunes, conviene resaltar.

Después de haber hecho la campaña del Pacífico, de haber tenido en el combate del Callao una participación importante, de haber dado cima al viaje de circunnavegación de la *Numancia*, como primer barco blindado que dio la vuelta al mundo, entonces es cuando precisamente se paraliza su brillante carrera, en una época en que era fácil pescar a río revuelto; y toda la innegable influencia moral de que por esos hechos disfrutaba, la emplea para reducir a la obediencia las fuerzas navales del Mediterráneo, en Santa Pola; en oponerse a que le sea concedida la Gran Cruz de Carlos III; en poner reparos a su propio ascenso a Contralmirante, que sólo acepta por las razones de peso que le expone el entonces ministro del ramo, que no sería aventurado suponer fueran en el sentido de que atravesando el país por un período crítico, de inmensa gravedad, y deseoso de sacar a España del trance porque pasaba, en virtud de las funestas consecuencias que se habían producido, no había que desertar de puestos que pudieran serlo de honor, en momentos tales como los que ya había dominado Antequera en la escuadra de Santa Pola.

Seguidamente, ocupa por año y medio la vicepresidencia del Almirantazgo, y para alejarse de las intrigas políticas en que ardía la corte, pasa a tomar el mando del Archipiélago de Filipinas, que si España arrastraba tan precaria situación en la Península, huelga decir cuál sería la de sus colonias. Y después de dos años en tan insano clima, en que dejó abierto el camino para la expedición a Joló, cuyo bloqueo en regla había decretado, sigue sin aparecer por Madrid y se dedica a su cura de aguas en Vichy, hasta que, sin haberlo solicitado, antes al contrario, habiéndolo rechazado al advenimiento de D. Amadeo, se ve nombrado Ministro de Marina por Cánovas en el Gabinete de la Restauración. Y abundando en ese espíritu de austeridad a que nos venimos refiriendo, lo primero que ordena en época que, como en la de todo cambio de régimen, tan propensa es a las gracias para ganar prosélitos, la primera disposición que adopta es la amortización en la clase de Almirantes, a que él pertenece, y su reducción al número reglamentario, así como en las demás categorías de la Armada, que en todas se encuentra con que excede de aquél. Y deja el Ministerio por su salud, resentida con la campaña del Pacífico, vuelta al mundo en la *Numancia*, recrudescida por su última estancia en Filipinas, y vuelve a sus aguas de Vichy; y cuando tratan, nueva-

mente, de soliviantar a la escuadra los partidarios de Ruiz Zorrilla, se le confía de nuevo su mando, que, como antes, deja en perfecto estado de subordinación y disciplina; y entonces, y en defensa de ese mismo espíritu de disciplina es cuando presenta reiteradas veces su dimisión, hasta verla aceptada y es nombrado Consejero de Estado.

La dimisión de Antequera como consejero y ministro del Supremo de Guerra y Marina, motivada al suprimirse la Sala de Marina, tal vez nos explique, como síntoma, el hecho insólito de que después de esa vida militar de que queda hecho mérito, no tuviera otra Gran Cruz del Ministerio de la Guerra que la de San Hermenegildo, que por la estructura de su Reglamento, automáticamente entró en posesión de ella, pues fue siempre infatigable defensor de los prestigios de su Cuerpo y de una mayor equidad de trato con el personal dependiente de ambos. “¿Quién no se quejaba — estampó de su puño en las cuartillas de la época en que asumió la vicepresidencia del Almirantazgo— (que indirectamente aclaran las causas que condujeron al grito de Cádiz de 1868, en el que, por cierto, no tuvo otra participación Antequera que la de reducir a la obediencia la escuadra del Mediterráneo en Santa Pola); de ver a la Marina postergada en el pago de sus haberes al Ejército, cuando acabada de llenar, con gloria, uno de esos deberes que dejan en todas partes recuerdos y gratitud imperecederas. ¿No hemos visto quitar la presidencia de una de las Salas del Consejo de Estado a un General de la Armada, tan sólo por habersele antojado a otro del Ejército, por señas más moderno que aquél?”

Precisamente toda su labor como Ministro tendió siempre a extender a la Marina los derechos que se atribuían al Ejército, teniendo que luchar con la apatía de los que le habían precedido en el cargo, y con la resistencia de los que se consideraban monopolizadores de aquéllos.

Del apéndice 76 al número 43 del *Diario de las Sesiones del Congreso*, de 20 de junio de 1887, extractamos las siguientes disposiciones del Ministerio de Marina, refrendadas por Antequera en su primera etapa ministerial:

1.^a “Los empleados en las oficinas centrales del Ministerio de Marina se igualarán en sueldos a los que se disfruten en el Ministerio de la Guerra los de iguales categorías y jerarquías.”

2.^a “El personal del Consejo Supremo de la Armada se regirá en cuanto al goce de sueldos por las mismas disposiciones del Consejo Supremo de Guerra.”

3.^a “Las gratificaciones personales de los brigadieres y coroneles de los distintos Cuerpos e Institutos se declaran extensivas a las clases equivalentes y asimiladas de la Armada..., poniéndose de esta manera en armonía el Cuerpo General de la Armada con el ramo de Guerra.”

Así podía decir, discutiendo con un General del Ejército en el Senado, que “la Marina no legislaba sobre sueldos; legislaba el Ejército, y ella los aceptaba... No tiene, pues, responsabilidad la Marina. Y no creo que a nadie se le haya ocurrido que en tiempos ordinarios el oficial de Marina trabaje menos y su trabajo sea menos penoso, que el del oficial de guarnición...”

“Pero en Marina, cuyas operaciones se ejecutan en un campo tan aislado como el mar, sin testigos, donde, por tanto, la opinión pública no puede conocer los resultados de aquéllas, claro es que se han de pedir economías.” (*Diario de Sesiones del Congreso de 15 de julio de 1877*).

En 1881 se intentó por el Ministerio de Marina aumentar la plantilla de almirantes; mas hubo que desistir de ello, ante la actitud resuelta de Antequera, que calificó de “bochornosa para la Marina” semejante propuesta (véase *Diario de Sesiones del Senado* de 21 de junio de 1884, discurso de Magaz). Y es Ministro otra vez, y le corresponde ascender reglamentariamente en la vacante producida el 5 de agosto de 1884 (después de catorce años de antigüedad en su empleo), y tiene que llevarse a efecto un año más tarde por su sucesor en el Ministerio, general Pezuela, por haberse negado a darse a sí mismo el ascenso.

Pero para dar una mayor impresión de autenticidad en que a sí mismo se retrata en dos épocas culminantes de su vida, transcribiremos, primero, los siguientes párrafos de una carta en que, haciéndose eco de alguna alusión de que había sido objeto en la Prensa, dirigió en 23 de septiembre de 1871 al periódico en donde apareció aquélla: “No he solicitado jamás empleos ni honores, ni he ejercido directa ni indirectamente la menor presión para obtenerlos. Lejos de ello, he renunciado a la faja de general,, renuncia que retiré por poderosas razones que me expuso el entonces Ministro del Ramo, de quien conseguí no me popusiera para la Gran Cruz de Carlos III, a pesar de su reiterado empeño y del de algún otro de sus compañeros de Gabinete...; en una palabra, el que sin odios ni ambiciones ha quebrantado su salud consagrándose a una penosa carrera que le ha privado, por mucho tiempo, de las goces naturales de la vida; el que ha sido siempre esclavo de sus deberes y no ha adquirido más fortuna que su espada, no tendrá títulos para fijar la atención pública, pero sí respetabilidad suficiente en toda sociedad medianamente organizada, para que no se trate de presentarle ante ella como un intrigante ambicioso. Terminaré diciendo que hoy, después de haber hecho la campaña del Pacífico y haber asistido al combate del Callao, que para el que suscribe no fue más que el prólogo de la responsabilidad más concreta que le esperaba, conduciendo a través de los mares del Pacífico la nave más importante que jamás los había surcado y como único buque de coraza que teníamos armado el escudo aún de aquella gloriosa escuadra; después de haber mandado en jefe la escuadra, departamentos y desempeñado por más de año y medio la vicepresidencia del Almirantazgo, no cruza mi pecho ni una sola banda y disfruto del mismo sueldo del empleo de coronel que alcancé once años antes en la guerra en Africa.”

Y segundo, las siguientes frases que pronunció en 21 de enero de 1885, constestando a otras de algún señor diputado: “Respecto al cargo personal a que su señoría se ha referido y del que forzosamente tengo que ocuparme, por más que me repugne hacer historia propia, debo exponer a la consideración de la Cámara y a la del país que un militar que sin faltar a la Ordenanza ha renunciado a la faja de general, no ha admitido la Gran Cruz de Car-

los III, con que le quiso agradecer el partido a que está afiliado su señoría, por haber restablecido la disciplina en la escuadra, y ha evitado hace tres años el ponerse el segundo entorchado, sin que para ofrecerle esos honores haya tenido que poner nada de su parte, sino dejar que las cosas vinieran por donde iban; de un general a quien no ha guiado otro objeto que el de conservar la integridad en su conducta, no puede decirse que haya venido aquí a abrir una honda brecha en la disciplina para escalar el puesto que ocupa... Porque, después de todo, debo advertir que yo no estoy aquí por un acto espontáneo de mi voluntad, sino por la fuerza de las circunstancias. Pues qué, señores diputados, ¿se puede venir a recoger a este sitio lo que se dice por plazas y cafés y se debe venir a decir esto cara a cara a un hombre que tiene hecha una reputación, pobre, sí, pero honrada y digna? Ahora, señores, por si a alguien le queda duda de lo inexacto y absurdo de lo que su señoría acaba de afirmar respecto a este asunto, porque, desgraciadamente, hay creyentes para toda clase de absurdos, empiezo por declarar que si alguna fracción de la familia militar, sea el Sr. Leygonier, sea cualquiera otra, ha influido directa o indirectamente para que yo venga a este sitio, tengan entendido que no se lo agradezco ni poco, ni mucho, ni nada.”

Para conocer mejor este aspecto que estamos estudiando de su carácter, consignaremos esas frases sueltas que, por la misma espontaneidad con que son pronunciadas, vienen a dar los últimos trazos a su figura:

“Lo difícil es acertar en dónde esté el cumplimiento del deber; pero, una vez percatado de ello, cueste lo que cueste.”

“No he adquirido jamás compromiso alguno, mucho menos en el puesto que ahora ocupo (Ministro) y que nunca ambicioné. Todo lo que hago es después de meditarlo profundamente y con la más íntima convicción; y estoy dispuesto a hacer siempre lo que crea en beneficio de la Patria y del Rey; pero sin sujetarme a ninguna clase de compromisos ni influencias de ningún género. Es más, si yo cometo algún error, de lo que no estoy libre, tampoco tengo compromiso conmigo mismo, porque sería el primero en subsanarlo, una vez dado cuenta del mismo.”

“Yo no he venido aquí haciendo promesas, porque las considero contrarias a la disciplina...; pero ni yo he hecho eso, ni puedo, sin faltar a mi deber y a mi conciencia, repartir el presupuesto como yo quiera, sino como exigen las circunstancias de la Marina, más equitativas y más justas. ¿Que hay descontentos? Claro que los habrá; cómo no ha de haberlos no habiendo yo dado ningún empleo personal. Lo que hay que admirar es la moralidad y la disciplina de estos Cuerpos de la Marina que, después de una avalancha de recompensas, se conforman con un ministro que no les concede ninguna.”

Yo no represento ni he representado nunca grupos. Tengo una historia muy larga, y todo el mundo sabe que aquí y fuera de aquí, en la escuadra, y en mi casa, cuando se trata de oficiales de Marina, no represento más que la disciplina y la justicia...”

“Y era preciso desconocer lo que yo he hecho en toda mi carrera para creer que pueda admitir faltas de disciplina del comandante de la escuadra,

ni de nadie. Antes me retiraría de este sitio; si todos hubieran seguido la conducta que yo, otra sería la fortuna de este país.”

“Yo no he venido aquí a adquirir popularidad, sino a cumplir con mi deber, como lo cumplo en todas partes: lo mismo en la cubierta de un buque como en el puesto que tenga la honra de ocupar.”

Defendiendo la contratación por él declarada del *Pelayo*, decía: “Sin embargo, es tal la bondad de mi causa, que yo creo que va a salir bien parada *hasta de mis propias manos...* Y no voy a dar a esto ningún valor extraordinario —añadía el proclamar las ventajas de su adquisición—, porque, después de todo, no lo he hecho sin auxilios, y yo no he hecho más que dirigir.”

Y aludiendo, en el curso de la discusión, a las ventajas del buque blindado, recordaba las consideraciones de que fue objeto la *Numancia* en su viaje de circunnavegación al globo, por parte de las Marinas extranjeras, rechazando la gloria que le correspondía como su comandante que fue, y de quien hubiera sido la responsabilidad en caso de pérdida, diciendo: “El prestigio que nos dio ese buque no puedo recordarlo sin emocionarme.” Y más adelante: “Tal es la respetabilidad que nos dio ese barco. Todo esto se debió principalmente a la calidad del material en que estaban representados todos los adelantos.”

“La *Numancia* era un modelo acabado en su época. Y yo puedo explicarme en esto todo lo que quiera, puesto que no intervine en aquella construcción ni poco, ni mucho, ni nada. Yo era entonces simple capitán de tablas, que no sabía lo que pasaba en Madrid hasta que veía los resultados.”

“Yo, que me precio de hombre formal y serio, a falta de otra reputación a que no puedo aspirar...”

“Yo tengo la pretensión de que todos los hombres de bien que han oído hablar de mí me concedan la modesta reputación de hombre honrado.”

“En efecto, es tal la falta de confianza que tengo en mí mismo que para casi todos los asuntos que tienen alguna importancia reúno una Junta compuesta por personas competentes para oírlas.”

“No es el ministro el que le habla a Vd. en este lenguaje —podía decir a un jefe que le había solicitado mejora de recompensa por haber concurrido con un transporte a la explicación de Joló, la cual no consideraba pertinente por no haber tenido siquiera la suerte de haber entrado en fuego—; no es el ministro el que habla a Vd. —repetimos—, sino un jefe que ha cumplido treinta y siete años de servicios efectivos (era en 1876, la primera vez que fue ministro) sin haber reclamado jamás no sólo recompensa, pero *ni siquiera determinado destino*.

Al rendir viaje en Cádiz, de vuelta de circunnavegación de la *Numancia*, ofició al capitán general del departamento, haciendo resaltar el mérito contraído por la tripulación y oficialidad del buque; y después de hacer una recomendación general y citar a los que más en particular se habían distinguido, terminaba diciendo: “Todo lo que ruego a V.E. ponga en conocimiento del Gobierno de S.M., que, habiendo premiado con largueza los

servicios del que suscribe, no duda alcance la Real munificencia a los de sus subordinados.”

Como apareciera en la *Revista de Marina* (que hizo crear la primera vez que pasó por los Consejos de la Corona) y en ocasión en que desempeñaba el Ministerio un artículo que, si encomiástico para Antequera, envolvía ciertas censuras para otros generales de la Marina, hizo arrestar a su autor, por entender que dicha publicación no debería haber descendido al terreno de la reyerta ni de la lisonja.

Considero como un rasgo de la más sincera modestia, al propio tiempo que de amor al Cuerpo y de compañerismo, que la siguiente carta dirigida a uno de los eternos opositores a las múltiples iniciativas de Antequera, que en su mayor parte consiguió fracasaran, y de la que diremos, inspirándonos en ese “espíritu franciscano” de su autor, que, entre tantas, alguna habría beneficiosa para la Marina, señora eterna de sus pensamientos:

“Mi querido general y amigo: Me ha dicho ayer el señor ministro que usted se oponía a que se modifique el reglamento interior del Ministerio. Yo no conozco el proyecto del ministro, que, según me ha dicho, usted ha leído, pero sí tengo la convicción de que con el actual, el despacho se hace lento, y de esto se quejan en los departamentos. Por mi parte, no tengo *criterio cerrado* por ninguna reforma determinada, conformándome con cualquiera que facilite el despacho; y menos tengo deseo de sacar a plaza este asunto, ni ningún otro de Marina que pueda arreglarse sin llevarlo a discusión del Senado. Así que, si hay modificación satisfactoria en este punto, que por lo visto depende de usted, yo no haré la pregunta que sobre él tengo anunciada al señor ministro. Queda, pues, esperando su contestación su afmo. etc.”

Esto lo decía quien acababa de hacer dimisión por la despiadada oposición de que le habían hecho objeto esos mismos elementos a quienes ahora se dirige, prescindiendo de sus reformas, para hacer suyas otras de sus antiguos opositores y ganar a éstas a uno de los más decididos disidentes de toda iniciativa que no fueran las propias.

No debió producir gran efecto la susodicha carta, pues Antequera tuvo que sacar a plaza el asunto en el Parlamento, diciendo al ministro: “Ha hablado su señoría de dificultades que ha encontrado y que yo conozco. Lo que yo puedo decir es que no se ha presentado ninguna por mi parte, y que antes, por el contrario, en todas las conversaciones particulares que hemos tenido le he dicho, sin que me lo preguntara, que no se detuviera; y que si yo podía ayudarle y contribuir de algún modo, lo haría, desde luego, por mi parte...”

Otras muestras de esos mismos sentimientos. En unas cuartillas al hablar de la Corporación a que pertenecía, estampaba: “A la que principalmente debo lo que represento, mucho más, sin duda, de lo que me merezco.”

“Yo, ministro de Marina que me interesaba en la construcción de la escuadra que había propuesto, que tuve la desgracia de que fracasara el proyecto en esta Cámara después de aprobado en el Congreso, ¿cómo me iba a

oponer a que hubiese escuadra porque se hubiesen rechazado mis reformas?" (*Diario de Sesiones del Senado* de 18 de enero de 1888).

Y al votarse a uno de sus sucesores en el Ministerio los mismos créditos que a Antequera con su plan de reformas se le negaron, a lo que contribuyó eficazmente y en el anterior párrafo aparece sintetizada la noble actitud que entonces adoptara, decía:

"Esa libertad y esa confianza que el país deposita en su Marina, yo, por más que sea el que menos vale y el más humilde de sus miembros, entiendo que la merece."

"No tema el Senado que le fatigue con un largo discurso, pues conociendo lo premiosa y falta de interés de mi palabra, la economizo cuanto puedo."

"Al considerar que un proyecto que llenaba todas mis aspiraciones no le había cabido la suerte de ser votado en esta Cámara, y que se presentaba otro que, aun cuando no las llenaba en gran parte, venía a satisfacer una necesidad que cada día crece más urgente, no he tenido más que consultar dónde estaba el interés del servicio: si viniendo a contribuir con mis débiles fuerzas a la construcción de esta escuadra, a pesar de sus deficiencias, o imitar la conducta observada por los que en el año pasado combatieron mi proyecto. Y sin ninguna clase de vacilaciones he creído que éste era mi puesto y a él he ido. Si alguien me hubiese probado que mi significación era más útil a mi patria en los bancos de enfrente, yo no estaría en los de la Comisión."

Siendo sólo capitán del puerto de Matanzas tuvo ocasión de dar aviso a las autoridades locales de ciertos visos de malversación que pudo observar en la administración del ramo; y cuando ocupó el Ministerio advirtió de nuevo de sus sospechas al comandante general de aquel Apostadero, lo que motivó en el año de 1878 el descubrimiento de un desfalco, dándose la coincidencia de que la Sala del Supremo de Guerra y Marina que mandó a presidio a los defraudadores estuviera presidida por el propio Antequera (marzo 1881), consejero a la sazón del mencionado Tribunal.

Por otra parte, la austeridad de su conducta, que le hizo dimitir continuamente los puestos más elevados, fundado siempre en consideraciones de un orden superior, único modo, según explica en su carta a Carranza, de contrarrestar "las nocivas tendencias que emanan del Centro superior, a pretexto de una mal llamada política que corroe a España como a ningún otro país de Europa, en perjuicio siempre, y no pequeño, del servicio", hicieron en él habitual la situación de cuartel, hasta el extremo de que tuviera que decir a Cervera, en respuesta al Boletín de suscripción de la Cruz Roja que le remitía, que "le era sensible que por la causa dicha no se pudiera suscribir con mayor cantidad que la que consignaba allí".

Todavía le parece esto poco, y sin cargo oficial alguno, al convencerse de los estragos de su mal, dirige a S.M. nueva instancia, que la muerte le impide suscribir, pidiendo su pase a la reserva.

Como detalle curioso consignaremos que su modesto capital figuró

siempre a nombre de su hermano José María, a quien se lo confió en absoluto, no sólo por la omnímoda confianza que le inspiraba y porque, consagrado con todo entusiasmo al ejercicio de su profesión, el cambio continuo de residencia así lo aconsejaba, sino porque, una vez alcanzadas las altas jerarquías que le permitían dar fijeza y estabilidad a su residencia, entendía no debía intervenir en su manejo quien por los altos cargos que ocupó, como el de ministro, tenía forzosamente que conocer previamente, en ocasiones, deliberaciones del Gobierno cuya realización no podía menos de influir en la cotización de los valores públicos.

No obstante su persistente y decisiva oposición que hemos visto, al aumento de plantillas en las categorías superiores a la que desde el año 1870 había alcanzado, al morir hacía el número 2 en la escala activa de Almirantes, con la particularidad de restarle mayor vida oficial que aquel que le precedía; así es que puede afirmarse que se cerró a sí mismo el camino para alcanzar la más alta jerarquía de la Armada.

Para finalizar, señalaremos que en 28 de junio de 1892 fue otorgado a su hijo Juan Bautista, de cuatro años y diez meses de edad en aquella fecha, por renuncia de su madre, a quien fue ofrecido, el título de Conde de Santa Pola en atención a los eminentes servicios prestados por Antequera. Dicha denominación hace referencia a las difíciles circunstancias por que atravesaron las fuerzas navales del Mediterráneo cuando le fue confiado su mando en 1869, logrando, con sus acertadas disposiciones, el restablecimiento de la disciplina, y haciéndolas salir de Cartagena, en donde estaban fondeadas, al Puerto de Santa Pola, en donde acabó de reducir las. En el escudo figura análogo lema al de Elcano, consistente en un mundo rodeado de la inscripción *In loricata nave primus circumdedisti me*, aludiendo al primer viaje de circunnavegación al globo en el buque blindado, que llevó a cabo la *Numancia* a las órdenes de Antequera. En dicho buque figuró la de *In loricata navis que primo terram circumvivi*, inscrito en una placa de plata repujada que ostentaba los nombres de todos los comandantes de los barcos que concurrieron al combate del Callao.

ALMIRANTE DON JUAN BAUTISTA ANTEQUERA Y BOBADILLA. ASPECTOS DE SU VIDA ACTIVA DE CAMPAÑA. Embarcos. Mandos de Mar y de Guerra

Carlos MARTINEZ-VALVERDE
Contralmirante

En el campo de LA ACCION don Juan Bautista Antequera y Bobadilla, el Almirante Antequera, es una figura señera en grado sumo. Descuella como valeroso e inteligente en medio de toda una pléyade de hombres de esta especie, buenos conductores de su gente; honrosa legión de oficiales de Marina que entonces tiene España; que anteponen la honra de la Patria a toda ventaja material; oficiales de nuestra Armada propicios a batirse por ella en toda ocasión y circunstancia que pueda presentarse: en Marruecos; en el tan alejado Pacífico, ante todo un continente hostil; en las Antillas; en las remotas Filipinas contra aquellos terribles moros de Mindanao y de Joló... oficiales, algunos, turbulentos e inquietos interesados en el Bien Público; otros alejados de toda política; pero todos en suma celosos de la disciplina militar en la Armada, en tiempos en que la evolución y la revolución presentaban circunstancias peligrosas para tal joya de las instituciones militares.

Había pasado en el conjunto de oficiales de Marina la inquietud "científica" (lo pongo entre comillas pues ciencia tiene mucho lo naval y militar; Ciencia y Arte). Había pasado la fiebre por mejorar la construcción naval, la de la Astronomía, la de la Hidrografía, muy necesarias sí para el adelanto en el siglo XVIII; para formar una Armada de Guerra moderna para aquel tiempo, tan necesaria para España. Nos encontramos ahora en la segunda mitad del XIX y esos oficiales, que continúan con el espíritu de sacrificio tradicional, de las largas ausencias de la familia, con multitud de circunstancias de peligro, tanto de guerra como de mar; esos oficiales piensan en Servir (con mayúscula) en lejanos mares y en tierras hostiles. Caballeros oficiales que saben de la frecuencia del combate al abordaje y de desembarcos de guerra. Muchos, aparte de otras condecoraciones, ostentan con orgullo su grado en

la escala de la Infantería con que han sido recompensados por su actuación frente al enemigo, a veces en combate cuerpo a cuerpo... Y no por eso saben menos de su profesión naval: saben llevar sus buques con gran destreza a donde no los llevó nadie; son peritos en la maniobra marinera, saben levantar planos hidrográficos y topográficos de parajes desconocidos cuando ello es necesario, alternando a veces el uso del sextante y del teodolito con el del fusil y del sable de abordaje... Pléyade de oficiales de guerra y de mar; conocedores de su profesión y caballeros sobre todo, de la que España se puede sentir orgullosa, y —no lo olvidemos— los españoles de ahora y los que nos hayan de seguir en el futuro (1).

Y, volvamos a insistir en la premisa, don Juan Bautista Antequera y Bobadilla despunta como de los mejores; como de los de formación y actuación más completas.

PUNTOS DE PARTIDA...

Puntos de partida de una “vida espartana”, como llama a la de don Juan Bautista Antequera y Bobadilla don Manuel de Mendivil; puntos de partida fueron su nacimiento y su ingreso en la Armada.

Vio la luz de este atormentado mundo, ciertamente atormentado para España entonces, en las islas Canarias, en la bella y antigua ciudad de La Laguna, tan cercana a Santa Cruz de Tenerife, el 11 de julio de 1823... Ingresó en la Armada, en clase de guardia marina en 1838, en el departamento de Cádiz, en aquella escuela ubicada en el Arsenal de la Carraca...

Su primer embarco fue en la Fragata “Isabel II”, en mayo de 1839... Puntos de partida de una vida dedicada al servicio de la patria. De una vida de gran actividad.

ACCION... EN GRADO SUMO

El caballero guardia marina Antequera (ahora le denominaríamos así) era de aquellos jóvenes de esta clase “impacientes por alimentarse de gloria” (2). No esperaban a ser promovidos a oficial para realizar hechos heroicos.

(1) Al analizar a un hombre debemos tener en cuenta su ambiente. Debemos citar nombres de esa gloriosa pléyade aun con el peligro de los olvidos involuntarios. Podemos citar: Armero, Rubalcaba, Rodríguez de Arias, Bustillo, Díaz Herrera, Hernández Pinzón... Méndez Núñez, Malcampo, Topete, Cervera, Montojo... Carlos Roca, Montero, Mora, Moreno de Guerra, Carranza, Ramos Izquierdo... Pezuela, Lobo, Sánchez Barcaiztegui, Valcárcel, Alvar González, De Lora, La Hera, González Madroño, Patero... Bustamante, Peral, Villamil, Eulate, Concas, Lazaga, Cadarso, Paredes, Díaz Moreu... No se pretende colocarlos por escala de méritos ni nombrar a todos, ello resulta difícil quitando alguno de popularidad resonante. Invito al lector entendido, que perfeccione este esbozo de Cuadro de Honor.

(2) Al crearse la Real Compañía de Guardias Marinas (1717) se comunicaba a Patiño el Intendente General de Marina: “Son mozos de presencia y propicios a alimentarse de gloria”, calificativo muy elocuente sin duda.

Antequera por la acción de guerra de los Alfaques (1840) es recompensado con la preciada condecoración de la Diadema Real de Marina, que algunos por su importancia denominaron Laureada de Marina (3) Estaba nuestro guardia marina embarcado en el bergantín “Héroe” —¡el nombre ya empujaba!—. Formaba parte este buque de una fuerza naval que operaba en las costas de Cataluña, cuando ya estaba finalizando la guerra carlista llamada de “los Siete Años”. La mandaba don Luis Hernández Pinzón, un buen maestro para bien efectuar acciones de riesgo. La flotilla, pues no pasaba de serlo la pequeña fuerza, se apoderó de Rosas, de Cadaqués y de las islas Medas.

Y el guardia marina Antequera ganó pronto otra importante condecoración: la Cruz de San Fernando de primera clase, que premiaba servicios muy distinguidos que no llegasen a merecer la Laureada.

Corría el año 1843 cuando, Antequera, embarcado ahora en el vapor de guerra “Isabel II”, se bate contra los sublevados de Cartagena y de Alicante. En el sitio que se puso a la primera de estas plazas Antequera es segundo de una batería que para abrir brecha se emplaza en tierra con ocho cañones de la fragata “Cristina”... Al año siguiente (1844), el “Isabel II” toma parte en el bloqueo del puerto rebelde de Alicante; Antequera, con los botes armados de su buque, apresa al falucho guardacostas “África”, acogido bajo la protección de los fuegos de Isla Tabarca... El “Isabel II” persigue a varios faluchos rebeldes, hasta dentro del mismo puerto; la artillería de la plaza rompe el fuego y causa muertos y heridos en la dotación del vapor. Al distinguirse, Antequera en estos combates gana la condecoración antes dicha.

Por sus méritos, también se le concede la rebaja de un año de los que se exigen como condiciones para ascender a Alférez de Navío... Después de un corto destino en tierra embarca nuevamente en el “Héroe” (1845). En Montevideo desempeña una misión delicada: pedir al tirano Rosas, que allí gobierna, la libertad de los españoles que tiene encarcelados, Rosas le recibe con poca corrección, en mangas de camisa. El joven Alférez de Navío Antequera es hombre de prontas reacciones: se quita él también la chaqueta y le dice al tirano: “Señor Presidente, tiene usted razón. No hace tiempo más que para estar así.” Es convincente en su discurso y consigue que los españoles sean puestos bajo su custodia y por tanto libres... Manda Antequera el “Héroe” —¡siempre el “Héroe”! por comisión exterior de su Comandante... Manda el falucho “Lince”... Asciende a Teniente de Navío (1850)... Embarca en la corbeta “Mazarredo” de la División Naval de Instrucción... En 1851, La Habana. Después de varios destinos manda el vapor mercante armado “Habanero” y con él hace una muy importante presa, parte de la expedición filibustera de Narciso López; hace los primeros cincuenta prisioneros entre ellos el Coronel Klitender, uno de los principales colaboradores de López.

(3) La Diadema Real era una muy preciada condecoración, transformación de la anterior “Cruz de Marina Laureada” cuyo lema era: “Al Valor de los Marinos”. La Diadema tenía laureles cuando se otorgaba por hechos de guerra.

Como recompensa recibe Antequera una nueva condecoración: la Cruz de Carlos III.

Después de algún destino en tierra y otros de embarco, en la Península y aguas cercanas, vemos de nuevo a Antequera en Cuba y, mandando ahora el bergantín "Galiano", en misión otra vez de perseguir e impedir las expediciones filibusteras dedicadas a alimentar el movimiento separatista. Es un servicio duro; por el modo con que lo desempeña tiene el honor de ser declarado "Benemérito de la Patria".

Vuelto de nuevo a la Península es nombrado Segundo Secretario de la Junta Consultiva de la Armada. En marzo de 1859 asciende a Capitán de Fragata. Se le da el mando de la corbeta "Villa de Bilbao".

Forma parte este buque de la escuadra dedicada al apoyo del Ejército de Africa que manda el General O'Donnell, que deja momentáneamente la presidencia del Gobierno para ponerse al frente de las Tropas (4). Es un momento de gran entusiasmo patriótico el que se vive en España... La escuadra se entrega con gran espíritu al cumplimiento de su misión, es difícil encontrar un ejemplo en que se vea un mayor apoyo de una fuerza naval a un ejército de operaciones que progresa por zona de terreno inmediata a la costa. La escuadra desembarca municiones y víveres y en ocasión de ser prohibitivo el barqueo por el mal tiempo, el campamento es bautizado como "campamento del hambre". Esta circunstancia dura poco, pues aun con muy mal tiempo llegan los botes a tierra, y entre los primeros, con gran riesgo, desembarca para dar gran ánimo a las tropas, el Comandante General de la escuadra D. José Bustillo. Esto ocurre en el Mediterráneo: el Ejército avanza hacia Tetuán (5)... Sobre Marruecos se actúa "en tenaza"; un destacamento de nuestros buques bombardea Larache y Arcila; entre esos buques está el mandado por Antequera, la "Villa de Madrid". Las plazas resisten y el tiempo es muy tempestuoso, pero los buques consiguen hacer muy buenos impactos... También Antequera toma parte en el bombardeo de las fortificaciones de la desembocadura de Río Martín antes del ataque a Tetuán.

Su actuación en el bombardeo de las fortificaciones de Río Martín merece que se le dedique algún detalle: dice la *Revue Diplomatique* de abril de 1887: "Antequera, impaciente por cumplimentar la orden recibida, avanza hacia los fuertes, dejando a retaguardia todo el resto de la escuadra española

(4) La escuadra estuvo mandada primero por D. Segundo Díaz Herrera, después por D. José Bustillo. Estaba constituida por el navío "Reina Doña Isabel II", fragatas "Princesa de Asturias" y "Blanca"; corbeta "Villa de Bilbao" (mandada por Antequera); urcas "Antilla" y "Marigalante"; 14 vapores, cuatro fáluchos y 16 cañoneras.

(5) Los Oficiales de Marina, en todos los grados, estaban animados de un elevado espíritu. Las columnas de desembarco de los buques, mandadas por el Capitán de Fragata Lobo (que será el Mayor General de la Escuadra del Pacífico), toman parte en la batalla de los Castillejos... En la batalla de Tetuán los Comandantes de las cañoneras pedirán ir a batirse, con sus hombres, con las vanguardias de Infantería (O'Donnell) agradecerá su ímpetu y rechazará el ofrecimiento. (Ya había terminado la fase de apoyo artillero pero podía volver a ser necesario). Un destacamento de desembarco de la escuadra ocupa el castillete que guarda la entrada del Río Martín o Tetuán.

hasta colocarse a la mitad próximamente de la distancia de aquélla a los fuertes prevaliéndose de su escaso calado (del de la 'Villa de Madrid'), aún a riesgo de tocar fondo en tan pequeño río y así destruyó esas defensas... Aclamado por los suyos, recibió, al regresar a Gibraltar, el homenaje de las escuadras inglesa y francesa que habían sido testigos de su valor, mediante los Hurras de Ordenanza”.

Terminada la guerra, los acontecimientos ocurridos en Nápoles llevan allí a la “Villa de Bilbao”. El Rey de las dos Sicilias recompensa a Antequera por los servicios que le ha prestado con la entrega de siempre, le concede la Encomienda de la Orden de Francisco I... De vuelta en Cartagena ingresa en el hospital por fractura de una pierna producida por caída de un caballo en Nápoles... Por este tiempo se le confiere la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo... Y Cuba otra vez: Capitán de Puerto de Matanzas... De vuelta a España se le concede el mando del vapor “Blasco de Garay”, pero no tomará el mando. Mandar un buque siempre es un honor para los Oficiales de Marina, puede decirse que es meta ansiada en cada uno de los empleos de la escala; pero esta vez ha surgido la ocasión de ir a una función de guerra, a una campaña en el Pacífico, en una fragata blindada, nuevo aspecto de un buque en nuestra Armada. Es una fragata que va a reforzar la escuadra del Pacífico, que opera en condiciones de gran dificultad política y logística y frente a fuerzas de cuatro naciones hostiles... Antequera pide el embarco en la fragata “Numancia” —de ella se trata—. Se considera una manifestación de elevado espíritu militar esta voluntariedad y se anota en este sentido en la Hoja de Servicios del Capitán de Fragata Antequera. Embarca como segundo Comandante; manda el buque Méndez Núñez.

La travesía hacia América es una inquietud, no para los tripulantes que saben arrostrar peligros, sino más para los que quedan en tierra. Se mira con expectación por los estados mayores navales el comportamiento de ese buque acorazado sobre las olas, largar mareas, del Océano y con mayor motivo aún en los procelosos mares que rodean al extremo sur de América meridional... Y el barco “lo hace bien” llevado por mano maestra. Su Comandante es el prestigioso D. Casto Méndez Núñez, el heroico jefe de nuestras fuerzas en el Río Grande de Mindanao, frente a los terribles moros piratas de aquella remota isla... La “Numancia” vence las dificultades de angosturas corrientes y vientos huracanados del estrecho de Magallanes... llega al Callao, vuelve al Sur, al fin Caldera (12 de dic. de 1865). Allí ha de tomar el mando de la escuadra el Brigadier Méndez Núñez (7). Este ha sido ascendido por su benemérito viaje con la “Numancia”. También ha sido promovido al empleo de Capitán de Navío D. Juan Bautista Antequera. A

(7) El Comandante General Pareja, había puesto fin a su vida ofuscado por el apresamiento de la goleta “Covadonga” por la corbeta chilena “Esmeralda” de mucha mayor fuerza. Consideró un error haberla expuesto sin el debido apoyo.

éste se le confiere el mando en propiedad de la “Numancia”, puesto de honor sin duda deseado por todos los marinos de la época (8).

A la situación de guerra existente se había llegado paulatinamente. Una expedición y con misión de paz se había tenido que convertir en fuerza de guerra, partiendo de la necesidad de proteger intereses españoles y sus personas (9)... Se ve que ante la nueva situación el bloqueo que dispuso Pareja es ineficaz. Y habían seguido los insultos; no daba Chile la satisfacción que se le pedía y negaba el necesario carbón para los buques... Méndez Núñez decide ir a buscar a las fuerzas navales enemigas, sean cuales sean y estén donde estén, para batirse con ellas y hundirlas. Es lo ortodoxo y ese espíritu combativo del Brigadier respondía además a su modo de ser; lo que le había hecho vencer en Pagalungan... Primero envía a la “Blanca” y a la “Villa de Madrid”. Los enemigos están en Abtao, en los canales del Sur, en el dédalo de Chiloé. Canales de muy difícil navegación, con poca o ninguna cartografía (10), con fuertes corrientes, vientos frecuentemente huracanados y abundante bajerío. Los nuestros no pueden llegar a establecer contacto balístico eficaz (los enemigos en su entrada habían perdido por naufragio la fragata “Amazonas”)... Méndez Núñez insiste, va ahora con la “Blanca” (en cierto modo “práctica” por ya haber hecho la navegación) y con la más fuerte “Numancia”. Tampoco conseguirá entablar combate.

En esta expedición el Capitán de Navío Antequera pone bien de manifiesto su calidad de navegante, su pericia marinera y siempre su buen consejo a su General. La “Numancia” es el buque de mayor calado y de mayor masa, no es muy potente su máquina para su inercia... Antequera es un magnífico “Capitán de Banderas”, esto es, Comandante de buque insignia. Es más viejo que Méndez Núñez, éste pasó delante por méritos de guerra, pero Antequera es subordinado, es un amante ferviente de la disciplina. A veces hay situaciones difíciles en un buque insignia; aquí en absoluto; toda complejidad es salvada por la subordinación y la lealtad de Antequera... No se

(8) La “Numancia” era un magnífico buque. Había sido construido en Tolón. Tenía 96 mts. de eslora, 17 de manga y 8,8 de puntal. Desplazaba 7.500 tons e iba armada de 32 cañones de 20 cm. Su coraza era de 13 cm. en las tracas inferiores y 12 en las altas; pesaba el blindaje 1.355 tons. Podía desarrollar una velocidad con sólo su máquina (a palo seco) de 13 nudos.

(9) Pinzón se vio obligado a actuar hostilmente y ocupó las Islas Chinchas tan importantes para la economía peruana. Estando allí ardió, por accidente, la fragata “Triunfo”. Fue necesario reforzar urgentemente aquella escuadra: Primero por las fragatas “Berenguela” y “Blanca”, después por la “Villa de Madrid”, luego la goleta “Vencedora”, y por la “Numancia”. La “Almansa” será la última y llega para tomar parte en el Combate del Callao... Pareja actuó contra Chile por el bloqueo, pero el número de buques era pequeño para ejercerlo, con mutua cohesión entre ellos, en una tan larga costa.

(10) He navegado por los canales del Sur de Chile y, aún en 1929, en las cartas modernas para entonces, americanas e inglesas, había muchos trozos de costa señalados por trazos no continuos, esto es manifestando poca seguridad en su dibujo y por tanto poco conocido. Los Marinos chilenos y lo mismo los argentinos en sus costas, han hecho gran esfuerzo en el levantamiento hidrográfico.

puede establecer contacto con la fuerza enemiga, pero la expedición es un éxito marino, venciendo mil dificultades... Hay combate de fusilería en Puerto Oscuro. Los botes de la "Numancia", con gente armada, apresan algunos buques carboneros; resuelven así la penuria del combustible. La "Blanca" apresa al "Paquete de Maule" y hace prisioneros. Una buena baza positiva.

Al fracasar el intento de combate con las fuerzas navales enemigas, Méndez Núñez se ve obligado al castigo de Valparaíso. Lo efectúa previo aviso para que la población no combatiente pueda ser evacuada... En esta ocasión la "Numancia", como buque más fuerte, ejerce la función de cobertura ante la posible intervención de las fuerzas neutrales (que forman un conjunto naval potente). Al juicio de Antequera queda el detalle del desarrollo de posible acción. Méndez Núñez, ante la actitud del Comodoro Rodgers, el jefe más caracterizado de los neutrales, le ha dicho: "Si se interpone entre mis buques y la ciudad, mi deber es echarle a pique." El encargado de reaccionar en primera instancia si los neutrales actúan es Antequera con su "Numancia". Los demás buques están invertidos en su misión de bombardeo y Méndez Núñez ha de estar atento a la acción de conjunto, pero en especial al bombardeo en sí.

La guerra se presentaba sin solución inmediata ni a corto ni a medio plazo. Había que dar fin a la dilatada campaña desarrollada en tan difíciles condiciones y circunstancias. Había que encontrar un fin, un fin honroso para España y para sus Armas... No había sido posible batirse con las fuerzas navales del adversario. Había tenido que llevarse a cabo un castigo sobre Valparaíso, ciudad abierta... Méndez Núñez ha de demostrar al Mundo que los nuestros saben batirse contra fortalezas armadas con cañones de los más modernos. Con una plaza fuerte defendida por todo ello, y por buques de guerra acorazados, y por líneas de torpedos fijos... puede haber también ataques de otros móviles. Méndez Núñez escoge un broche heroico para dar fin a la campaña: batirse con esa plaza fuerte del Callao con todo eso, y que tiene artillería de muy gran calibre en torres blindadas (11). La decisión es suya como General en Jefe, pero a buen seguro que en ella han influido leales consejos de jefes competentes y valientes. Sus más inmediatos son su Mayor General D. Miguel Lobo y su Capitán de Banderas D. Juan Bautista Antequera... Más adelante tendremos la prueba de que hubo este valioso consejo. Novo y Colson en su "Historia de la Guerra de España en el Pacífico" recoge la escena del consejo de guerra que precedió a la decisión de Méndez Núñez de marchar contra tan fuerte plaza como era

(11) La plaza del Callao estaba dotada de cuatro cañones "gigantes" Armstrong, de 300 libras, pareados en torres blindadas. También cinco igualmente "gigantes", de 450 protegidos por fuertes espaldones. También 44 de a 32, repartidos en siete baterías. Había además tres buques de guerra, el "Loa", el "Victoria" y el "Tumbes". Téngase en cuenta —se reputaba— que un cañón en tierra equivalía a 10 a flote. Se completaba la defensa con línea de torpedos fijos.

la del Callao. Dice que Antequera defendió esta solución en la Junta de Jefes *con mucha energía*, llegando el caso de que Pezuela dijese a Lobo (Mayor General) que ya vacilaba: *También le ha arrastrado el botafuego de Antequera*.

Forzosamente hemos de ir de prisa, ya que no se trata de hacer un estudio de ese singular combate, aunque las ganas no falten y sus protagonistas lo merezcan tanto. No olvidemos nunca en el orden de los méritos, los de los defensores que tan bien se batieron; y no olvidemos tampoco que su elevado mérito no hace sino reforzar el de los nuestros (12).

Así vemos ahora en el puente de mando de la “Numancia” a Méndez Núñez y a Antequera. No han utilizado la protección que dispensan torres de combate fortificadas, blindadas, que la fragata tiene. Han de tener una visión amplia de todo a costa del peligro que ello supone. Ambos son muy valientes oficiales de Marina de esa pléyade gloriosa de la que hablamos, ya, muchas líneas arriba, a modo de preámbulo de estos ASPECTOS del Almirante Antequera que estamos presentando.

El buque se bate con los enemigos a corta distancia, para lograr impactos de suficiente contundencia, para poder atravesar los blindajes de las torres acorazadas y de los pequeños buques monitores de los peruanos. Las demás fragatas también se mueven en bajos fondos con objeto de si son hundidas por la artillería de la defensa, queden varadas. Hay una línea de boyas rojas que sirven al parecer para ajuste del tiro de los defensores. También torpedos fijos; la “Numancia” cortará conductores eléctricos pero no hacen explosión... varias embarcaciones se mueven cerca de la costa con botalones, al parecer con torpedos “de impacto”...

Habrían pasado tres cuartos de hora de combate cuando Antequera recibe en sus brazos a su General gravemente herido. No obstante éste se obstina en seguir en su puesto, pero la pérdida de sangre hace que haya que evacuársele a la enfermería de combate. Encarga al Mayor General Lobo “que se ponga de acuerdo con el Comandante de la ‘Numancia’ y que continúe la acción sin dar parte del suceso a los demás buques” —se lo dijo por dos veces—. No pasa el mando al Comandante más antiguo, como parece ha de hacerse, pero Méndez Núñez, podía recuperarse y mandar... don Manuel de la Pezuela, que era el Comandante más antiguo, estaba lejos e involucrado en su misión de combate asignada; las comunicaciones no eran fáciles (el Tte. de Navío Lahera en un bote transmitía órdenes en el fra-

(12) Hemos llegado rápidamente en el texto al Combate del Callao pero debemos hacer alguna consideración: Para bien valorar el mérito de Antequera es muy conveniente conocer el ambiente que le rodea: Méndez Núñez, Caballero sin miedo y sin tacha, había notificado al Cuerpo Diplomático acreditado en Lima que atacaría la plaza del Callao en el plazo de cinco días. No era obligatorio el aviso pues se trataba de una plaza fuerte, pero con el antecedente de Valparaíso, el caballeroso Brigadier quería demostrar al mundo que la Armada Española atacaría a los enemigos en su punto más fuerte, y ¡avisando!, como lo había hecho cuando se trató del indefendido Valparaíso.

gor de la lucha). En realidad Méndez Núñez establece con su decisión un "órgano de mando" provisional pero eficaz; además más "protegido" por estar a bordo de la fragata blindada y cerca de él que puede volver —y volvió— de su desfallecimiento causado por la pérdida de sangre... Los acontecimientos dan la razón a esta decisión que eleva al moderno Comandante Antequera (era el más moderno de todos) a mandar junto con el Mayor General Lobo. Los acontecimientos demuestran que es decisión acertada pues no pasó mucho tiempo para que la "Berenguela", buque de Pezuela, recibiese un terrible impacto de un proyectil de más de 300 libras, con salida por la banda de sotafuego, por debajo de la flotación (se salvó el buque con la escora provocada por el rápido traslado de toda la artillería a la banda de barlofuego); tremenda vía de agua que obligó al buque a retirarse renqueando hacia la cercana isla de San Lorenzo.

Lobo sube al puente de la "Numancia" donde está Antequera dirigiendo la acción de su buque. Consideran los dos la situación: "la 'Berenguela' se iba a pique; la 'Villa de Madrid' inutilizada su máquina, necesitaba remolque y sólo se disponía de un remolcador para ambos buques (el transporte n.º 2)" —"Convinimos (dice Antequera), convinimos, sin embargo, en que este buque (la 'Numancia') no podía abandonar el fuego... También convinimos en que los demás buques ignorasen el estado de V.S. (de Méndez Núñez) hasta terminar la función" (reiteran lo dicho por el Brigadier). Mantener la Moral era de capital importancia al batirse contra esa gran superioridad de medios del enemigo, sólo cabía, no sólo para vencer sino para mantenerse, hacerlo batirse, con una muy elevada moral...

Del resultado de la acción, que se ve es victoriosa, Méndez Núñez dice al oficial que le lleva el parte (está recuperado sólo en su lucidez): "Diga Vd. a Antequera que cese el fuego, que suba la gente a las jarcias y que se den los tres vivas de ordenanza antes de retirarnos". Era necesario hacerlo: se acercaba la noche, el tiempo estaba fosco, el estado de los buques... Pero la victoria era rotunda, apenas si contestaban al fuego los pocos cañones enemigos que quedaban útiles. Y se sabe ahora: 194 bajas por nuestra parte entre muertos y heridos y más de 2.000 por parte del enemigo (habían apostado muchas fuerzas temiendo un desembarco que no entraba en los proyectos de Méndez Núñez). No había tropas de desembarco en la aguerrida escuadra. En las peruanas se causaron muchas bajas.

Los buques repararon sus averías y destrozos producidos en el combate, en la vecina isla de San Lorenzo. Con sus propios medios pero con resultados impresionantes. Quedaron listos para la larga navegación que les esperaba para regresar a España... Y en San Lorenzo tuvo la "Berenguela" la fortuna de destruir una embarcación torpedera que atacó a la escuadra. Compensación de su infortunio en el combate.

La campaña se había dado por terminada y así se lo manifestó Méndez Núñez a los diplomáticos acreditados en el Perú. Consideraba —decía— que las naciones enemigas habían sido ya suficientemente castigadas por su actitud insultante contra España y por su negativa de dar explicaciones por

los insultos recibidos... Se dispuso el regreso de los buques en dos divisiones, una mandada por Méndez Núñez en persona, y otra por el Comandante de la Berenguela D. Manuel de la Pezuela que era el más antiguo de todos los Capitanes de Navío. El primer grupo regresaría por el Cabo de Hornos y el segundo por el de Buena Esperanza; de este segundo grupo o división formaría parte la "Numancia" (13). Con esta navegación la fragata blindada completará su epopeya de Vuelta al Mundo.

Se expresa Antequera: "Ese glorioso combate (el del Callao) no era sino el prólogo de la responsabilidad más concreta que me esperaba, al conducir a través del Pacífico la nave más importante que hasta entonces lo había surcado, y como único buque de coraza que teníamos armado, el escudo de aquella gloriosa escuadra". Veía pues Antequera su responsabilidad aunque sin temor pues no era hombre que lo sintiese, al menos sin determinación de vencerle; reacción de los verdaderamente valientes... Mas él veía lo difícil de la empresa.

Así recorrió con la "Numancia", buque de su mando y de sus amores (coincidía en ello con Méndez Núñez), recorrió más de 4.000 leguas, la mayor parte de esa enorme distancia a vela, por falta de carbón. Y dadas las condiciones de la fragata, de gran pesadez por su coraza "se vio obligado a navegar solo y sin otro motor que las velas"... Toca en Papeté (islas de la Sociedad) su primera escala; después Filipinas, Batavia, Bahía de San Simón, Cabo de Buena Esperanza (ciudad del Cabo), Santa Elena (14)... En la Ciudad del Cabo recibe instrucciones del Gobierno, dándole a elegir si regresar directamente a España o dirigirse a Río de Janeiro para reunirse con la división que Méndez Núñez llevó por el Cabo de Hornos. Se le daba la opción de reunir para ello Junta de Oficiales... Antequera piensa que sólo del Comandante es la responsabilidad cuando él no ve la necesidad de tal junta (también lo es aunque la haya, al resolver, únicamente oyendo la opinión, pero ello diluye algo moralmente la determinación). Antequera no reúne la junta (siempre hubiese estado en su mano reunir la sin la indicación del Gobierno); decide ir a Río de Janeiro que es incorporarse a una posible nueva campaña de guerra, al esperarse la venida de Inglaterra donde habían sido construidos los monitores "Húascar" e "Independencia". Había la noticia de haber otros salidos de América. Antequera tenía pensada la maniobra de combate con los dos monitores, con mayor blindaje

(13) Con este regreso por el Cabo de Buena Esperanza (aunque se titulase un día de las Tormentas) se quería evitar que la blindada "Numancia" y la muy maltratada en el combate, "Berenguela" hubiesen de surcar los muy procelosos mares de Hornos. En este regreso la "Resolución" perdió el timón en medio de uno de los temporales que se sucedían sin interrupción y hubo de construirse un timón de fortuna ideado por el Teniente de Navío D. Cecilio de Lora.

(14) En todos sitios fue la "Numancia" muy bien recibida, por las autoridades extranjeras y nacionales en Filipinas; y por las poblaciones. Era objeto de la admiración de todos que veían muy de cerca la hazaña que llevaba consigo tal viaje.

ellos que la “Numancia” y con cañones de mayor calibre: pensaba abordar a uno embistiéndole con el espolón y tomar al otro combatiendo al abordaje.

La dotación de la “Numancia” sufría los dos azotes de la época para los navegantes: el escorbuto y la viruela. Además en la fragata iban embarcados veteranos, los más veteranos, de la campaña; gente de la dotación de la “Triunfo” (la que ardió en las islas Chinchas en 1862), y de la goleta “Vencedora”. Era un sacrificio para ellos, mayor, al llevar mucho tiempo ausentes de sus familias. Antequera —era un buen conductor de hombres— formó a todos, ya en la mar y les comunicó su decisión, tomada, les dijo, contando con que todos se sacrificarían por patriotismo y espíritu militar. Una gran ovación con un estentóreo ¡Viva la Reina! coronó sus palabras. Todos manifestaron con entusiasmo por poder encontrarse de nuevo frente a los enemigos.

Méndez Núñez, en Río de Janeiro, donde se constituía una fuerza naval con unidades venidas de la Península, felicitó a Antequera por el éxito de su viaje de circunnavegación. Le dio las gracias por su venida a la posible zona de operaciones y ordenó que la “Numancia” regresase, al fin, a España. A bordo de su buque insignia, la “Almansa” firmó un mensaje de despedida para la “Numancia” para que fuese leído en la mañ. Para conocer bien cómo era Méndez Núñez y lo que para él suponían la “Numancia” y Antequera, debemos transcribir el mensaje. Decía el General: “Al llegar V.S. a Cádiz con ese buque habrá terminado una campaña que refleja tanta honra sobre los que tomaron parte en ella; que el solo recuerdo de haberla verificado es una compensación más que suficiente de las privaciones, peligros y sufrimientos de toda especie por que ha tenido que pasar *la valiente, sufrida, subordinada e inteligente dotación de la “Numancia”*. —Espera que la Reina y el Gobierno les premien... “Nadie sabe mejor que V.S. (sigue) con quien me unen además de *los estrechos lazos* de la amistad y del compañerismo, *los del reconocimiento que debo al que siempre, y en los momentos más críticos, he visto a mi lado para darme con lealtad y verdadero espíritu militar su franca opinión y su decidida cooperación*”— Cooperación aun si el consejo no era aceptado, pero lo fue las más de las veces... “nadie mejor que V.S. (continúa) repito podrá expresar a la dotación de la “Numancia” los sentimientos que hacia ella me animan. No sólo es el General el que a ellos se dirige; es su antiguo Comandante, es su antiguo compañero, título con que me honro, porque yo no podré nunca olvidar la decisión, la buena voluntad, el valor y sufrimiento que todos sus individuos han manifestado durante nuestra pasada campaña y el respetuoso afecto con que siempre me han distinguido”. —Desea que sus sentimientos tengan un fuerte reflejo en los de sus hombres. Les desea “un próspero y rápido viaje y que terminado éste, puedan todos lo individuos de su dotación encontrar en el seno de sus familias y en el reconocimiento y respeto de sus conciudadanos la envidiable recompensa que tan merecida tienen por sus verdaderamente distinguidos servicios. Sirvase V.S. hacerlo así presente a todos: oficiales, marineros y soldados; y admitir,

también la expresión de mis sentimientos de cariñoso afecto y de la más distinguida consideración—. Dios” etc.

Hemos subrayado lo directamente dirigido a el reconocimiento que Méndez Núñez siente por Antequera por una muy importante y constante colaboración que considera le ha sido muy valiosa... Con respecto de la influencia que Antequera ejercía sobre Méndez Núñez (que era todo un carácter y hombre inteligente) tomamos de Novo y Colson (de su “Historia de la Guerra de España en el Pacífico”): Antequera amigo predilecto de Méndez Núñez y uno de sus más desinteresados leales consejeros... tomaba la iniciativa en los asuntos más trascendentales y con tenacidad sostenía su opinión”.

La “Numancia” llegó a Cádiz el 20 de septiembre (1867); habían transcurrido dos años, siete meses y dieciséis días desde su partida. Antequera había salido de Capitán de Fragata segundo comandante y regresaba Capitán de Navío, Comandante del buque, y victorioso de dos campañas, la de guerra, frente al enemigo y la de mar dominando dos océanos cuyas largas olas imprimiendo muy amplios balances hacían a tantos mantenerse a la expectativa.

Se dio gran importancia a esa vuelta al mundo por parte de las principales potencias navales. También se le dio en España, tanto que además de la medalla de la campaña y combate del Callao, se establecía otra relativa a la vuelta al mundo. Eran medallas recompensa para uso de los que habían llevado a cabo los honrosos hechos. El buque, la “Numancia” también fue condecorado, pues se instaló en él una placa de bronce (hoy está en nuestro Museo Naval), con el lema en Latín: “In Loricata Navis quae Primo Terram Circuivit” (15).

Antequera se manifestaba modesto en grado sumo. Era una de las características más importantes de su modo de ser. A la Diputación de Murcia, por ejemplo, le contesta cuando se le hacía en muy merecido homenaje, se expresa: “El que suscribe, que no le cupo la suerte de distinguirse y sí solo llenar sus deberes, no puede expresar la satisfacción que recibe al verse personalmente felicitado a nombre de esta respetable Corporación” (16).

(15) La visita a la sala dedicada a la “Numancia” en el Museo Naval es altamente sugestiva: Los retratos de los héroes, entre ellos el de Antequera cuyos hechos de guerra y mar presentamos; el modelo de la fragata —en él puede vivirse in mente la acción—; el cuadro de Méndez Núñez cayendo herido en brazos de Antequera... Uniformes; sables, uno de ellos de Antequera. También, en otra vitrina, sus gemelos; su revólver ¿fue con el que redujo a los sublevados en Santa Pola?... Valiosa reliquia: un trozo del costado de la “Numancia”, acorazado, atravesado por el terrible impacto de uno de aquellos cañones “gigantes” del Callao. Una bala incrustada en la “Almansa”... balas mensajeras de muerte aquel glorioso día...

(16) Merece transcribirse la continuación por el amor a la Patria que refleja: El entusiasmo de esa provincia (Murcia) es una prueba más del vigor que conserva en España *el espíritu público*, principal fuente que inspira a sus hijos a sacrificarse siempre en aras de la Patria; *base segura de la victoria del Callao*, como de la mayor parte de los grandes hechos llevados a cabo por las Armadas de los grandes pueblos”.

Una vez en España, Antequera desempeña destinos muy importantes en el mando y la Administración de la Armada, en tierra; pero como estamos exponiendo en esta parte del estudio de la figura del Almirante Antequera, el aspecto de LA ACCION; de servicios de Mar y de Guerra... nos ponemos ya en el momento en que toma el mando de una escuadra (dic. 1869). Se le da teniendo en cuenta sus cualidades y su amor al mantenimiento de la Disciplina, pues la escuadra en cuestión, la del Mediterráneo basada en Cartagena está muy lejos de tenerla. Es consecuencia, sin duda, del golpe revolucionario antidinástico de Cádiz. Los hombres, muchos, no saben aún discernir los alcances de la Libertad proclamada precisamente en los buques fondeados en aquella bahía... punto de partida de aquella Revolución de Septiembre que pronto prendió en toda España.

Como Antequera es tan sólo Brigadier, se le otorga la Insignia de Preferencia con las prerrogativas que ello tiene para el mando de la escuadra.

Se distinguen en la turbulencia grupos de las dotaciones de las fragatas “Zaragoza” (precisamente la insignia en el pronunciamiento de Cádiz) y la “Villa de Madrid”... Antequera puso en práctica un buen procedimiento para alejar a los hombres de la política, él fue imprimir la mayor actividad profesional que pudo. Ello iba dando buenos resultados pero faltaba el broche final para imponer la autoridad. Antequera llevó los barcos a Santa Pola, para allí efectuar ejercicios y tenerlos alejados de Cartagena donde el ambiente, en lo civil, hervía (en 1873 sería el movimiento cantonal)... Una noche, Antequera, revolver en mano, seguido por algunos de sus oficiales irrumpe en donde estaban reunidos los sediciosos, a bordo de la “Villa de Madrid”... Los reduce sin efusión de sangre: Valor, Decisión, don de Mando... Todo esto se manifestaba.

Topete, Ministro de Marina, que se pronunció pero sabe muy bien cuán importante es la Disciplina, felicita a Antequera, aprobando todas las disposiciones por él tomadas. “Espera —dice— que su tino, firmeza y conveniente prudencia, secundados por los esfuerzos de los Comandantes y Oficiales que sirven a sus órdenes sabrán conservar en esa escuadra el orden, subordinación y disciplina que han sido siempre el más distinguido distintivo de nuestra Marina de Guerra, y que serán pronto un irreprochable modelo las fuerzas que hoy tiene a sus órdenes”... Le promete su apoyo en todo cuanto haga.

Méndez Núñez, preside el Almirantazgo. Conoce muy bien a Antequera. Le ofrece todo lo que es necesario para poner esos buques eficientes, a alto nivel profesional: “Todo lo necesario para que *bajo su entendida inspiración, con las cualidades que le distinguen y que esta Corporación, la Armada, se complace en reconocer*”, bajo ella, “pronto los buques de esa escuadra se encontrarán en estado de brillante instrucción”... La Instrucción, el Adiestramiento son sin duda (lo eran entonces y ahora) un magnífico tónico para elevar el Espíritu Militar y robustecer la Disciplina. Eso lo sabían muy bien Méndez Núñez y Antequera, y lo vemos nosotros en nuestro tiempo más moderno.

Puenteamos tiempos y destinos de tierra de gran importancia en los que Antequera hará una gran labor por la Armada y siempre por España. Estos tiempos —ya se dijo—, esas actividades serán objeto de apartados y capítulos distintos del que venimos considerando aunque hay momentos sin duda que los límites, como todo lo que no es matemático no pueden estar muy definidos y Antequera es el mismo cuando está en los órganos de administración y mando de la Armada, a veces como figura rectora. Claro está que el estilo de mando será diferente al serlo la circunstancia. El es inteligente y sabe lo que pesa LA CIRCUNSTANCIA (de mar o de guerra) antes de que el filósofo moderno lo pusiese de manifiesto en sabias palabras.

Antequera es Contralmirante desde septiembre de 1869. En Madrid, reemplazó dos veces al Ministro de Marina y en marzo de 1871 fue nombrado Comandante General del Departamento de Cartagena pero no llegó a encargarse de su destino por ser incompatible con el ejercicio de Senador de Reino...

Es nombrado Comandante General del Apostadero de Filipinas, deja momentáneamente el Senado y toma posesión de aquel mando en abril de 1873. En este destino va a desarrollar la gran actividad de que vemos era capaz y que era su estilo de vida. Nada más llegar emprende un viaje de inspección de las fuerzas y apostaderos que tiene a sus órdenes en aquel dédalo de islas y canales que componen el vasto archipiélago. Lo hace en la goleta "Filomena". Por entonces la lucha contra la piratería de moros de Mindanao y sobre todo de Joló e islas cercanas, continúa. Habían mejorado mucho nuestras fuerzas desde la puesta en servicio de los pequeños cañoneros de vapor que sustituyeron a las heroicas "falúas" de vela y remo... Pero la situación seguía siendo "de guerra". El año anterior se había sublevado la guarnición de Cavite, donde estaba, como es sabido, nuestro Arsenal, con muerte de algunos oficiales de Marina. El Contralmirante Mac-Crohon, antecesor de Antequera en el mando había hecho una operación de castigo sobre Joló y ello había tranquilizado algo a aquellos moros... Pero es en 1874 cuando hay que castigar de nuevo a los de Pateán; lo hace la goleta "Santa Lucía" que manda el Capitán de Fragata D. Pascual Cervera... Los de Joló atacan nuestra Estación Naval de Balabac. Son rechazados a costa de algunas sensibles pérdidas por nuestra parte... Antequera prepara en cierto modo la campaña contra los moros de Joló del Contralmirante Malcampo (se hizo ya en tiempos del sucesor de Antequera el también Contralmirante D. Manuel de la Pezuela) (17).

Algo muy importante que hizo Antequera fue concienciar a muchos la importancia que tenía el traslado del Arsenal de Cavite a Subic, pues el pri-

(17) Antequera estudió a fondo el traslado del Arsenal a Subic. Nos da idea el siguiente párrafo: "Camino de hierro: Unicas obras 4 ó 5 entes en los llanos de Bucalán o la Pampangá y una garganta formada por una estribación de la espalda de Mariveles y otra sierra más pequeña, dificultad que podrá vencerse sin túnel y con sólo un moderado zig-zag para vencer el desnivel..." No olvida, naturalmente, el empleo de torpedos, fijos, y automóviles, en la defensa que estudia, complementando el despliegue artillero... Un estudio concienzudo.

mero, el existente, no tenía condiciones de defensa para una escuadra que por debilidad relativa con un enemigo tuviese necesidad de refugiarse a su amparo. Ya se verá en 1898, con ocasión del ataque de la escuadra americana, la razón que tenía Antequera... Seguirá impulsando el cambio una vez que cesó en su mando y regresó a España. Primero lo hace en el Congreso. Más adelante (1886) escribirá a Valcárcel, siendo éste Comandante del Apostadero Filipino: “El puerto de Subic es un puerto militar en que la Naturaleza parece que se anticipa a presentar todas las ventajas que hoy necesitan las fortificaciones modernas, teniendo bahía, antepuerto y dársena, ésta a corta distancia de Manila, a seis leguas... No conozco ningún puerto en el mundo como Subic, para puerto de defensa”... Con respecto al Arsenal de Cavite en cambio decía: “No presta abrigo a ningún buque; donde los buques grandes han de fondear a más de seis millas (de las baterías), y por consiguiente no son amparados por la artillería de la plaza. Es ese un arsenal que está en el glacis de la fortaleza y resulta que no es plaza ni arsenal por sus malas condiciones”... Después de ocurrido lo de las Carolinas, Antequera insiste. Dice: “Si lo que ha estado a punto de suceder con Alemania (1885) se repitiese con ésta o con cualquiera otra nación que teniendo superioridad de fuerza naval... se ofrece al enemigo la primera victoria que puede alcanzar sin el menor riesgo de ser ofendido (eso ocurrirá en 1898) y obtener la fuerza moral que representa la destrucción del único arsenal del archipiélago”... Antequera sabía perfectamente que España no podría tener en el Archipiélago Filipino más que fuerzas (navales) adecuadas a hacer la guerra a los moros y no a una fuerza naval perteneciente a una potencia marítima extranjera, y suponiendo, que ya era mucho suponer, que en España se hubiese dispuesto de escuadra para hacer frente al atacante, la enorme distancia haría que nuestras fuerzas llegarían tarde. La inteligencia de Antequera y su preparación profesional le hacían ver perfectamente lo que podía ocurrir; lo que ocurrió.

En lo que a Subic se refiere el Almirante Montojo (1898) quiso buscar el establecerse en aquel puerto, con su escuadra “en fortaleza”, o “en castillo” (figura clásica para una fuerza atacada por otra de superioridad manifiesta, en este caso aplastante). Al ver que en Subic no se había preparado nada (él no podía hacerlo con sus medios) decidió volver a la bahía de Manila, cerca de Cavite, y allí fue la “ejecución” de su débil escuadra, con la última fase del combate cerca del Arsenal. Poco pudo ayudarle la batería de Punta Sangley, dotada tan solo de dos piezas de 15 cm. Si se hubiese hecho caso a Antequera la escuadra americana lo hubiese tenido mucho más difícil en Subic. Quién sabe cómo se hubiesen desarrollado los acontecimientos sin el aniquilamiento de la escuadra

Dos años aproximadamente dura el mando de Antequera en Filipinas; al regreso a la Península, su maltratada salud por aquel clima, su intensa actividad y lo que cuelga de las fatigas físicas de la vuelta al mundo, del regreso de la campaña del Pacífico, hacen que tenga que pedir un permiso de recuperación que pasa en Vichy... Después de esos cuatro meses, vuelta a

la brega de la superior administración de la Armada. Es en 1876 cuando es Ministro de Marina. Sus actividades en estos puestos quedan para ser expuestas en otros apartados...

En 1879 se le da el mando de la Escuadra de Instrucción. El título explica su finalidad: una agrupación naval encargada de mejorar todo cuanto puede conseguirse en la táctica y en la maniobra, para después hacerlo extensivo a todos los buques de la Armada, en cada uno en la medida que corresponda. Esta escuadra se componía en este momento de las fragatas “Numancia” y “Blanca”, de la corbeta “Arapiles” y del vapor “Gaditano”... Pero no se trataba en este caso tan solo de la función peculiar antes esbozada. La disciplina andaba mal, otra vez, en los buques y el mando adecuado para mejorar la instrucción y para mejorar la disciplina se considera que es el Contralmirante D. Juan Bautista Antequera. Ya lo había hecho muy bien en la escuadra de 1869... Y de nuevo arregla todo. Una vez más la actividad, el ejercicio y adiestramiento, su ejemplo, y el exigir el cumplimiento del deber, constituyeron la panacea. Movi6 sus buques en las aguas mediterráneas, tomando Mah6n como centro de su actividad, cuajada 6sta de maniobras guerreras y marineras... Mah6n —de paso— fue objeto del estudio militar de Antequera, en que se refiere a la mejora de la fortificaci6n de tan importante puerto de guerra. Dice mucho de lo que arregl6 el comunicado que recibe cuando toma el mando: “El Gobierno —dice— tiene confianzas de que a pesar de que al parecer el movimiento revolucionario ha abortado, se pretende sublevar a los buques, y se indica que empezaran por el asesinato de V.E.”... Era el impulso del revolucionario Ruiz Zorrilla (18).

Vuelta de nuevo a Madrid; vuelta a su trabajo “T6cnico y Facultativo”; es el alma de toda mejora... El 16 de julio de 1885 es ascendido a Vicealmirante.

Y se piensa de nuevo en D. Juan Bautista Antequera para el puesto de la mayor responsabilidad. Un mando de guerra en circunstancias muy dif6ciles. Mando de la escuadra de combate ante un posible enemigo de muy superior fuerza.

Y es que surgi6 el conflicto con Alemania con respecto a Las Carolinas: La ca6nenera “Iltis” de esa naci6n se hab6a presentado en la isla de Yap y su fuerza de desembarco hab6a izado la Bandera Alemana. Corre el a6o 1885 (19).

(18) El turbulento revolucionario D. Manuel Ruiz Zorrilla; sublevador por antonomasia: Badajoz y Sto. Domingo de la Calzada, en 1883; Seo de Urgel en 1884; y el mismo a6o Monte Norala y Sta. Coloma del Farn6s. En 1886 ser6a el impulsor de la sublevaci6n de Villacampa, en Madrid; provocada por 6l desde Par6s.

(19) Las Carolinas estaban abandonadas. Escaseaba la gente para poblar la tropa, para guarnecer tan vastas posesiones del Imperio de Ultramar. Ingleses y alemanes hab6an pedido al Gobierno Espa6ol establecer factor6as... En 1875 se decide su ocupaci6n en vista de las ap6tencias extranjeras. Nuestra expedici6n encuentra la isla de Yap con la Bandera Alemana izada. Hab6a desembarcado un destacamento del ca6nenero alem6n Iltis... No hay choque de

La escuadra que se pudo constituir para hacer frente a la que pudieran poner enfrente los alemanes se componía de dos fragatas blindadas, la “Numancia” y la “Vitoria” y cuatro de madera: la “Almansa”, la “Gerona”, la “Navarra” y la “Carmen”, con un total de 76 bocas de fuego. Se sabía que Alemania tenía 12 buques blindados, dos de ellos antiguos (1867) y 10 modernos; un total de 84.834 tons., (los españoles sumaban 28.953 tons.); la artillería de los alemanes llegaba a 245 bocas de fuego. Se ve pues la inferioridad de fuerzas que hubiese habido entre las escuadras que pudiesen aliarse en la batalla.

Se consideraba que la escuadra española en cuestión debía mandarla en principio, por la cuantía de sus fuerzas, un Contralmirante (concepto de entonces, predominando la cuantía de fuerzas sobre la misión a desempeñar). Antequera era ya Vicealmirante; había sido dos veces Ministro de Marina; tenía 61 años, edad avanzada para entonces... ¡No importa! El Gobierno le nombra considerándole el Almirante más apropiado para poner la fuerza en el mejor estado de preparación. El acepta el honor y se pone al frente de esa escuadra “de combate”, tan sólo con la condición de que se dé a conocer oficialmente el bajo estado de eficacia de los buques. Se le conceden “*en grado máximo* toda la amplitud de facultades que las Ordenanzas confieren a los Comandantes Generales de Escuadra”: realización de ejercicios, consumos extraordinarios, concesión de repuestos... Se incorporaron a la escuadra la cañonera “Paz” y los torpederos “Rigel” y “Castor”... Las maniobras y ejercicios menudean. Antequera sigue estudiando la mejora de las fortificaciones de Mahón, buen punto de espera y de concentración para cualquier inquietud en el lejano Pacífico empleándose el Canal de Suez (20).

Pasó el peligro del conflicto bélico por la intervención del Sumo Pontífice de Roma, nombrado mediador por iniciativa del Canciller Bismarck. Pasó el peligro pero no se pudieron quizá sacar consecuencias para el futuro. Digo que no se pudo, pues si en efecto se conocía perfectamente que teniendo posesiones lejanas en Ultramar era totalmente necesario tener una fuerte Marina susceptible de dividirse en dos o tres fuertes escuadras, se conocía, sí; lo conocían hombres de Gobierno civiles aunque la inquietud constante la tuviesen los Marinos, y Marinos de empuje de Antequera, sí, pero... ¿y los medios económicos? Todo un siglo venía transcurriendo de contiendas civiles en nuestra Patria... Y las necesidades seguían, allá lejos, muy lejos, al otro lado de los océanos estaban Cuba y Filipinas...

armas. El Canciller germano Bismarck propone y se aprueba un arbitraje por el Papa. León XIII decide la soberanía española pero con permiso de establecer factorías los alemanes. De este modo queda resuelto el conflicto. Se estuvo muy cerca de la guerra.

(20) Cuando se construyó el acorazado “Pelayo” se puso como condición a los astilleros (Forges et Chantiers de la Méditerranée de Tolón) que su calado fuese tal que hiciese posible el paso por el Canal de Suez. Años después (1898) dicho buque, con el crucero “Carlos V” y algunos cruceros auxiliares esbozarán la acción de ir a reforzar la escuadra de Filipinas. Se frenó al resultar tardía.

El mando de la escuadra dispuesta para el conflicto de Las Carolinas fue la última manifestación de las cualidades de Antequera puestas en tensión y plena actividad a flote y frente al enemigo, en este caso el posible y probable enemigo, manifestación del aspecto ACCION, de hombre de acción que en lo profesional (sin quitar en otros aspectos) tuvo don Juan Bautista Antequera, nuestro Almirante (21).

Antequera cesa en el mando de la escuadra y vuelve a Madrid. Toma posesión de su destino, de Vicepresidente del “Centro Facultativo y Consultivo de la Armada” (enero de 1886)... Siguen años de trabajo intenso, luchando por la modernización de esa Armada tan querida para él; con eficaces unidades de combate... Su salud se resiente más y más. Pide licencia para reponerse en el balneario de Alhama de Murcia... Aun allí su actividad persiste; su inquietud persiste. Mantiene correspondencia con Cánovas, no orientada a acción política alguna sino a laborar por el progreso de la Armada... Fallece el 10 de mayo de 1890... Fin de una vida consagrada a su profesión y a su Patria.

POST MORTEM

El entierro de don Juan Bautista Antequera fue presidido por un representante de la Corona. En los Departamentos Marítimos se celebraron solemnes exequias dando al finado honores de Almirante con mando de Escuadra... En Madrid también se celebraron funerales presididos, en su parte oficial, por el Presidente del Gobierno acompañado por el Ministro de Marina; asistiendo multitud de Generales, Jefes y Oficiales de la Armada y del Ejército, nombrados y por su propia voluntad...

Muy pronto se reconocieron públicamente una vez más los méritos de Antequera, ordenándose por Real Orden de 21 de mayo de 1890 que sus restos fuesen trasladados, pasado el tiempo reglamentario, al Panteón de Marinos Ilustres: “Para estímulo de cuantos sirven en la Armada y en atención a los importantes servicios que prestó en su gloriosa y dilatada carrera”: así rezaba la Real Orden.

Lo mucho bueno que se dijo en las Cámaras por los representantes de la Nación quede para rubricar los apartados de este trabajo que atienden al desarrollo de sus actividades profesionales en la Administración y Mando de la Armada y su obligada relación con la política de defensa.

(21) La escuadra de 1885 era además de pobre en número, una fuerza a base de fragatas. Ya era evidente la necesidad de tener cruceros, y acorazados, y torpederos de alta mar... y submarinos. El esfuerzo que en este sentido hizo Antequera puede verse al detalle en otros apartados de este estudio... Era 1884 cuando en contra de un gran sector de opinión, Antequera encargaba la construcción del acorazado “Pelayo” (fue botado en 1887). De la Guardia en los valiosos comentarios de sus “Datos para un Crónica” dice con acierto: “El único buque de representación de que ha dispuesto España durante más de veinte años”... Producto del clarividente esfuerzo de Antequera.

Era 1892 (se ve pues que no se olvidaba al finado Almirante) cuando el reconocimiento de sus méritos y servicios se produjo en la forma de la concesión Real de un Título Nobiliario en la persona de su hijo Juan Bautista, el título de Conde de Santa Pola... Y es que cuando sus méritos se produjeron en 1869 haciendo con su valor y prudencia que abortase un pronunciamiento en la escuadra de su mando, los hechos tuvieron lugar en Santa Pola a donde llevó los buques para mejor reducir a los sediciosos; entonces, por razones políticas no convino darle mucha publicidad al hecho... Después se le recordó queriéndose recompensar a Antequera con la Cruz de Carlos III pero él con gran modestia, renunció a tal recompensa por haber pasado el tiempo. Ahora el hijo, queriendo justamente ensalzar la figura del padre aceptó el Título. El Escudo de Armas que se le concedió llevaba sobre la Corona Condal un Globo Terráqueo y una cartela con el lema: "In loricata navis primus circumdediste me", en cierto modo semejante al de Elcano.

El traslado de los restos del Almirante Antequera al Panteón se hizo en 1922. Desde Cartagena fueron llevados por el cañonero "Don Alvaro de Bazán". Este llegó al Arsenal de la Carraca. En la avanzadilla se hicieron honores al cañón. En la explanada de Norte, ante la entrada principal del Panteón, las tropas que rendían honores: Una columna de desembarco de la escuadra y un batallón de Infantería de Marina, desfilaron ante el cadáver en su féretro portado sobre un armón con cañón, de desembarco (tirado por marinería) cubierto el féretro por la Bandera Nacional. En el momento de darle tierra en el mausoleo provisional preparado al efecto se hizo una descarga de fusilería... Los buques fondeados en el Arsenal también habían hecho las salvas al cañón...

Otro honor que se debía a Antequera era que hubiese un buque de la Armada que llevase su nombre. En 1930 se le dio a un moderno destructor de la serie de los "Churruca"; el "Antequera" fue el n.º 8 de la serie. Fue construido en Cartagena como todos los destructores de esa clase. (-X-)

Restos en el Panteón de Marinos Ilustres; Título nobiliario y buque de guerra con su nombre proclaman ante la Armada y ante la Nación la bien justificada fama del Almirante don Juan Bautista Antequera.

(-X-) Sus características 1.530 tons. de desplazamiento. Eslora, manga y puntal, 101 × 9,6 × 3 mts. Salió con 5 cañones de 120 mm. y 1 a/a de 76 mm. y 4 ametralladoras. Seis tubos de lanzar torpedos de 533 mm. Dos morteros lanzacargas de profundidad y otras en varadero a popa. Más tarde varió algo la artillería. Su máquina de 42.000 caballos le permitía dar una velocidad de 36 nudos. Tenía una autonomía de 4.500 millas a 14 nudos.

ORGANIZACION MINISTERIAL Y LEY DE ESCUADRA DE ANTEQUERA

José BLANCO NUÑEZ

Capitán de Fragata.

Profesor de la Escuela de Guerra Naval

Cuando D. Alfonso XII es restaurado en el trono, en los Campos de Sagunto, por el Ejército del Centro, la situación naval de nuestra Patria era más que lamentable. Desde el brillante momento de El Callao, casi nada se había hecho y la Armada consistía en una especie de Museo Naval Flotante. Desgraciadamente, ese mínimo de material se correlacionaba con un máximo en la amenaza, que intentaremos concretar a continuación para demostrar lo imprescindible que resultaba en aquel momento, como en todos los de la HISTORIA desde que Caín utilizó la quijada de burro, determinar las necesidades, obtener y desplegar una Fuerza Naval capaz de contrarrestarla.

LA AMENAZA

Apenas iniciado el ocaso del Imperio Español en América se manifestó la apetencia norteamericana sobre nuestra caribeña perla. El “destino manifiesto” que arrumbó en su nacimiento al W verdadero, procurando y consiguiendo arrebatar, al recién nacido México, sus estados tejanos y californianos, miró al S y se encontró con la Isla que preside la geoestrategia del seno mexicano.

El Virrey de México, D. Francisco Xavier de Venegas, recibía en fecha tempranísima (10-04-1812) cierta comunicación del Embajador de Washington, D. Luis de Onís, dándole cuenta de la existencia en la Secretaría de Estado de dicha capital de un mapa que incluía nuestra Isla de Cuba dentro de los futuros límites de los Estados Unidos del Norte (1).

Cuando los 100.000 hijos, aquéllos de San Luis, iban en pos del Trocadero, John Quircy Adams, que fue el redactor de la declaración de Monroe, a la sazón Secretario de Estado, enviaba un despacho al Embajador Norteamericano ante S.M. Católica (D. Fernando VII) Mr. Nelson, que decía así:

“La guerra empeñada entre España y Francia (así calificaba la expedición de Angulema) podría en sus consecuencias comprometer los intereses norteamericanos (alusión a Cuba y Puerto Rico...) esas islas, por su posición

(1) Luis Izaga, S. I. “La doctrina Monroe”. Ed. *Razón y Fe*. Madrid, 1929.

local, son apéndices naturales del continente americano y una de ellas, la Isla de Cuba, casi a la vista de nuestras costas, ha venido a ser, por una multitud de razones, de trascendental importancia para los intereses políticos y comerciales de nuestra unión; tantos y tan fuertes son los vínculos que sujetan a la Isla de Cuba a la unión norteamericana, que casi es imposible resistir a la convicción de que la anexión de Cuba a nuestra República Federal será indispensable para la continuación de la Unión y el mantenimiento de su integridad.”

Está claro, pues, que desde 1812 y con más o menos virulencia y con distintos métodos, entre los cuales destacarían los intentos de compra, rechazados caballerosamente por los gobiernos españoles, los EE.UU. amenazaban nuestras islas del Caribe, último resto de nuestro Imperio Americano; Filipinas, como todo el mundo sabe, fue decisión posterior.

El primer intento de compra lo concretó, en 1848, el Presidente Polk. Ofertó 100 millones de pesos. El Presidente Buchanan, (1857-1861) volvió a la carga: “La definitiva adquisición de Cuba —decía una comisión senatorial norteamericana en esa presidencia— puede ser considerada como un propósito fijo de los EE.UU., un propósito resultante de las necesidades políticas y geográficas que han sido reconocidas por todos los partidos y por todas las administraciones y, con respecto a la cual, se ha expresado la voz popular con unanimidad superior a la mostrada en ningún otro asunto de política nacional del que hasta ahora se haya ocupado la mente pública.”

Luego, aunque no hubiese habido grito en Baire el 9 de octubre de 1868, ni paz en Zanjón diez años más tarde, la amenaza estaba patente en la continuada ambición norteamericana sobre nuestras islas y tan clara la percibía el Almirante Antequera que la predijo para el final del siglo, como en efecto sucedió.

La amenaza africana latía también después de la “Guerra grande y la paz chica”, las 10.000 bajas y los 237 millones de reales gastados en la guerra (1859-1860) dejaron mal sabor de boca en el pueblo español que desaprobó, en general, el tratado firmado por el General García pero que, según Aniceto-Ramos (2), fue honrosísimo pues no explotó al vencido.

En el tratado se nos cedían terrenos con pleno dominio y soberanía, lo que ahora conocemos bajo el nombre de Zonas de Seguridad, para la protección de Ceuta y Melilla, el establecimiento de Santa Cruz de Mar Pequeña para pesquerías, indemnización de guerra de 20 millones de duros y ocupación transitoria de Tetuán en garantía de los pagos (donde permanecemos hasta 1862), pero allí quedaba otra amenaza que había que conjurar, pues los rifeños seguían ajustándose el yelmo...

La amenaza alemana, por el contrario, no debió ser percibida claramente, pues el conflicto o crisis (3), nos pilló con tal falta de preparación que

(2) Diccionario de Historia de España. Revista de Occidente. Madrid, 1952.

(3) Ver “Centenario de una Crisis”, de este mismo autor. RGM. Ago-sep., 1985.

sólo pudimos enviar a la venerable “D.^a María de Molina”, con terribles achaques propios de su vejez, a reforzar la Escuadra de Filipinas y, según Díez de Rivera (4), para improvisar una Marina se le dio a un prestigioso Jefe de Artillería de la Armada”, a la sazón en Italia, la siguiente orden:

“Con todo sigilo y sin perder momento sírvase V.S. investigar los buques de combate enteramente listos, cuya adquisición sea posible y conveniente, enviando con toda urgencia proposiciones de venta y especificaciones de los mismos.

Nunca como en esta ocasión el reconocido celo e Inteligencia de V.S. podrá prestar un importante servicio a la Patria.” Dios guarde a V.S. muchos años.

Madrid 25-08-85. (Era Ministro desde el 13 de julio anterior el Vicealmirante Pezuela, en relevo de Antequera).

¡Ahí queda eso!, menuda determinación de necesidades, ni tipos, ni características, ni presupuesto, ni nada de nada, ni siquiera dietas de viaje le dieron al Jefe de Artillería, que seguramente era el Brigadier González Hontoria que desde mayo de 1885 presidía la Junta Inspector de Fabricación de los cañones de su sistema (5).

LA ORGANIZACION DEL MINISTERIO

Cuando D. J. B. Antequera, accedió por segunda vez al sillón ministerial (18-01-1884), su primera preocupación fue la orgánica. Heredó la de Oreyro (1875) recogida por Díez de Rivera (4) con la novedad de la Junta Reorganizadora de la Armada, creada por el Contraalmirante Valcárcel y Ussel de Guimbará, cuando fue Ministro en 1883 y disuelta por el Vicealmirante Pezuela. La citada Junta reorganizadora (precursora del COMESPLAN) pasó después a denominarse Junta Consultiva de la Armada en R.O. que no hemos encontrado (en la organización Oreyro, se constituyó una Junta Superior Consultiva que debía ser oída preceptivamente por el Ministro en cuestiones de Personal, Hidrografía, Navegación, Puertos, Clasificación de Material, Presupuestos y Expropiaciones. Su mayor ocupación fue la clasificación de personal y las propuestas de ternas para los destinos), en principio contaba con dos Senadores y dos Diputados, números más tarde rebajados a la mitad y a los que Antequera cambió de lugar, trasladándolos a la Junta de Directores, a la cual encargó los cometidos siguientes:

1.º La formación de los presupuestos generales y redacción de la Memoria que debe acompañarlos, donde se dará cuenta de los mismos.

(4) Pascual Díez de Rivera y Casares. *Orgánica Naval*. Madrid, 1934.

(5) González Hontoria: *Notas Biográficas*. Paz G.^a de Paredes y Rguez. de Austria. RAM. Nov., 1989.

2.º Limitar y distribuir los créditos de que mensualmente deba hacerse uso.

3.º Resolver los expedientes que se relacionen con la Subsecretaría y las Direcciones, o entre éstas, cuando no haya acuerdo entre el Subsecretario y los Directores.

4.º La resolución de los casos dudosos no previstos en leyes o reglamentos que se susciten entre la Subsecretaría y las Direcciones, o entre éstas.

Pero la principal reforma de Antequera, que Díez de Rivera no comenta quizá porque la Organización Beranger (1885) la fulminó rápidamente, fue el elevar de categoría a los Directores del Material, Personal y Marina Mercante, porque, decía el Almirante:

“He preferido una Organización que conservando la libre iniciativa e indiscutible Autoridad del Ministro, coloca a su lado jefes de elevada jerarquía y de reconocida competencia, que puedan aconsejarle con unidad de criterio en las diversas ramas en que habrá de dividirse la gestión ministerial, que son: Material, Personal y Marina Mercante” (6).

La misión de la Junta Consultiva, la fijó así:

“La Junta Superior Consultiva, aumentada con el personal facultativo necesario para toda clase de trabajo técnico y libre de los asuntos de escasa importancia y de otros que, como la clasificación del personal, la ocupaban mucho tiempo, y hoy queda, a cargo de una comisión especial, estará en completa libertad y con el desahogo indispensable para dedicarse al estudio de los problemas que es necesario resolver, a fin de cambiar por completo el material antiguo, ya en el último período de vida, y de resolver las demás cuestiones técnicas que el Ministro tenga conveniente someter a su autorizado dictamen”

ORGANIGRAMA

Como pueden observar en el Organigrama adjunto, la traducción a lo actual sería:

AJAL + ALPER + INGE + INTERVENCION = J. DE DIRECTORES
EMA = SUBSECRETARIA + JUNTA SUPERIOR CONSULTIVA
INSPECCIONES CUERPOS = INSPECCIONES CUERPOS

(6) 26-04-1884 R.O. Aprobado nuevo Reglamento para el Régimen Interior del Ministerio del Ramo. Exposición.

MINISTRO
D. J. B. ANTEQUERA

SECRETARIA PARTICULAR
COL. IMA, D. MANUEL MOZO Y DIAZ
DE ROBLES
5 OFICIALES DE SECRETARIA

SUBSECRETARIA
RAMON TOPETE Y CARRALLO

NEGOCIADO 10 (SECRETARIA)
IN. 14 FEDERICO ARDILS Y CASAS
IN. JUAN PASTORINI Y VACHER
IN. D. ENRIQUE RAMOS
OF. 29 A D. JOSE MENDEZ

REGISTRO - LEGISLACION
(COLECCION REGLAMENTOS)
C.F. D. RAMON AUBON Y VILLALON

NEGOCIADO 20 (OPERACIONES)
CN. D. BUENAVENTURA PILLON
IN. 14 D. ANTONIO MONTIJO
IN. D. CARLOS ESPARRA
CR. N. D. RAMON PLA

NEGOCIADO 30 (MARINA MERCANTE)
C.F. D. FELIPE CANGA-ARGUELLES
IN. 14 D. RAMON VALENTI
IN. D. BERNARDO NAVARRO

NEGOCIADO 40 (ESTADISTICA)
C.F. D. JOSE GÓMEZ IMAZ
IN. D. JOSE ITURRALDE

JUNTA DE DIRECTORES
MINISTRO - SUBSECRETARIO - J. SENADOR
1 - VICESENADOR - DIRECTORES PERSONAL
MATERIAL Y CONTABILIDAD

NEGOCIADO 14 (SECRETARIA)
IN. 14 CONCAS
IN. CASTAÑO

NEGOCIADO 24 (ARSENALES)
C.F. D. JACOBO VARELA
C.F. D. JOAQUIN CINCUNGUI
IN. D. FRANCISCO ESTEBERDO

NEGOCIADO 36 (NUEVAS CONSTRUCC.)
I. 24 J. FERNANDEZ DE HARO
I. Y 14. ENRIQUE GA DE ANGLU
I. 29 AUXILIAR PETERMINI VIZ

NEGOCIADO 46 (ARTILLERIA)
LOR. AR. J. GONZALEZ HONORIA
CIE. AR. J. ARIZA E HIDALGO

NEGOCIADO 16 (SECRETARIA)
IN. 14 D. F. VILLAMIL Y FUEZ
IN. D. LUIS M. SARZ

NEGOCIADO 26 (DETALLES CG. I.
COMPA Y ESQUETAS)
IN. 14 D. F. VILLAMIL Y FUEZ
Y 2 OFICIALES OTROS CUERPOS

NEGOCIADO 36 (DETALLES PARA FOR
MOS Y PLANOS)
COM. IMA, FELIX SALOMON Y LUISERO
Y 7 JEFS Y OF. OTROS CUERPOS

NEGOCIADO 46 (PROHIBICION Y SUBF.
IN. 19 D. ANTONIO PINETRO Y MARTE
Y 2 OFICIALES MAS

NEGOCIADO 56 (MARINERIA)
C.F. D. JUSTIN BELGIANI Y MEJIA
IN. D. LUIS GÓMEZ OLIVARES

DIRECCION MATERIAL
C.A. D. J. MARTINEZ ILLESICAS

NEGOCIADO 56
COMISARIO D. ISIDORO ALEMAN
CCOR. D. BERNARDINO DOMATE

DIRECCION PERSONAL
C.A. D. EDUARDO BUTLER Y
ANGUITA

DIRECCION DE CONTABILIDAD
IN. D. JOAQUIN ARANDA Y PERY
CR. D. MARIANO DE MURCIA Y GA
CR. D. MARIANO DE MURCIA Y OMZ

INTERVENCION CENTRAL
SR. D. A. DE REINA Y RAIGADA
12 OFICIALES CUERPO ADMINISTRACION

JUNTA SUPERIOR CONSULTIVA DE MARINA
ALMIRANTE D. LUIS RZ. PIZON Y ALVAREZ
V.A. D. GUILLERMO CHACON Y MALDONADO
4 VOCALES OF. GRANES. Y 1 INC. CAPITANOS

PRIMERA SECCION
ASUNTOS GENERALES
C.F. D. JOSE PAREDES Y CHACON
Y 2 OFICIALES

SEGUNDA SECCION
CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS
I 14. D. CASIMIRO DE BONA
Y 2 INGENIEROS

TERCERA SECCION
ARTILLERIA
BRIGADER 179 D. GASPAR SALCEDO
Y 2 ARTILLEROS

CUARTA SECCION
HIDROGRAFIA
CN. 1ER DIOX. HIDROGRAFIA
D. IGNACIO GARCIA DE TUDELA

INSPECCIONES
CUERPOS

INGENIEROS NAVALES
I.G. D. HILARIO NAVAL CAYEDA
1 AYUDANTE SECRETARIO

INFANTERIA DE MARINA
PARISCAL DE CAMPO
D. JOSE MONTERO Y SUBIELA
1 AYUDANTE SECRETARIO

ARTILLERIA
M.C. D. ENRIQUE BARRIE Y LABROS
1 AYUDANTE SECRETARIO

SANIDAD
I.G. D. MANUEL CHESIO Y AÑEZ
Y 2 OFICIALES

(1) También denominada JUNTA REORGANIZADORA

Dato curioso es el número de Almirantes, Jefes y Oficiales destinados en aquel Ministerio de Antequera: 98.

El Senador del Reino de la Junta de Directores era el Excmo. Sr. D. Salvador Albacete y el Diputado a Cortés el Excmo. Sr. D. Antonio Maura y Montaner que inició su campaña en pro de la reorganización de la Marina precisamente en 1885.

El Proyecto de Ley de Fuerzas Navales, elaborado por la Junta Reorganizadora de la Armada

Una vez reorganizado el Ministerio en la forma que hemos descrito, Antequera se apoyó en cinco Jefes de muchísimo prestigio a los cuales a partir de entonces, se les conoce bajo el apelativo del “Pentágono”. Como pueden observar en el Organigrama adjunto, por los destinos que ocupaban hasta entonces, estaban al tanto de todo lo que ocurría en la Armada, pues el TTNN de 1.ª D. Ramón Auñón y Villalón (ascendió a CF. en 03-09-84), que en el 98 llegaría a Ministro, fue el verdadero padre de la colección de Reglamentos, los TTNN de 1.ª Clase Ardois, Concas y Villaamil, ocupaban las secretarías de la Subsecretaría, de Material y de Personal y Piñeiro (El Comte. de Quilla del Paz [7]) el negociado de Marinería de esta última Dirección de Personal.

Sin embargo, el Pentágono no responde a realidad orgánica alguna, pues hemos estudiado las hojas de servicio de Concas, Villaamil y Auñón y los únicos destinos que reflejan son los que coinciden con el Organigrama que hemos confeccionado. Sin embargo nos queda una duda y es que Concas firma, como Secretario de la 1.ª Sección de la Junta Reorganizadora, el Proyecto de Ley de Fuerzas Navales y nada más darlo a la imprenta fue enviado por el Ministerio a Toulon (23-06-89) para que contratase con “Forges et Chantiers de la Méditerranée” la construcción de un Acorazado de 1.ª Clase (“El Pelayo”).

Villaamil, a su vez, un año más tarde sale para Glasgow para ser el Comte. de Quilla de su Caza-Torpederos, el “Destructor”.

Auñón, por fin, se va a Mahón en octubre del 84 a estudiar las defensas de Menorca, por cuyo estudio se le dan las gracias de Real Orden.

Por cierto, hago otro inciso para comentar que el Profesor Agustín Ramón Rodríguez González, en su magnífico libro (8), coloca a D. Antonio Piñeiro en la clase de “civiles” quizá confundido porque el Almirante Núñez, en el artículo (9) que dicho autor cita a pie de página, dice “El Pentágono... lo formaban los TTNN de 1.ª Clase (hoy Capitanes de Corbeta...); D. Antonio Piñeiro y Martínez, filántropo ferrolano... “Filántropo que donó el

(7) Ver Artículo de este mismo autor: “Trafalgar o muy a la Tierra o muy a la Mar” RGM.

(8) “Política Naval de la Restauración”. (San Martín. Madrid, 1988).

(9) “Carta abierta al programa”. (RGM. Mayo, 1975).

precioso altar de la Virgen del Carmen de la Iglesia de San Francisco de Ferrol, que todos los ferrolanos conocemos, pero TN de 1.^a Clase, cuyo Estado General de la Armada del año 1885, firmado por él en diversas páginas como era costumbre en la época, conservo como reliquia en mi Biblioteca y me está ayudando a redactar este artículo.

El proyecto de Ley de Escuadra comienza exponiendo el alcance de los estudios efectuados por la 1.^a Sección de la Junta Reorganizadora para determinar las necesidades de defensa que permitan responder a la pregunta fundamental de la Estrategia: ¿En qué forma pueden mantenerse los objetivos marítimos de la Nación, tanto en tiempo de paz como en guerra? (10).

Así decían:

“Bien hubiera querido la Sección, dentro de un crédito posible, asignar la mayor parte a la construcción de una escuadra acorazada y buques anexos de combate que pesaran en el concierto universal: pero circunstancias ineludibles de nuestra situación y de la forma de las costas e islas que tenemos que defender, han obligado a hacer un estudio prolijo de las necesidades a que obligan en la Armada las circunstancias más desfavorables, como son la defensa de extensísimas costas todas abordables, no contando para ellos sino la escasa población marinera de que disponemos y de un corto contingente de indios filipinos.

Obligada, pues, la Armada a cubrir este servicio, en que se interesan en tiempo de paz las rentas y la seguridad del Estado; en el de guerra, la defensa general, quizá más fácil que ninguna si a ella sola se debiera de atender; y en las luchas civiles que desgraciadamente se repiten en nuestro país con harta frecuencia, hasta la integridad de parte de su territorio; la Marina no puede prescindir de acudir a dicha atención, por más que esto obligue a tener armados un número considerable de buques pequeños, que no sólo consumen una crecida parte del presupuesto ordinario, sino que necesitando como hoy necesitan todos urgente relevo, absorberían, de hacerlo de una vez, quizá la parte principal de los créditos que se concedieran, sin que con ello pudiera llenar la Marina su cometido, desde el momento en que les faltaría de este modo el necesario apoyo de una Escuadra de combate” (11).

A la vista de la complejidad archipelágica filipina, así como su enorme distancia de la Metrópoli, el notable alejamiento de Cuba y las característi-

(10) La Estrategia Marítima. El Legado de Mahan y Corbett como filósofos del Poder Naval. Borry M. Gough. Rousi Journal. 1988.

(11) Proyecto de Fuerzas Navales. Imprenta de Infantería de Marina. Madrid, 1884. Junta Reorganizadora. 1.^a Sección.

cas geoestratégicas de la Península y Archipiélago Balear y Canario, deciden proponer la construcción de una Escuadra de Paz y otra de guerra, algo así como un "COAST GUARD" y una "NAVY", servidos por el mismo escalafón.

Para la primera definen tres tipos de Guarda Costas: los de 1.^a Clase basados en lo que Amstrong construyó para la marina china pero con desplazamiento de 1.600 Tns., de acero o hierro, forrado de madera en cubiertas, cubierta protectora de acero, ariete torpeado, compartimentación estanca, 2 cañones de 213 Tons. en plataforma giratorias, a proya y popa, 2 de 5 Tons. por banda y 4 Hotckiss (2 de ellos para los botes).

Querían conseguir también que tuviesen un andar de 18 nudos en pruebas y una autonomía de 600 millas a toda fuerza, con 300 Tons. de carbón en carboneras. El primero de la serie lo construiría AMSTRONG y el resto en los Astilleros del Estado. Fórmula que sigue siendo habitual.

Los dotaban de aparejo (2 cangrejos y un foque a la roda) de botes y calculaban que costarían (¡pásmense!) 2.500.000 pesetas cada uno.

Del resto no nos ocupamos por ser de escaso valor combativo, pero sí adjuntamos los cuadros del despliegue que creían debía ejecutarse a medida que se fuesen obteniendo.

Resumen de los buques de vapor necesarios para el servicio de guardacostas en España, las Antillas y Filipinas.

Guarda-costas de				
	1. ^a Clase	2. ^a Clase	3. ^a Clase	Lanchas de vapor
Servicio de la Península	7	12	15	"
Idem de la Isla de Cuba	6	16	10	8
Idem de Puerto-Rico	2	"	1	"
Idem de Filipinas	8	"	11	"
	23	28	37	8
Para un plazo de 15 años hay construidos (1)	5	7	"	"
Por construir	18	21	37	8

(1) Para Servicio de 1.^a Clase Lezo, Magallanes, Elcano, Concha y Fernando el Católico. De 2.^a Clase Paz, Pilar, Eulalia, Alcedo, Cocodrilo, Salamandra y Pelicano.

El presupuesto total de esta flota de tiempo de paz era de 71.840.000 pesetas.

Finalizaban el estudio de los guardacostas con este doloroso párrafo:

"Al terminar el estudio del servicio local de cada uno de los mares que la Marina Militar de España está llamada a guardar, con positiva y manifiesta disminución de su fuerza efectiva, la

Sección no puede menos de deplorar los años en que la Marina ha carecido de caudales, viéndose obligada a tener paralizados los arsenales, al mismo tiempo que destruía el poco material existente en un servicio violentísimo en tres guerras civiles, *de modo que hoy no hay nada aprovechable*, viéndose el proyecto cargado con un caudal considerable que por sí abone los recursos que se podrían obtener del presupuesto ordinario, para un servicio urgentísimo en que está interesada la Hacienda, la integridad del territorio y la seguridad en Filipinas, y para lo que podía aprovecharse cualquier material flotante que no fuera como el antiguo que hoy existe, que en ruinosas arenas, tan sólo para que pueda navegar, lleva el desorden y el despilfarro a todo el servicio de la Armada.”

Se ocupaban luego de reclamar el artillado de ciertos puntos de las costas para dar protección y abrigo a la flota de combate y definían también las necesidades escolares, a saber:

1 Crucero 1.^a Clase para Buque Escuela GGMM.

3 Cruceros a las órdenes de los Capitanes Generales de los Departamentos para Escuela Marinería.

Y también, 1 Crucero de 1.^a Clase con Cámaras para S.M. el Rey y su Real Familia.

Como complemento del servicio requieren una Escuela de cabos de cañón, que debe constituirse en un buque antiguo, puesto que con diversos sistemas de artillería no puede tener condiciones militares propiamente dichas y debe basarse en la Península.

FUERZAS GENERALES DE COMBATE

La determinación de necesidades la concretaban en dos escuadras de tres buques acorazados, para poder acudir con una al socorro de nuestras provincias ultramarinas, quedando la otra en Europa, como núcleo principal de fuerza naval.

Seis acorazados de segundo orden, puramente locales, de los tipos “Furieux” francés, y “Belle-Isle” y “Orion”, ingleses, cuatro de ellos para la Península, uno para Cuba y otro para Filipinas.

Dos cruceros blindados, con objeto de poder destinarlos a operaciones en mares lejanos, y que enviados ambos en socorro de las Antillas o Filipinas, formen con el acorazado local y los guarda-costas de 1.^a clase lo que hoy llamamos grupo de combate.

Cuatro torpederos de 1.^a Clase, para las bases navales de Ferrol, Cádiz, Cartagena y Mahon.

Cuatro algo mayores para las Antillas y Filipinas, y dos escuadrillas volantes para la Península, de cuatro torpederos cada una.

A continuación proponían las fuerzas necesarias para los Servicios Auxiliares compuestas de Acorazados de 2.^a Clase, cruceros de 1.^a, 2.^a y 3.^a Clase y transportes.

CONDICIONES GENERALES DE LOS BUQUES QUE SE PROPONEN

Los estudiosos del “Pentágono” proponían que los Acorazados de 1.^a Clase tuviesen blindaje central, cubierta acorazada, numerosos compartimentos estancos y artillería y a la mayor elevación posible sobre la flotación.

El tipo de artillería a instalar en dichos Acorazados no queda muy bien definida pues dicen:

Escuadra que se propone

	Acorazados trasatlánticos	Acorazados locales	Cruceros acorazados	Torpederos			Cruceros de primera clase	Cruceros de segunda clase	Cruceros de tercera clase	Avisos	Transportes
				De 1. ^a clase	De 60 a 100 toneladas						
Península	Servicio general.....	6	4	2	16	8	5	4	4	1	2
	Fernando Póo.....	“	“	“	“	“	“	“	1	“	“
	Estación del Río de la Plata.....	“	“	“	“	“	“	“	1	“	“
	Reserva para guerra en Cuba.....	“	“	“	“	“	“	2	2	“	“
	Servicio de la Isla de Cuba.....	“	1	“	“	4	1	2	1	“	2
	Servicio de Filipinas.....	“	1	“	“	4	1	1	2	1	2
	6	6	2	16	16	7	9	11	1	6	

Facsimil tomado del libro “Proyecto de Fuerzas Navales”.

“... en dos de los Acorazados, dos o cuatro de los mayores cañones de acero que se construyan; en los cuatro restantes, cuatro cañones de acero de 48 Tons. y a cargar por la culata. Esta artillería debe montarse en torres, sea a bárbeta o cerrada, según que del estudio del tipo se considere mejor”.

Proponen en seguida como artillería secundaria, los cañones Hotckins y que cada acorazado embarque dos torpederos de 2.^a Clase dotados de siluros “SWARZT-KOPFT” y para poder izarlos y arriarlos se les dota de un palo en cuyas cofas podrá instalarse algún “cañón repetidor”.

Prentendía la Junta que el desplazamiento no sobrepasara los 9.000 Tons.

Sigue el proyecto con los demás tipos de buques que no nos detenemos en describir, pero en general piden para ellos los detalles de “todo armamento moderno”, a saber: luz eléctrica, cañones Hotckins, torpedos SWARTZT-KOPFT.

Para los cruceros blindados proponen puedan pasar por Suez y Panamá pero los dotan todavía con “aparejo completo”.

A los 16 torpederos para defensas portuarias les fijan 60 toneladas de desplazamiento y a los destinados a Ultramar de 60 a 100 y que sean:

“... capaces de aguantar en la mar en todo el tiempo que han de durar sus breves campañas.”

El tonelaje de los cruceros debería ser de 400 Tons. para los de 1.^a Clase, 200 a 300 los de 2.^a y 1.500 para los de 3.^a.

Los transportes que proponen son buques de 1.500 Tons. de desplazamiento, capaces de transportar un batallón en pie de paz, andar de 11 nudos: dotación y armamentos reducidos al objeto a que se destinan.

Y para no dejar cabos sin atar dicen a continuación:

“Sin embargo, al terminar este punto, la Sección se cree en el deber de indicar al Gobierno la conveniencia de que ya que el Estado protege sus Compañías Trasatlánticas con subvenciones y pasajes que suben a cantidades fabulosas, que en compensación se les exija la construcción de dos diques de grandes dimensiones en Cuba y Filipinas al hacerse los nuevos contratos, cuyas mejoras serán las dichas empresas las primeras en utilizar, serán un recurso para la Marina Mercante y una necesidad en caso de guerra por la del Estado.”

El proyecto de Ley de Escuadra fue presentado a las Cortes el 25 de junio de 1884, comenzaba así:

Artículo 1.º El programa de Fuerzas Navales que deberán constituir las de la Nación será el siguiente:

“6 Acorazados de 1.^a Clase, 6 idem de 2.^a, 2 Cruceros blindados, 8 idem de 1.^a Clase, 9 idem de 2.^a (uno preparado para alojar a S.M.), 11 idem de 3.^a, 16 torpederos grandes, 16 idem de 1.^a clase, un aviso, 6 transportes, 18 guardacostas de 1.^a Clase, 21 idem de 2.^a, 26 idem de 3.^a, 11 idem de 3.^a especiales para Filipinas y 3 lanchas de vapor.”

Y comenzó la pelea en las Cortes, pelea avivada cuando al año siguiente el Almirante Aube publica “De la Guerra Navale”, el Almirante Reveillière siguió sus aguas con “La Conquête de L’Ocean” y Gabriel Charnier remacha con “Le torpilleur autonome et l’avenir de la Marine”, fundándose en esos tres pilares la famosa y, sin duda, para nosotros desastrosa “Jeune Ecole” que indujo a la modificación de este proyecto para recargarlo de torpederos en detrimento de los imprescindibles acorazados, a pesar de que Antequera advirtió:

“¿Qué buques deben construirse, cruceros o acorazados? Divididas andan las opiniones particulares en este punto, pero no las de los gobiernos. Inglaterra, Francia, Italia, Alemania, Rusia, China, Brasil y otros muchos construyen ambas clases de buques, porque, como el que tiene el honor de dirigiros la palabra, creen que cada clase tiene su misión, y no es posible, por ahora, prescindir de ninguna.

He dicho que los cruceros no bastan cuando tenemos colonias rodeadas de unos países cuya civilización consideramos en Europa como imperfecta —aludía indudablemente a China y al Japón—, pero que tienen acorazados. De ahí que uno de los problemas que viene a resolver el acorazado es el de la integridad del territorio.”

EL PELAYO

Nadie más autorizado para contar cómo consiguió D. Juan Bautista Antequera la construcción del único acorazado de 1.^a Clase, que el propio D. Víctor Concas y Palau, el cual, como dijimos, fue a Tolón a firmar el contrato.

En la octava lección del Curso de Estudios Militares de Marina, celebrado en el Centro del Ejército y la Armada de Madrid, dada por dicho CN., el día 14 de marzo de 1904, con el título siguiente: “Relación de la Marina del Estado con elementos industriales y con la Ley de Presupuestos”, dijo:

“Se hizo el contrato en el presupuesto del año 84, en que sobaban al estilo de siempre 12.000.000 de ptas. del capital del Material, y noticioso de ello el Presidente del Consejo de Ministros, el insigne D. Antonio Cánovas del Castillo, dijo al Ministro de Marina, Almirante Antequera:

¡A construir un barco, cuanto más grande mejor!, y el contrato se dividió en 2 partes; una administrativa, que quedó firmada el 28 de junio, 2 días antes de cerrar el ejercicio, y la técnica que quedó para cuando la aprobase el Ministerio de Marina, de cuya manera se pudo pagar el primer plazo con los sobrantes del presupuesto de 1884, que fue lo que buscó.

Parece que el General Antequera preguntó al Presidente del Consejo: ¿Y después?, y se dice que contestó: ¡Ya lo acabarán!”

Quizá para aprovechar la técnica de contratación seguida en esta ocasión, en 22.12.1884, prevista en el artículo 7.º del Proyecto de Ley de Escuadra, Antequera manda publicar este Real Decreto:

Se confía a la Industria privada nacional la construcción de motores de vapor y calderas con destino a los buques de guerra



gradualmente hasta llegar a los tipos de mayor potencia que puedan producir sus talleres, y en cuanto lo permitan los elementos con que cuentan, a reserva de los que conviene construir en la factoría del Arsenal del Ferrol o en el Extranjero.

EPILOGO

Salió del Ministerio D. Juan Bautista, subió Pezuela y la división de opiniones del ruedo naval ibérico, salpicada de políticas peleas entre los Generales de Marina y los Tribunales, llegó a tal extremo que el nuevo Ministro quiso enviar padrinos nada menos que a Maura.

1885, el que pudo ser año de gloria para la Marina, pues Peral comenzaba la construcción de su submarino, Hontoria perfeccionaba sus cañones, Bustamante su torpedo, que hoy llamamos mina y Villaamil, como vimos, salía para Glasgow a construir su "Destructor", se convirtió en el año del nacimiento de la triste frase: "NO ME TOQUE USTED A LA MARINA", que significa el deseo de no tratar de algunas cuestiones por los peligros que entrañan, en recuerdo de los conflictos habidos por culpa de la discusión de la Ley de Escuadra.

UN MARINO ANTE EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS ANTEQUERA (1884-1885)

Miguel Angel SERRANO MONTEAVARO
Consejero Técnico del Ministerio de Cultura

INTRODUCCION

En el mes de octubre de 1883, Sagasta, a la vista del desgaste político que había sufrido su Gobierno, en el poder desde 1881, aconseja a Alfonso XII entregar las riendas a la izquierda constitucional, y concretamente a Posada Herrera, soslayando así la polémica figura de su auténtico jefe, el General Serrano.

Posada, por razones desconocidas, no cree oportuno disolver las Cortes, y se apresta a gobernar en minoría, con Sagasta de Presidente del Congreso y jefe de la mayoría parlamentaria.

De esta manera, y en cuanto el nuevo Gobierno presenta ante las Cortes su programa, los partidarios de Sagasta se preparan para dar la batalla.

El momento elegido para la confrontación va a ser, curiosamente, el debate sobre el sufragio universal, alrededor del que los políticos de la época van a mantener posturas bien equívocas.

El Gobierno Posada defiende la instauración del sufragio universal, aunque el propio Posada no cree en su fuero interno, en tal institución democrática; Sagasta, defensor desde 1868 de este sufragio, lo va a atacar en esta ocasión, con el fin de provocar la caída del Gobierno; Cánovas, contrario al sufragio universal, se coloca al lado del Gobierno para impedir el triunfo de Sagasta.

Ante esta encrucijada, Posada Herrera presenta la dimisión, y Alfonso XII, contra toda lógica política, ya que Sagasta representaba la mayoría en las Cortes, da el poder a Cánovas, que forma Gobierno el 18 de enero de 1884, con los siguientes nombres: Francisco Romero Robledo en Gobernación, Francisco Silvela en Gracia y Justicia (1), José Elduayen en Estado (2), Alejandro Pidal y Mon en Fomento, Jenaro de Quesada y Matheus en Guerra, Fernando Cos-Gayón en Hacienda, Manuel Aguirre de Tejada en Ultramar y el Almirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla-Eslava en Marina.

(1) Romero Robledo y Silvela eran incompatibles, psicológicamente y en sus modos políticos.

(2) Elduayen no era persona del agrado del Rey, desde que, siendo Gobernador Civil de Madrid, había desterrado de la capital a Adela Borghi, cantante de la intimidad del monarca.

Cánovas no podía caer en el mismo error de Posada Herrera, que había pretendido gobernar en minoría, y rápidamente obtiene del Rey el Decreto de disolución de las Cortes. Las elecciones para diputados quedan convocadas, entonces, para el 27 de abril, y las de senadores para el 8 de mayo.

La inestabilidad política del propio Gobierno se comunica a la calle, que se muestra inquieta y desasosegada. El malestar llega incluso a los cuarteles, agitados ya desde la intentona republicana del año anterior. De esta manera, el 1 de marzo, el Ministerio de la Guerra hace pública una amenazante circular contra los militares disidentes, pensando desde luego en los componentes de la clandestina Asociación Republicana Militar.

A pesar de todas aquellas medidas, el 27 de abril, día de las elecciones, el tren que cubría el trayecto Badajoz-Ciudad Real, víctima de un acto de sabotaje, se precipita al río Alcodía, desde el puente, cargado de soldados en licencia.

Dos días más tarde, el capitán de Carabineros Higinio Mangado, afiliado al republicanismo, penetra en España por Navarra, junto con una partida de seguidores, que son sorprendidos en Isaba.

En la misma fecha hay que apuntar la sedición de las fuerzas destinadas en Santa Coloma de Farnés (Gerona), al mando del comandante Ramón Ferrándiz y el Teniente Manuel Bellés.

Las elecciones, celebradas el 27 de abril, una auténtica pantomima, como era casi habitual en la época, llevan al Congreso, sobre 392 escaños, 318 diputados conservadores, 36 de Izquierda Dinástica, 31 liberal-fusionistas, 2 demócratas progresistas, 3 posibilistas y 2 más de carácter indefinido.

EL COMIENZO DE LOS DEBATES EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El martes 20 de mayo dan comienzo las sesiones de trabajo en el Congreso, bajo la presidencia del Conde de Toreno (3).

Hasta el 11 de junio, los diputados no formulan cuestión alguna al Ministro de Marina. En aquella fecha, Antonio Ferratges y Mesa, Marqués de Montroig, Diputado por Granollers, se dirige a Antequera, en ese momento ausente de la sala, con el ruego de que explique al Congreso el proyecto de mejora de las clases pasivas, viudas y huérfanos de los contra-maestres y maquinistas de la Armada.

El día 13, Antequera, que interviene por primera vez en los debates del Congreso, en esta segunda etapa como Ministro de Marina, pues ya lo había sido otra vez en 1876-1877, en otro Gobierno, Cánovas responde al Dipu-

(3) Nos vamos a centrar en los debates en el Congreso, pues, entre otras cosas, fue en esa Cámara donde realmente se discutió la actuación política de Antequera y su Plan Naval.

tado que personalmente se está ocupando de aquel tema tan fundamental para muchos.

A partir de ese momento, la oposición abre el fuego contra el Gabinete Cánovas, teniendo en el punto de mira al almirante Antequera y detrás el tema de moda en aquellos años: las cuestiones navales.

Curiosamente, son militares y marinos quienes van a llevar la voz cantante contra Antequera.

La señal para comenzar la polémica podría haber sido el hecho de la presentación, en el curso de aquella misma jornada del día 13 de junio, del "Proyecto de ley fijando las fuerzas navales para el año económico de 1884-1885", que lleva fecha del 26 de mayo.

Pero los debates no van a girar alrededor de aquel Proyecto, sino del que luego se hará famoso "expediente de adquisición de un gran buque blindado".

En la sesión del día 13, José Canalejas y Méndez, Diputado por Agreda, muestra su interés por la marcha de aquel expediente y formula la correspondiente pregunta al Gobierno.

Al debate se unen inmediatamente Joaquín Becerra Armesto, Diputado por El Ferrol, oficial de Artillería (4), Carlos Rodríguez Batista, Diputado por Cádiz, antiguo oficial del Cuerpo Administrativo de la Armada (5) y Antonio Dabán y Ramírez de Arellano, Diputado por Tafalla, General de Infantería (6).

La historia de la construcción de un acorazado en el extranjero, encargado sin el previo conocimiento de las Cortes, procedía de un acuerdo entre Antequera y Cánovas, quienes, siguiendo la política naval conservadora, que prefería construir en el extranjero los grandes buques de la Armada, y fundados quizá en razones de urgencia, dado el estado en que se encontraba el material flotante de la Marina habían decidido seguir un procedimiento un tanto heterodoxo para su contratación.

Cánovas y Antequera se hallaban, además, en relación con el tema del acorazado, en una situación política comprometida, en medio de la incertidumbre del Gobierno, y aun del Régimen, a causa del progresivo agravamiento de la enfermedad del Rey y la incógnita que se abría ante España, dada la falta de sucesión masculina a la Corona, con los carlistas al acecho y los republicanos a la expectativa.

El 17 de junio, y días sucesivos, Antequera, en contestación a Canalejas, Rodríguez Batista y Becerra Armesto, explica al Congreso que el expediente por el que se contrataba la construcción en el extranjero de "un gran buque blindado", se hallaba en avanzado estudio. Durante la misma sesión, y con

(4) No confundir a este Diputado con Manuel Becerra Bermúdez, también Diputado, aunque por Becerreá, y varias veces Ministro.

(5) Rodríguez Batista había sido secretario, también, de los almirantes Topete, Malcampo y Beranger.

(6) Hermano de Luis Dabán, el que había "prestado" a Martínez Campos la Brigada con que se pronunció cerca de Sagunto.

firma del 5 de junio, el Ministro de Marina presenta al Congreso el “Proyecto de ley fijando las fuerzas navales de las islas de Cuba y Puerto Rico para el año económico de 1884-1885.”

EL PLAN NAVAL DE ANTEQUERA

El 25 de junio, Antequera desarrolla una febril actividad parlamentaria. Por un lado, el Ministro retira el Proyecto de fuerzas navales para Cuba y Puerto Rico, por el otro, presenta al Congreso el “Proyecto de ley estableciendo el programa de las fuerzas navales de la Nación.”

En su actuación ante el Congreso, Antequera, al que no podemos negar rasgos de brillantez parlamentaria, va a mostrar, sin embargo, una cierta indecisión política, que se refleja, por ejemplo, en los sucesivos momentos de presentar y retirar los proyecto por los que se fijaban las fuerzas navales.

La exposición de motivos con que se abre el Plan Naval, obra de una comisión de notables, la Junta Reorganizadora de la Armada, entre los que se cuentan los marinos Luis Hernández Pinzón y Alvarez, Guillermo Chacón y Maldonado, Juan Bautista Topete y Carballo, Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio y José María Beranger y Ruiz de Apodaca, y de la Comisión Técnica que formaba el famoso “Pentágono” (Fernando Villaamil, Víctor Concas, Federico Ardois, Antonio Piñeiro y Ramón Auñón), constituye, en nuestra opinión, uno de los ejemplos de programa naval más lúcidos, sintéticos y mejor contruidos que conocemos. En su contenido están expuestos, en esbozo, los principios que, conceptualizados más tarde, conformarán la teoría del “poder naval”. El Proyecto, despojado de retórica política, constituye, por así decirlo, toda una propuesta de doctrina naval. Lamentamos que el espacio destinado a un artículo no pueda dar cabida a su texto íntegro.

Como hemos dicho, Antequera esboza en el Proyecto los principios en que se basa el poder naval de un país con colonias. Cifra en 231.170.000 ptas. el presupuesto total del Proyecto, sin que se deba olvidar, recuerda Antequera a las Cortes, que luego habrá que aprobar el presupuesto correspondiente para el mantenimiento y renovación del material, pues, de otra manera, la Flota quedaría inutilizada en poco tiempo.

Las Cortes deben tener en cuenta —continúa Antequera— que España dedica a la Marina poco más del 4% de su Presupuesto General Ordinario, mientras que Inglaterra dedica el 12%, Francia el 8% e Italia el 7%; sin contar, claro está, con los presupuestos extraordinarios, sin los cuales ningún país puede pretender tener Marina.

Antequera, a fin de contentar tanto a los librecambistas como a los partidarios del proteccionismo, habla de los beneficios que ha de reportar el Proyecto a la construcción naval española y el impulso que ha de prestar la Flota al comercio marítimo nacional.

La rapidez con que en aquel tiempo se sucedían las innovaciones científicas lleva a Antequera a preocuparse especialmente de que las construcciones navales no languidezcan en los arsenales y astilleros, y los buques no sean botados al agua ya obsoletos.

A este fin, Antequera ha previsto la reorganización y mejor preparación de las maestranzas de los arsenales, la reforma de la contabilidad y la administración de la Armada, que la aplicación de los fondos presupuestarios corresponda a los conceptos a que realmente estaban destinados...

Sólo se debe recurrir a la industria y a los astilleros extranjeros cuando los nacionales no puedan cubrir estas necesidades, continúa el pensamiento de Antequera, poniendo el feliz ejemplo de la artillería "Hontoria" y el torpedo fijo "Bustamante".

Los planes del Ministro no finalizan aquí. La Segunda Sección de la Junta Reorganizadora de la Armada, anuncia Antequera, trabaja ya en el estudio de la situación en que se encuentra la industria nacional para atender las necesidades del Plan Naval. La Tercera Sección se viene ocupando del estado de los arsenales de El Ferrol, Cádiz y Cartagena; con los de La Habana y Cavite no se puede contar, según el Ministro, dadas sus deficiencias (7). Y la Cuarta Sección tiene por cometido la reforma de los distintos cuerpos de la Armada.

Finaliza Antequera su exposición depositando en las Cortes la responsabilidad de posibles catástrofes marítimas de no aprobarse el Plan Naval.

Las fuerzas navales con que, según Antequera, deberá contar España, se compondrán de: 6 acorazados de 1.^a Clase, 6 de 2.^a, 2 cruceros blindados, 8 de 1.^a, 9 de 2.^a, 11 de 3.^a, 16 torpederos grandes, 16 de primera, 1 aviso, 6 transportes, 18 guardacostas de 1.^a, 21 de 2.^a, 26 de 3.^a, 11 de 3.^a, especiales para Filipinas, y 3 lanchas de vapor.

Más adelante, Antequera ofrece la relación auténtica del estado en que se encontraban los buques que componían en aquel momento la Flota, relación que, expuesta con todo realismo, ofrece un panorama preocupante, al dar de baja muchos buques considerados hasta entonces como operativos. De esta manera, 31 buques deben darse de baja definitiva, 12 deben darse de baja en cuanto puedan ser sustituidos, 30 deben desarmarse, según vayan siendo reemplazados, 12 todavía pueden utilizarse y 25 quedarán integrados en el Programa Naval.

La oposición, mientras tanto, no ceja de atacar a Antequera en lo que considera su punto flaco, el contrato de construcción de un acorazado, sin haber cumplimentado previamente los trámites oportunos ante las Cortes. Así, los días 27 y 28 de junio, Becerra Armesto, en relación con aquel tema, acusa a los miembros del Cuerpo General de la Armada de no estar capacitados para intervenir como asesores técnicos en aquella compra. El día 30,

(7) Realmente, Antequera llegará a cerrar el arsenal de La Habana, medida que provocará fuertes críticas.

ante las preguntas del Diputado por El Ferrol, que llega a afirmar, siguiendo la doctrina de la Jeune Ecole, que son preferibles los barcos pequeños a los acorazados, y que con la compra de aquel buque los astilleros nacionales quedarían abandonados, Antequera cierra el debate afirmando que la contratación del acorazado, el futuro "Pelayo", ya se ha llevado a cabo.

Ante la respuesta de Antequera, el Diputado por El Ferrol lanza sobre el Ministro una acusación de hondo significado que, al mismo tiempo que daba muestra de sus conocimientos sobre las interioridades de la Marina, dejaba traslucir las tensiones que las reformas de Antequera habían introducido entre los cuerpos de la Armada.

Becerra Armesto acusa a Antequera de representar en el Congreso a un grupo de oficiales del Cuerpo General de la Armada, muy significativo por haber publicado en el pasado diversos artículos relacionados con los temas navales. Añade Becerra que, en anteriores legislaturas, quien desempeñaba esa tarea era Leygonier (8), tarea que, en otras cosas, tenía como objetivo atacar a los cuerpos auxiliares de la Armada (ingenieros y artilleros). A estas acusaciones se une, después, Rodríguez Batista.

A pesar de lo atemperado de su respuesta, Antequera deja ver en sus palabras que no se halla a gusto, inmerso en un clima parlamentario que no duda en dar cabida a los ataques personales y corporativos.

Antequera había incorporado, efectivamente, a los trabajos del Ministerio a los miembros de "El Pentágono", pero de ninguna manera ese grupo representaba unos intereses profesionales determinados (9).

La polémica entre aquel grupo de diputados de la oposición y Antequera continuará en días posteriores con la misma acritud.

El 5 de julio, Antequera, en otro de sus movimientos que demostraban vacilación política, retira el proyecto de fuerzas navales para la Península, dando como explicación su deseo de presentarlo conjuntamente con el de Cuba, Puerto Rico y Filipinas; proyecto conjunto que efectivamente llevará al Congreso el día 9, aunque con algunas ligeras variaciones respecto a los anteriores, concretamente en cuanto a la forma de agrupar y denominar las fuerzas. La Comisión nombrada para dictaminar el Proyecto de ley estaba formada por los siguientes diputados: José de Reina, Daniel Moraza, Domingo Caramés, Gaspar Salcedo, José Sánchez Arjona, Adolfo Galante y el Marqués del Viso.

Los ataques de la oposición al Gobierno, en relación con los temas navales, no se circunscriben, sin embargo, a la persona de Antequera. Así, el 12 de julio tiene lugar un agrio debate entre Antonio Dabán y Luis Angosto y Lapizburú, Diputado por Santa Cruz de Tenerife y Teniente de Navío, al dudar aquel de la veracidad de las cuentas que había presentado Topete

(8) Se trata de Cayetano Leygonier y Márquez, Diputado por La Palma del Condado en las legislaturas de 1881-1882; 1882-1883, y 1883.

(9) A este respecto puede leerse mi libro "Fernando Villaamil. Una vida entre la mar y el dolor. La Guerra de Cuba."

durante su estancia en Cuba como Comandante General del Apostadero de La Habana.

El 14, el "Proyecto de ley fijando las fuerzas navales para la Península, Cuba, Puerto Rico y Filipinas para el año económico 1884-1885" queda definitivamente aprobado por el Congreso, curiosamente, sin debate alguno. Pero esa sensación se convertirá en un duro trance para Antequera, a la hora de discutirse el "Proyecto de ley facultando al Gobierno para adoptar disposiciones de carácter económico y mercantil en las islas de Cuba, Puerto Rico y de la Península."

Antonio Dabán, que había prestado servicios en Cuba, ataca duramente a la Marina colonial, y, juntamente con Jovino García Tuñón, Diputado por Matanzas (Cuba), pide al Gobierno que rebaje sustanciosamente las partidas del capítulo correspondiente a la aportación de las islas a la Marina de Ultramar; el Proyecto es defendido por Gaspar Salcedo y Anguiano, Diputado por Miranda de Ebro y Brigadier de Artillería de la Armada.

Por fin, el 16 de julio, Luis Angosto presenta al Congreso el expediente de la construcción del acorazado y el anteproyecto técnico, debido al ingeniero Joaquín Togores. Juan N. Montojo, Capitán de Fragata y Jefe de la Comisión de Marina en Francia, y el Teniente de Navío Víctor María Concas y Palau reciben el encargo de desplazarse a Marsella con el fin de formalizar los trámites para la construcción del buque, pues entre las distintas opciones, la Armada había escogido la oferta de la casa "Forges et Chantiers de la Méditerranée."

La primera etapa de la legislatura finaliza el sábado 26 de julio, con la lectura del Real Decreto del día 22, que suspende las sesiones de Cortes hasta el mes de diciembre.

Al Gobierno Cánovas se le acumulan los problemas cuando se ve sacudido, durante ese mismo mes de julio, por los roces diplomáticos que se producen entre España, Italia y el Vaticano, con ocasión de las alusiones españolas al nuevo Estado italiano, todavía calientes los rescoldos de la entrada de Garibaldi en Roma, el año 1870.

LA SEGUNDA PARTE DE LA LEGISLATURA

El comienzo del curso 1884-1885 en la Universidad de Madrid da lugar a un nuevo incidente, provocado por el discurso de apertura en la voz del catedrático de Historia Universal Miguel de Morayta, y en concreto por sus palabras en defensa de la libertad de cátedra, en clara alusión al tema religioso. La reacción de los estudiantes católicos, instituciones y obispos origina manifestaciones, algaradas, destituciones..., que contribuyen a crear un clima de malestar contra el Gobierno.

Poco después de reanudarse las sesiones del Congreso el 27 de diciembre, Rodríguez Batista, Becerra Armesto y Dabán vuelven en su acoso a Antequera, con temas como: las partidas del Presupuesto de 1883-1884 que

no se habían llegado a gastar, el expediente de ascenso del Contraalmirante Briones, las Reales Ordenes que, según ellos, había dictado el Ministerio de Marina y no vieron la luz en la Gaceta, una vez más el contrato de construcción del acorazado, lo ocurrido en El Ferrol el verano último, con ocasión de la visita del Rey, la reducción de las partidas del Presupuesto del Ministerio de Ultramar destinadas a la Marina colonial y el estado y la constitución de las fuerzas navales que guarnecían la isla de Cuba.

Cuando empleamos la palabra “acosar”, como calificativo de la actitud que guardaba la oposición hacia el Ministro de Marina, no queremos criticar de manera alguna la postura de aquellos diputados, que simplemente estaban haciendo uso de un verdadero derecho y deber parlamentario, cual es la fiscalización de los actos del Gobierno. Sin embargo, de la atenta lectura del Diario de Sesiones se desprende tal celo en la labor de Rodríguez Batista, Becerra Armesto y Dabán, que más que fiscalización parece obstruccionismo de la política del Gobierno, concretamente de la política naval; es decir, ni más ni menos que puro “filibusterismo”. Esta actitud se hará todavía más evidente, incluso entre algunos diputados del mismo partido de Antequera, con ocasión de debatirse el Plan Naval.

Solamente la falta de unidad de que hacían gala los partidos de la oposición evitó, quizá, una seria crisis política. Como se verá más tarde, en el momento de las elecciones municipales que se celebrarán en la primavera de 1885, una coyuntural coalición de izquierdas consiguió quedar triunfante en las grandes capitales, lo que trajo consigo la dimisión de Romero Robledo, Ministro de la Gobernación, que Cánovas no aceptó.

LA INTERPELACION PARLAMENTARIA DE BECERRA ARMESTO

Por fin, el 21 de enero de 1885, las operaciones de diversión que venían sosteniendo los diputados mencionados se convierten en un ataque en toda regla, cuando se formaliza la interpelación parlamentaria que tiempo atrás había anunciado Becerra Armesto.

Las palabras con que el Diputado por El Ferrol da comienzo a su intervención son verdaderamente clarificadoras del verdadero propósito que guardaba, pues le espeta a Antequera que ya no esperaba verle sentado en el banco azul.

Como era de esperar, Becerra Armesto se explaya sobre el expediente de construcción del acorazado, reputa al Cuerpo General, y en concreto a Concas, de falto de la necesaria capacidad técnica para prestar asesoramiento en aquel tema, y saca a relucir los celos que, según él existían entre los miembros del Cuerpo General y los ingenieros de la Armada.

Becerra Armesto, quizá movido por miembros de otros cuerpos, acusa entonces al “Pentágono” de haber combatido a los almirantes Francisco de Paula Pavía y Pavía y Rafael Rodríguez Arias, cuando ambos desempeña-

ban la cartera de Marina, y de constituir un grupo de jóvenes revolucionarios, dentro del Cuerpo General, que estaba llevando a cabo una auténtica depuración contra la Infantería de Marina y los cuerpos auxiliares, cual si se tratase de un comité de salud pública.

La réplica de Antequera no puede ser más templada, aunque acusa la agresividad de Becerra Armesto, que ha llevado a las Cortes temas de carácter exclusivamente corporativo para ser ventilados en público, cuando son de la competencia del propio Ministro.

Como se puede comprobar, el expediente de construcción del buque vuelve a ser utilizado, una y otra vez, como un ariete para derribar a Antequera.

Verdaderamente, las Cortes estaban reunidas cuando el Gobierno autorizó la construcción del acorazado en el extranjero, sin la autorización parlamentaria ni el trámite previo de subasta.

Por otro lado, las condiciones técnicas que debía reunir el buque y que se le habían exigido a la casa constructora eran bastante discutibles, incluso habían sido criticadas en la prensa conservadora, como "La Epoca", "El Noticiero" y "La Patria".

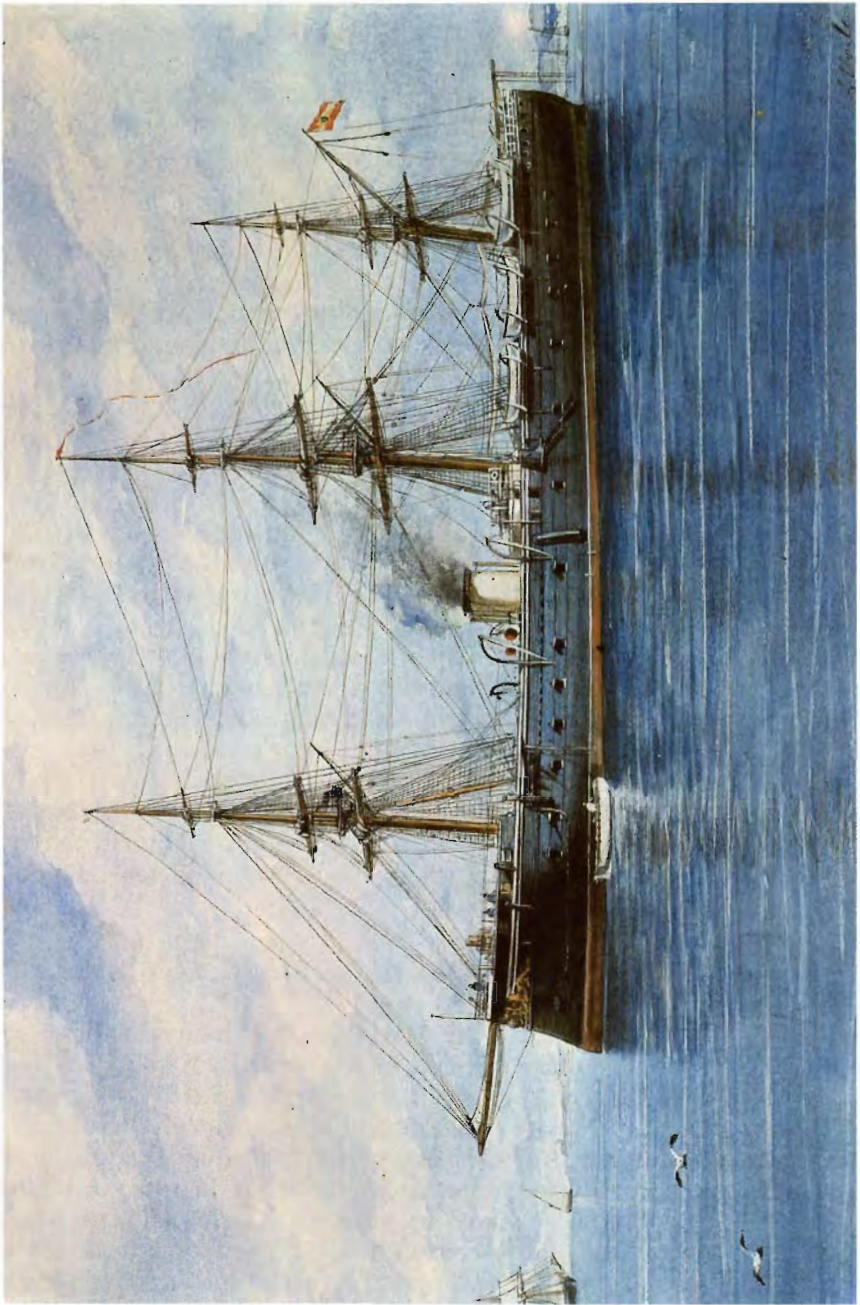
La intervención de Rodríguez Batista en el debate, después de que el Ministro de Hacienda hubiese hablado en apoyo de Antequera, no contribuye a apaciguar la discusión, pues el Diputado por Cádiz califica de nefasto a Antequera y le acusa de haber desorganizado la Armada, no utilizar los arsenales del Estado, no reformar la contabilidad de la Armada..., para pasar, a continuación, a enumerar una serie de temas relacionados con materias de personal, en los que, según Rodríguez Batista, Antequera había incurrido en falta, al obrar despóticamente.

Finaliza la interpelación el día 22, con las palabras de Joaquín López Puigcerver, Diputado por Almería, que se centra en aspectos legales y económicos, lo que lleva a Antequera a pronunciar un brillante discurso de carácter técnico sobre las condiciones que debía reunir el acorazado.

EL PRESUPUESTO DE MARINA PARA EL BIENIO 1885-1886

La discusión del Presupuesto de Marina para el bienio siguiente, que Antequera presenta al Congreso con fecha de 5 de marzo, y que lleva firma del 2 de enero, constituye una ocasión habitual en la práctica parlamentaria para que la oposición trate de poner contra el banco azul al Gobierno.

En la memoria que justifica el Presupuesto, Antequera expone crudamente la necesidad de reformar una parte del material flotante y reconstruir otra (al mismo tiempo que se mantiene, de este modo, la instrucción de un personal imprescindible), abrir un capítulo de nuevas construcciones, dar de baja numerosos buques, prácticamente fuera de servicio, prever un capítulo destinado al mantenimiento del material flotante, cuidar la preparación intelectual y técnica de los marinos, ampliar la escuela de torpedos,



adquirir una fragata-escuela con objeto de realizar un viaje de circunnavegación que sirva de práctica a los oficiales y guardiamarinas... (10).

Por otro lado, la Marina no se puede desentender de la industria nacional, a la que debe proteger, encargando al extranjero únicamente los buques o elementos que no se puedan construir en España.

Finalmente, Antequera sostiene que la Marina no puede descuidar la investigación científica y las actividades culturales (el Museo Naval), atenciones a las que dedica una partida en el Presupuesto.

Para cubrir todos estos gastos, Antequera solicita a las Cortes 46.953.954 ptas. que, tras los oportunos debates, quedarán reducidas a 43.900.560 ptas., suma a la que habría que agregar las cantidades correspondientes a la Marina colonial que estaban previstas en el Presupuesto del Ministerio de Ultramar.

El 11 de mayo, Rodríguez Batista se convierte en el portavoz de la oposición, a la hora de comenzar a debatirse en el Congreso el Presupuesto de Marina.

Su enmienda a la totalidad del Presupuesto recoge la manifestación del Gobierno que reconocía que España no tiene Marina. Pero, mientras Antequera intenta su reconstitución a partir del Presupuesto que ha presentado ante las Cortes, el Diputado por Cádiz estima, curiosamente, que si España carece de Marina tampoco es preciso autorizar aquel gasto.

Posteriormente, Rodríguez Batista vuelve a atacar a Antequera, en base a los temas corporativos, acusándolo de proteger a determinado grupo de oficiales, que, según el Diputado, atacaban en la prensa a los almirantes Pavía y Beranger, aunque reconoce que estos no dejaban de atacar a Antequera en el Senado.

Rodríguez Batista fija su atención en la deficiente contabilidad de la Armada, que llevaba a funestos entorpecimientos funcionales, pidiendo que esa tarea pase a depender del Ministerio de Hacienda, y que el Tribunal de Cuentas fiscalice los gastos de la Marina. Más adelante, el Diputado por Cádiz critica la situación en que se encontraban los arsenales, sobre todo el de La Carraca, considera lamentable que Antequera y su equipo proyecten que la Infantería de Marina pase a depender del Ministerio de la Guerra como un cuerpo colonial...

Antonio Dabán entra en el debate para decir, entre otras consideraciones sobre la contabilidad y el sistema de contratación de la Marina, que considera inútil aprobar nuevos gastos con destino a la Marina mientras no se hayan corregido aquellas deficiencias.

La respuesta del Diputado de la Comisión, Gaspar Salcedo, no deja de ser ambigua cuando, para justificar los gastos previstos en el Presupuesto, acude al argumento de que precisamente un representante de la oposición,

(10) Este proyecto, iniciativa de Fernando Villaamil, no se llevará a cabo hasta 1892, fecha en la que la "Nautilus" emprende su primer viaje de circunnavegación al mando del propio Villaamil.

Antonio Maura Montaner, Diputado por Mallorca, formaba parte de la Junta Consultiva de la Armada que, entre otras cosas, tenía como tarea informar el Presupuesto.

Finalmente, el Presupuesto es aprobado en el curso de la misma sesión del día 11, con sólo dos enmiendas a su articulado, enmiendas que la Comisión no recoge.

LOS DEBATES SOBRE EL PLAN NAVAL

La Marina española del siglo XIX adoleció, entre otras cosas, de no contar con figuras políticas de relieve que, como ocurría en el Ejército con los Espartero, Narváez, O'Donnel, Prim, Serrano..., sostuviesen una política con reflejo en su propio departamento ministerial.

Antequera era un gran marino profesional pero, como demuestra la experiencia, un técnico no es la persona adecuada para sacar del marasmo a la institución a que pertenece, tal y como ocurrió repetidamente a lo largo del siglo XIX con otras figuras de la Marina. Para estos casos se precisa un político, que evidentemente puede ser marino.

Pues, cuando un profesional se encuentra políticamente al frente de su propia institución suele ocurrir que, abrumado por los compromisos corporativos, acaba por aislar la institución de la sociedad y la sociedad termina por desentenderse de la institución. Algo de esto ocurrió con la Marina española del siglo XIX.

* * *

El 20 de mayo, el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados hace público el "Dictamen de la Comisión referente al proyecto estableciendo el programa de las fuerzas navales de la Nación."

Los nombres de los integrantes de la Comisión reflejan un importante hecho: por primera y prácticamente única vez, hasta el presente siglo, la cuestión de la Marina va a ser contemplada, como se decía en aquel entonces, como una cuestión nacional de la que van a participar coordinadamente todos los partidos, y no desde el punto de vista parcial de cada grupo en el poder. En esta ocasión, Cánovas y Sagasta, actuando al parecer de consenso, se ponen de acuerdo en las personas que van a formar parte de la Comisión Parlamentaria: Segismundo Moret como Presidente, y como vocales: Antonio Maura Montaner, Luis Angosto, el Conde de Via-Manuel, Fermín Hernández Iglesias y Joaquín Togores. Este último se mostrará, más adelante, disconforme con la Comisión en algunos artículos concretos.

La Comisión, a partir de los trabajos de la Junta Reorganizadora de la Armada, y siguiendo en lo esencial el Plan Naval que Antequera había presentado antes al Congreso, elabora, conjuntamente con el Ministro, un dic-

tamen que contempla globalmente la Marina e introduce sustanciales reformas en muchos aspectos.

A su vez, el Dictamen es asumido por el Gobierno de Cánovas en pleno, y se sobreentiende que por la oposición también, cuyos representantes, Moret y Maura principalmente, formaban parte de la mencionada Comisión.

Moret no se cansará de repetir a lo largo del debate que nunca en España se habían dado unas circunstancias tan favorables como las presentes para que el resurgimiento de la Marina, aceptado, como decimos, por conservadores y liberales, fuese un hecho real, a la espera de que los sucesivos gobiernos y Ministros de Marina asumiesen los planteamientos de la reforma.

Por otro lado, Moret deja bien claro que, por primera vez en aquel siglo, la Marina española iba a ser estudiada y reformada a fondo, no limitándose los diputados a tratar simplemente del número de barcos que debían constituir la Flota.

Sin embargo, la realidad va a marchar por otro camino, y Antequera se convertirá en el centro de todas las iras, lamentablemente para él y para la Marina, pues nunca un marino-Ministro concitó a su alrededor tantas expectativas esperanzadoras.

Los puntos capitales que aborda el Dictamen de la Comisión se pueden resumir de la siguiente manera:

— Constatar que realmente España no cuenta con Marina en estos momentos.

— Cualquier acción en favor de la Marina tiene que partir de la pregunta de si España debe contar o no con Marina de Guerra.

— Contestado afirmativamente el interrogante por todos los partidos, incluida la opinión pública, es necesario arbitrar los medios económicos para la defensa naval del territorio peninsular, las colonias y la protección de la Marina Mercante, medios que se pueden calcular en 234.000.000 ptas., a invertir en diez años.

— La multitud del programa de nuevas construcciones debe estar adaptada a las necesidades del país y a sus recursos económicos y técnicos.

— A partir todo ello del “estudio preparado por la Junta Reorganizadora de la Armada y los trabajos anteriores del Parlamento, esclarecidos por la viva y animada discusión que por los años 1882-1883 sostuvo la prensa al examinar la reorganización de la Marina con motivo del Plan propuesto por el Parlamento” (11).

Dados estos supuestos, la Comisión propone al Congreso introducir algunos nuevos puntos y modificaciones en el primitivo proyecto de Antequera, retoques asumidos por el Ministro de Marina, que pasamos a resumir:

(11) Se trata del Plan Naval del Almirante Pavía.

— La Flota quedará integrada por las siguientes unidades: 8 acorazados, 8 cruceros de 1.^a Clase, 7 cruceros de 2.^a, 40 cruceros de 3.^a, 30 cañones para ultramar, 65 torpederos, 4 transportes y 8 embarcaciones menores. En esta lista están incluidos: el acorazado en construcción, los cruceros de primera “Navarra” y “Aragón”, los también cruceros, en construcción, “Alfonso XII”, “Reina Cristina” y “Reina Mercedes”, los cruceros de 3.^a “Velasco”, “Magallanes”, “Concha” y “Juan de Austria”, los cruceros de este tipo, en construcción, “Infanta Isabel”, “Conde de Venadito”, “Isabel II”, “Cristóbal Colón”, “Ulloa”, “Lezo” y “Elcano”, los torpederos “Rigel”, “Castor” y “Polux”, los torpederos en construcción “Acevedo”, “Retamosa”, “Ordóñez” y “Barceló” y los transportes “San Quintín”, “Legazpi” y “Manila”.

— La mayor garantía que se puede ofrecer para la realización del Plan Naval proviene del compromiso existente entre los dos principales partidos, conservador y liberal.

— Es necesario contar con esta garantía ante el estado de abandono en que se encuentra la Marina, evitando así la repetición de antiguos errores.

— Conviene, por otra parte, rehacer la lista oficial de buques hasta ahora vigente, que resulta totalmente ficticia al incluir los buques desarmados e inútiles, dando nuevo destino a sus mandos y dotaciones. Cuestión esta que contribuye al extravío de la opinión pública.

— Se debe impedir que las construcciones navales se prolonguen por diez y más años, al igual que el cambio constante de los planos de construcción originales, que da por resultado que los buques salgan de grada prácticamente inútiles y a un precio mucho más elevado.

— Desde 1870 hasta la fecha (1885) se le han asignado presupuestariamente a la Marina 437.617.408 ptas. (en aquel año de 1870 el Presupuesto de Marina se cifraba en 24.761.130 ptas.), y los únicos buques construidos en ese período fueron: 10 cañoneros, 4 cruceros de 3.^a, 2 de 1.^a, 2 avisos, 1 transporte y 1 monitor.

— A todo esto hay que añadir que el exceso de personal para tan pocos buques útiles provoca la debilitación de las cualidades militares y técnicas de una oficialidad condenada al ocio.

— Por otro lado, se debe contemplar el estado de la opinión pública (el contribuyente) hacia la Marina, clima que urge remediar, pues provoca el divorcio entre la Marina y el sentimiento nacional.

— La determinación de las condiciones técnicas de los buques se deja en manos de los especialistas del Ministerio de Marina, bajo el presupuesto de que España precisa, como nación con colonias, una gran potencia ofensiva basada en la artillería y defensiva amparada en la marcha de los buques.

— Ahora bien, todo plan de flota, si no va precedido de la reforma de los servicios de Marina, acaba por venirse abajo, por lo que es preciso, entonces, una “reorganización completa de los servicios y una modificación del modo y manera con que hasta hoy ha vivido la Marina”, concretamente en lo tocante a las relaciones entre los distintos cuerpos, la contratación de nue-

vas construcciones, el enlace entre la Marina de Guerra, la Marina Mercante y la industria privada, la reducción de plantillas...

— Respecto al polémico tema de los arsenales, la Comisión, conjuntamente con el Ministro, acuerda su reorganización completa y la reducción a dos, El Ferrol y Cartagena, de los tres que más o menos venían funcionando hasta ese momento, entregando el de La Carraca a la industria privada.

— El sistema de contabilidad que se seguía en la Marina tiene que agilizarse y hacerse más flexible, adaptándose a las peculiaridades de la Marina, si bien bajo el control del Ministerio de Hacienda.

— Propone el Dictamen unificar en una sola escala los cuerpos facultativos (ingenieros y artilleros) y el General, unificar las enseñanzas, reorganizar los cuerpos de maquinistas y condestables, e impedir el pase a la reserva del persona idóneo para el servicio.

— Otro caballo de batalla va a ser la Infantería de Marina, que si, al principio de su historia tenía como misión guardar los buques y mantener a raya la chusma que en aquel tiempo formaba las dotaciones, luego prestó servicios de guerra en la Península y otros teatros bélicos. A este respecto, Antequera y la Comisión opinan que si la Infantería de Marina ya no cumple servicio alguno en la Armada debe pasar, con su desmesurado número de 14.000 soldados y oficiales, al Ministerio de la Guerra para constituir un cuerpo colonial.

— Las provincias marítimas deben reducirse, al mismo tiempo que se limitan las jurisdicciones de Marina y la multiplicidad de tribunales, y se suprimen los derechos de practicaje y amarre que perciben los Capitanes de Puerto.

A la hora de abrirse los debates, el 22 del mismo mes de mayo, y como podremos comprobar más adelante, las críticas, enmiendas y ataques al Dictamen de la Comisión y a Antequera van a ser protagonizados por aquellos mismos diputados (Becerra Armesto, Dabán y Rodríguez Batista) que ya anteriormente habían denunciado, desde posiciones corporativas, la labor del Ministro de Marina.

A aquellos diputados se les unen ahora otros: Joaquín Togores y Fabregues, Diputado por Cartagena, Ingeniero Inspector de la Armada; Eduardo García Estrada, Diputado por Cádiz; Félix Maciá Bonaplata, Diputado por Puigcerdá, Ingeniero civil; Gaspar Salcedo y Anguiano, Diputado por Miranda de Ebro, Brigadier de Artillería de la Armada; Benigno Quiroga y López Ballesteros, Diputado por Lugo, Ingeniero civil; Manuel Armiñán y Gutiérrez, Diputado por La Habana, Mariscal de Campo; Bernardo Portuondo y Barceló, Diputado por Santa Clara (Cuba), Teniente Coronel de Ingenieros; Luis Angosto y Lapizburú, Diputado por Santa Cruz de Tenerife, Teniente de Navío, y Manuel Azcárraga y Palmero, Diputado por Solsona, Magistrado, tanto de izquierdas como de derechas, que defendiendo intereses corporativos o particulares de los distritos que representaban, en concreto Cádiz, conseguirán con su labor desvirtuar el Plan Naval y retrasar

hasta tal punto su aprobación por el Congreso, que, cuando pase al Senado, poco les quedará por hacer a los almirantes Pavía y Beranger en su labor debeladora del Dictamen de la Comisión, pues el cierre de las Cortes impedirá la continuación de los debates.

Iniciados los debates en el Congreso, Becerra Armesto plantea una interesante cuestión previa, pues si la Comisión Parlamentaria tenía encomendada la tarea de establecer el programa de las fuerzas navales de la nación, cualquier otro extremo que hubiese abordado, como, por ejemplo, la reorganización del Ministerio de Marina, la reforma de los cuerpos de la Armada, el cierre de los arsenales..., quedaba fuera de su cometido.

A este punto contestan Segismundo Moret y Romero Robledo con el argumento de que un proyecto de este tipo, como era la ley que aprobaba el Plan Naval, implicaba la autorización al Gobierno para tocar cualquier tema relacionado con la Marina. Sin embargo, esta sutileza jurídica gravitará fuertemente sobre el conjunto de los debates y se convertirá en el eje argumental último empleado por los que se oponían al Plan Naval.

Del mismo modo ocurre con la acusación que se formula contra Antequera, de haber consentido que la Comisión tergiversara su primitivo proyecto, acusación que el Ministro de Marina rechaza una y otra vez, reiterando que el Dictamen de la Comisión es el suyo propio y el del Gobierno.

Más adelante, y en contestación al voto particular en contra presentado por el miembro de la Comisión, Joaquín Togores, y que prácticamente supone un nuevo Plan Naval, Maura dejará constancia de que ya en ese momento se había creado un clima de hostilidad hacia el Proyecto, tanto en el Congreso como en la calle. Clima que se refleja en la siguiente pregunta formulada por Becerra Armesto al Ministro de Marina, el día 27: “¿Está s.s. resuelto a abandonar ese banco en el caso de que no se apruebe el dictamen?”, interrogante que, naturalmente, no encuentra respuesta.

Mientras tanto, el día 26 el Congreso aprueba definitivamente el “Proyecto de ley fijando las fuerzas navales para la Península, islas de Cuba y Puerto Rico y Archipiélago Filipino para el año económico 1885-1886.”

Por otro lado, las intervenciones de los parlamentarios, sobre todo de los marinos y militares, dejan entrever la disputa a favor y en contra de la construcción de acorazados o torpederos, de moda en toda Europa en aquellos años.

El transcurso de los debates deja la impresión de que el Gobierno, a la vista de las crecientes muestras de inquietud que había despertado el Plan Naval en los distintos cuerpos de la Armada y la población de Cádiz, a causa de considerar lastimados sus intereses, va retirando poco a poco su apoyo a Antequera, dejando en solitario a la Comisión y al Ministerio en la defensa del Plan Naval, pues ni los diputados gubernamentales de la mayoría ni de los distintos ministros suben en ningún momento a la tribuna para apoyar al de Marina, su compañero de Gabinete.

Con esta manera de obrar, Cánovas tenía claro que evitaba abrir una crisis, en un momento crucial para la monarquía, como era el agravamiento de

la enfermedad del Rey, cuando todavía la sucesión a la Corona no estaba resuelta, y a pesar de que la “Gaceta de Madrid” repetía, día tras día, el parte oficial “S.M. el Rey continúa sin novedad en su importante salud.”

Sin embargo, será curiosamente el propio Alfonso XII quien, un poco más tarde y en un rasgo de auténtica altura, pondrá involuntariamente al Gobierno al borde de la dimisión.

La sensibilidad de Antequera se resiente en este enrarecido clima parlamentario y va espaciando sus intervenciones, mientras los miembros de la Comisión no dejan de responder a todas las interpelaciones sobre el Plan Naval, procedentes tanto de la derecha como de la izquierda.

Así, la Comisión y Antequera deberán afrontar el día 6 de junio un duro discurso de Antonio Dabán, en el que el Diputado por Tafalla demuestra, con toda la razón en este caso, que el Presupuesto de Marina no era de 43.000.000 de ptas., sino de 60.000.000 de ptas., pues a aquella cifra deberían sumarse las partidas destinadas en el Presupuesto de Ultramar a la Marina colonial. Por lo que el porcentaje sobre el Presupuesto General era del 8% y no del 4%, más alto entonces que el de Italia e igual al de Francia.

Por otro lado, Dabán saca a relucir las siguientes cifras, que pone en relación con los anteriores datos económicos: España cuenta con 871 oficiales de Marina (21 contralmirantes y 81 capitanes de navío), Alemania 466 (8 contralmirante y 24 capitanes de navío) e Italia 462 (10 contralmirantes y 36 capitanes de navío). Todo ello, en el caso de España, para tripular 25 buques útiles para el servicio.

Sin embargo, Dabán vuelve a caer en una contradicción cuando, por un lado, afirma que si los ministros de Marina reconocen que no pueden cortar esos abusos entre sus propios compañeros habrá que nombrar ministro a alguien que no sea marino, y por el otro, después de opinar que el estado de la Marina es ruinoso, muestra su hostilidad al Plan Naval que trata de restaurarla.

El día 9 tiene lugar una de las más brillantes intervenciones de Antonio Maura, no ya en torno al Plan Naval que se debatía, sino en relación con el parlamentarismo democrático. Al hilo de su respuesta a Portuondo, que había pedido que se abriese una información parlamentaria sobre la Marina, dirigida por personas competentes en el tema, Maura pregunta al Diputado que si no le parecía competente la Junta Reorganizadora de la Armada y el Ministro de Marina que habían preparado el Plan Naval.

Por otro lado —continúa Maura—, todos los diputados son competentes, por principio, para tratar cualquier tema que se lleve a las Cortes, pues los diputados preparan sus actuaciones con antelación suficiente y las distintas comisiones reciben el asesoramiento de los técnicos y especialistas en las respectivas materias.

Lo que esconde la propuesta de Portuondo, que es la de muchos otros —finaliza Maura— es el intento de que solamente los miembros de una corporación sean los competentes para tratar los temas que afectan a esa corpo-

ración a la que pertenecen, es decir sean los que defiendan sus propios intereses; más o menos un corporativismo sindical.

Pero el interés nacional no es la imposible y sencilla suma de los intereses partidistas. Cuando, entre otras cosas, se trata de administrar los fondos de los contribuyentes, las Cortes son competentes para tratar cualquier tema, y el Plan Naval es un proyecto nacional.

Y sigue Maura: “Señores, si hace muchos años que los hombres civiles no intervienen en los asuntos de la Armada, de modo que esos que tienen tanta competencia hacen lo que quieren, y ya véis el estado a que ha llegado la marina española, ¿cómo os atrevéis a reivindicar para ellos solos la competencia y excluir la intervención de los hombres civiles?”

El Ministro de Marina ha demostrado a lo largo de los debates que es un profesional que ha sabido sobreponerse a los mezquinos intereses particulares, ha comprendido que la restauración de la Marina es un problema nacional que está por encima de los intereses de los cuerpos, y si ha perjudicado a alguien por necesidades del servicio, ha sido precisamente a su propio cuerpo. “Yo le diría que no podía poner a sus largos años de servicios más gloriosa corona” —finaliza Maura.

El día 13, Manuel de Azcárraga, Diputado por-Solsona, pronuncia un discurso que adolece de las mismas contradicciones que apuntábamos más atrás. Por un lado, manifiesta que “un cúmulo de abusos o de vicios en el ramo de Marina han creado una situación insostenible que es causa de la postración de nuestra Armada, y los intereses creados a la sombra de ese sistema vicioso y de sus derivaciones pesan de tal manera sobre todos los ministros de Marina, que les priva de fuerza y de autoridad para acometer grandes reformas”. Por el otro, no apoya al Ministro ni a la Comisión en su propuesta de restaurar la Marina, llegada una oportunidad como aquella.

Próximos a finalizar ya los debates, recogemos una interesante propuesta de Manuel Armiñán en favor de la inclusión de cuatro artículos adicionales, cuyo contenido resumimos de la siguiente manera, siguiendo sus propias palabras: “Yo pido que se desenvuelva la Marina Mercante, quitándole todas las trabas que le obligan a estar hoy bajo la dependencia de la de Guerra, y de este modo alcanzaremos aquellos gloriosísimos tiempos de los Colones, Magallanes y Elcanos que a tanta altura hicieron subir la Marina Mercante española, haciéndola la primera del mundo.”

Por fin, el día 15 de junio, el Plan Naval, aprobado por el Consejo de los Diputados, pasa al Senado para someterse al correspondiente debate.

A lo largo de los numerosos debates que lo han diseccionado y las enmiendas que se han formulado a su articulado, el Plan Naval entra en el Senado con sólo tres modificaciones, retoques de índole profesional o relacionados con intereses corporativos de orden histórico.

Por un lado, la Infantería de Marina va a continuar estando integrada en el Ministerio de Marina, aunque con carácter de cuerpo colonial. Por el otro, no recoge la desaparición del carácter oficial del arsenal de La

Carraca. Y, finalmente, se acuerda abrir una información parlamentaria sobre la unificación de los cuerpos de Marina y la reserva naval.

El Plan de Flota queda totalmente intacto, tal y como la Comisión había dictaminado.

Durante aquel mes de julio una epidemia de cólera asola el sur de España. Los fallecimientos alcanzan tal extremo que Alfonso XII se siente impulsado a hacer sentir su presencia en las zonas afectadas. Cánovas, conociendo la enfermedad (tuberculosis) que aqueja al Rey, se niega a tales deseos y presenta su dimisión; se abre, entonces, una crisis de Gobierno, que se resuelve con el regreso de Cánovas.

El 2 de julio, el Monarca, sin dar cuenta con la suficiente antelación al Gobierno y a las Cortes, y acompañado por su Ayudante, el coronel de Infantería de Marina, Félix Angosto y Lapizburú, visita inopinadamente Aranjuez, arrasado por el cólera. El gesto hace delirar de entusiasmo al pueblo de Madrid, que conoce la gravedad del Monarca, y acalla así las protestas de inconstitucionalidad de la izquierda.

Con todo y con eso, el día 10, Alfonso XII firma el Real Decreto que da por finalizadas las sesiones de Cortes en la presente legislatura (12). Real Decreto que el Conde de Toreno da a conocer el día 11 al Congreso.

Al día siguiente, 12 de julio, el Ministro de Marina, almirante Juan Bautista Antequera Bobadilla-Eslava, presenta su dimisión al Presidente del Gobierno.

Fechas después estalla el conflicto de las Carolinas. La Marina Española se apresta a hacer frente a la grave situación con sus escasos medios.

Mientras, el Plan Naval de Antequera yace en el olvido.

(12) Curiosamente, en el mes de diciembre se vuelven a abrir provisionalmente las Cortes, aunque por poco tiempo.

ANTEQUERA EN LA “NUMANCIA”: (ALGO MAS QUE UN VIAJE)

José CERVERA PERY
Jefe del Servicio Histórico del Instituto de Historia
y Cultura Naval

El 20 de diciembre de 1864 fondeaba la fragata acorazada “Numancia” en la bahía de Cartagena, procedente de Tolón, donde había sido construida para la Marina española por Sociedad “Forges et Chantiers de la Méditerranée”. Medía 96,08 de eslora, 17,34 de manga y 8,87 de puntal, con un calado de 7,90 y un desplazamiento de 7.500 toneladas. Contaba con 34 cañones de 20 cm. y su casco era todo de hierro, pesando su coraza 1.355 toneladas, es decir tanto como pudiera pesar una antigua fragata de 40 cañones o una moderna corbeta de 400 caballos. Se trataba por tanto de un buque moderno y funcional, con una máquina capaz de desarrollar una fuerza efectiva de 3.700 caballos lo que le posibilitaba obtener una velocidad de más de trece millas.

Se integraba este buque en las listas de la Armada en unos momentos en que España mantiene un clima de euforia con respecto a su posición ultramarina después de la brillante expedición de Prim a México, la intervención en Cochinchina —el Vietnam de hoy— en alianza con los franceses, y la anexión de Santo Domingo. Así en 1862, —cuando todavía la “Numancia” es un proyecto— la escuadra había zarpado de Cádiz hacia las costas sudamericanas con el objeto de dar a conocer “la fuerza de que podía disponer” mostrando el pabellón, vieja figura del derecho internacional marítimo, cuya equivalencia se concreta en una estricta finalidad de prestigio.

La salida de estos barcos hacia las costas del antiguo ultramar español se enmarcaba al menos oficialmente, en las facetas de una expedición científica, pero cuyo verdadero objetivo no era otro que el de hacer acto de presencia en los antiguos virreinos y territorios del Pacífico. O'Donnell fue el artífice de la operación que contó de inmediato con el beneplácito de Isabel II, y el proyecto fue bien recibido por la opinión pública española que aspiraba a que España recobrara su papel de gran potencia marítima; pero para ello era necesario que su pabellón pasara por otros países y que los territorios que en otro tiempo habían pertenecido a la Corona, recordaran la importancia de la madre patria. De aquí que el gobierno dispusiera que una pequeña pero eficiente escuadra de buques de guerra, a la que se uniría en Perú la flamante “Numancia”, fuese a recorrer los países bañados por el Pacífico.

El 8 de enero de 1865 —convenientemente alistada y pertrechada—, zarpaba la “Numancia” de Cartagena para Cádiz, y el 4 de febrero de Cádiz para

Canarias, desde donde habría de dar el salto atlántico con una escala en las islas de Cabo Verde para repostar. El mando lo ostentaba el capitán de navío don Casto Méndez Núñez, distinguido en la acción de Pagalugan, en la lucha contra los piratas filipinos, siendo el segundo comandante el capitán de fragata don Juan Bautista Antequera y Bobadilla, que con anterioridad había mandado la corbeta “Villa de Bilbao” y el vapor “Blasco de Garay” y desempeñado la Capitanía de Puerto de Matanzas en Cuba. El resto de la dotación la componían cinco Tenientes de Navío, un oficial de ingenieros, que más tarde escribirá el interesantísimo viaje de la vuelta al mundo de la fragata (1), tres oficiales de artillería, administración e infantería de Marina respectivamente, dos profesores de sanidad, un capellán y 12 guardiamarinas que se formaban así en las duras tareas de la navegación. La estadística total se completaba con 14 maquinistas y ayudantes de máquina, ocho oficiales de mar (contramaestres), cuatro condestables, 20 operarios de maestranza, 37 cabos de cañón, 71 soldados de Infantería de Marina, un guardabandera, 27 cabos de mar, 50 marineros preferentes, 35 marineros ordinarios, 203 grumetes, ocho aprendices navales, 37 fogoneros y 45 paleadores. Un nutrido plantel, como puede observarse, para las capacidades de los barcos de la época, siendo en éste singular la expectación despertada entre los técnicos, pues tras la desgraciada experiencia del “Captain” inglés, en las costas de Galicia, se dudaba de que los acorazados pudiesen efectuar largas navegaciones, y las que tenía por delante la “Numancia” no eran de travesías de cabotaje precisamente.

La presencia de la escuadra española en el Pacífico —todavía sin la “Numancia” en ella— produjo un ambiente de inestabilidad en Perú donde se recelaba de una intervención española análoga a la de Napoleón III en México, por lo que fortificaron los puertos principales. El ambiente además era de franca hostilidad hacia los españoles y un obrero fue asesinado y otros agredidos. Como el gobierno peruano no parecía proclive al castigo de estos hechos, la división naval al mando del impetuoso Hernández Pinzón con las fragatas “Resolución” y “Triunfo” y las goletas “Vencedora” y “Covadonga” se apoderó de las islas Chinchas, muy ricas en guano, y situadas frente al puerto de Pisco. Pinzón justificó el hecho ante la dura intransigencia del gobierno peruano. En tales circunstancias O'Donnell se decidió a poner en práctica una política de fuerza, y envió a las Chinchas otras cuatro fragatas al mando del general Pareja. Ya la “Numancia” figura entre ellas, y la flota queda constituida por la propia fragata blindada, y por las “Villa de Madrid”, “Almansa”, “Resolución”, “Berenguela” y “Blanca”, mas la goleta “Vencedora”.

El presidente del Perú, general Peset se avino a negociar con España ante

(1) El oficial de Ingenieros se llamaba Eduardo Iriondo y el libro escrito “Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada ‘Numancia’”. Es una interesante y amena descripción del amplio periplo de la fragata, con curiosas aportaciones geográficas y humanas de los lugares visitados.

la presencia en sus costas de la escuadra y el 27 de enero de 1865 se firmaba el tratado que se llamó de Pareja-Vivanco, por el nombre de los firmantes. España abandonó las islas Chinchas y el gobierno peruano se comprometió a pagar una indemnización de tres millones de pesos, pero aun habiéndose firmado el tratado con Perú, sus habitantes siguieron sintiendo una gran indignación por la presencia de la escuadra española en el Callao. Algunos marineros que se atrevieron a desembarcar fueron agredidos y uno de ellos, el cabo Fradera, muerto. Ante tales hechos estalló una revolución cuyo instigador, el general Prado, derribó a Peset y se proclamó presidente.

Tras la revolución y subida al poder de Manuel Ignacio Prado el nuevo gobierno se negó a reconocer el tratado Pareja-Vivanco rompiendo las relaciones con España el 24 de noviembre de 1865. Chile hizo causa común con Perú firmandose entre los dos países un tratado de alianza, lo que promovió una reacción violenta de Pareja que pidió explicaciones a Chile y un saludo de 21 cañonazos al pabellón español. Ante la negativa chilena Pareja mandó bloquear los puertos de aquel país y Perú por su parte declaraba la guerra a España en enero de 1866.

El bloqueo de Pareja de los dos puertos chilenos, Valparaíso y Callao, tan distantes entre sí, fue una acción imprudente que produjo la pérdida de la goleta "Covadonga", apresada por una corbeta chilena cuando aquella trataba de reunirse con dos fragatas españolas. Al tener conocimiento del hecho el general Pareja se suicidó y tras de este desgraciado evento, se hizo cargo del mando de la escuadra el ya brigadier Méndez Núñez, Comandante de la "Numancia" surta en aguas del Callao. Con algunos buques efectuó varias incursiones de guerra por el litoral, y así en febrero combatieron las fragatas "Blanca" mandaba por Topete y "Villa de Madrid" por Sánchez Barcaiztegui en el canal de Abtao con fuerzas combinadas de Perú y Chile, a las que vencieron.

El 30 de marzo de 1866 la flota española bombardeaba el puerto de Valparaíso que ni opuso resistencia después de haber mantenido un bloqueo de inmensa extensión de costa con escasos hechos de armas. Este bombardeo de un puerto abierto ocasionó a Méndez Núñez numerosas censuras por parte de los representantes extranjeros, sobre todo de Inglaterra y Estados Unidos que no veían con buenos ojos la incursión española en aguas del Pacífico, por lo que el 14 de abril zarpó la escuadra rumbo "a los peligros que su honor requería" presentándose ante el puerto fortificado del Callao. Como ha escrito Novo y Colson, "el bombardeo de Valparaíso fue un acto cuyo recuerdo debe entristecer siempre a la Marina española" mientras que la acción del Callao, con la pujanza de sus baterías blindadas, fue un asombroso y estéril acto de heroísmo. La mayoría de los barcos españoles eran de madera y estaban mal protegidos (salvo la "Numancia") y el Callao contaba con una fortaleza blindada defendida por cañones Armstrong. Se destruyó una de las torres y se apagaron casi todos los cañones peruanos, pero resultaron gravemente averiadas las fragatas "Berenguela" y "Villa de Madrid", estallando además un fuerte incendio en la "Almansa". Méndez Núñez cayó

herido y Antequera tomó el mando de la “Numancia”, mientras que Lobo lo hacía del conjunto de las fuerzas navales, y la campaña no prosiguió. No había medios de reparar las averías ni de desembarcar a los heridos, y el 9 de mayo Méndez Núñez comunicaba al Cuerpo Diplomático acreditado que levantaba el bloqueo. Ambos contendientes se adjudicaron la victoria: los españoles por la eficacia de su bombardeo, y los peruanos porque atribuyeron a su resistencia el que las tripulaciones y barcos españoles, mermados y malparados, abandonasen el Callao.

Tras el levantamiento del bloqueo del Callao la escuadra se retiró por el Pacífico dividiéndose: la “Villa de Madrid” con Méndez Núñez a bordo más aliviado de sus heridas, junto a la “Blanca”, “Resolución” y “Almansa” pusieron rumbo a Río de Janeiro por el Cabo de Hornos, mientras que la “Numancia”, “Berenguela”, “Marqués de la Victoria” y transportes “Uncle Sam” y “Mataura” agrupados bajo el mando de don Manuel de la Pezuela surcarían toda la extensión del Océano Pacífico en demanda de las islas Filipinas. El objetivo de la incursión había sido cumplido, y el combate había sido honroso para unos y otros. De aquí que Cánovas del Castillo planteado en el Consejo de Ministros que debía hacerse después del bombardeo, pronunciara aquellas famosas y controvertidas frases: “Absolutamente nada más que mandar cantar un tedéum, echar la voz de que ya han sido suficientemente castigadas las repúblicas enemigas y volver la escuadra a España”.

Comienza entonces bajo el mando de don Juan Bautista Antequera y Bobadilla el periplo más trascendente en la navegación de la “Numancia”, en el que la pericia y buen quehacer del ilustre marino juega un papel destacado. Tahití, Manila, Batavia, los mares de China y Java erizados de multitud de islas y canales de peligroso paso; duros temporales y monzones, escorbuto... Ninguna dificultad o contratiempo hizo mella en el ánimo de los valientes navegantes, y tras tocar en Santa Elena se puso rumbo a Río de Janeiro, para incorporarse nuevamente a la escuadra de Méndez Núñez. La fragata “Numancia” primer buque blindado que en la historia naval se arriesgó en el océano a dar la vuelta al mundo antes de su regreso a España, había conseguido su objetivo. “Cuando a uno se le pierde el alma —escribiría Galdós— tiene que dar la vuelta al mundo para encontrarla”. (2)

Dos aspectos esenciales pueden encontrarse en esta hazaña marinera; el político y el técnico. En el primero de ellos se subordinan intereses nacionales a un planteamiento no muy afortunado y diplomáticamente poco hábil en la acción española en el Pacífico. La Marina como instrumento de esta decisión no podía hacer otra cosa que cumplir su deber con valor y patriotismo, como efectivamente hizo. En el segundo, se pudo demostrar con cre-

(2) Sobradamente conocido es el episodio nacional de don Benito Pérez Galdós, “La vuelta al mundo de la ‘Numancia’ ” que indudablemente contribuyó no poco a la popularidad de esta página naval española, y del que hay que consignar en justicia que nació directamente inspirado en el libro de Iriondo, aunque el genio novelístico de Galdós dotara a sus personajes de imaginación y fantasía más allá de la hazaña marinera.

ces las buenas condiciones de navegabilidad de un buque con coraza, por toda clase de mares, y el temple y disciplina de unos hombres que supieron llevarlo a buen puerto y que acreditaron las magnificas condiciones marineras de don Juan Antequera, que más afortunado que Magallanes y Elcano, pudo ver grabada en una placa el lema que en adelante llevó el barco: “In loricata navis quoe primo aterram cinquivit”.

Otros aspectos del Almirante Antequera Bobadilla, al cumplirse los cien años de su fallecimiento, son tratados en este mismo cuaderno, por prestigiosos especialistas que conocen a fondo los pormenores de su vida y de su obra, tan rica en hechos notables. Desde la perspectiva que hemos encarado, este trascendente acontecimiento de su mando en la “Numancia”, nada mejor para rendir singladura que la transcripción del texto íntegro de la carta que Méndez Núñez —Comandante General de la Escuadra— dirigió al de la “Numancia” a la salida de Río de Janeiro y que reza como sigue: Comandancia General de la Escuadra. A llegar V.S. a Cádiz con ese buque habrá terminado una campaña que refleja tanta honra sobre los que tomaron parte en ella, que el solo recuerdo de haberla verificado es una compensación más que suficiente de las privaciones, peligros y sufrimientos de toda especie por que ha tenido que pasar la valiente, subordinada e inteligente dotación de la “Numancia”.

Yo espero además que la Reina, el Gobierno y el país entero, dando a la campaña todo el mérito que en sí tiene, sabrán premiar de una manera expresiva tan distinguidos servicios.

Nadie mejor que V.S. con quien me unen además de los estrechos lazos de amistad y compañerismo, los del reconocimiento que debo al que siempre y en los momentos mas críticos he visto a mi lado, para darme con lealtad y verdadero espíritu militar su franca opinión y su decidida cooperación; nadie mejor que V.S., repito, podrá expresar a la dotación de la “Numancia” los sentimientos que hacia ella me animan. No es sólo el general el que a ella se dirige, es su antiguo Comandante, es su antiguo compañero, título con que me honro, porque no podré nunca olvidar la decisión, la buena voluntad, el valor y sufrimientos que todos sus individuos han manifestado durante nuestra pasada campaña, y el respetuoso afecto con que siempre me han distinguido. Quieran ellos también conservar grabado en su corazón el recuerdo de su antiguo jefe, quien cualquiera que sea la posición que ocupe, siempre considerará como un sagrado deber y tendrá una verdadera satisfacción en hacer cuanto le sea posible en favor de los que han pertenecido a la “Numancia”.

Por hoy me limitaré desear a ese buque un próspero y rápido viaje y que terminado éste, puedan todos los individuos de su dotación encontrar en el seno de sus familias y en el reconocimiento y respeto de sus conciudadanos la envidiable recompensa que tan merecida tienen por sus verdaderamente distinguidos servicios.

Sírvase V.S. hacerlo así presente a todos, oficiales, marineros y soldados, y admitir también la expresión de mis sentimientos de cariñoso afecto y de

la más distinguida consideración. Dios guarde a V.S. muchos años. Río de Janeiro 15 de agosto de 1867. —Casto Méndez Núñez.

Poco queda que añadir después de esta carta. Sólo el convencimiento de que la vuelta al mundo de la “Numancia”, había sido algo más que un viaje...