

# UN MARINO ILUSTRE DE ULTRAMAR: EL CAPITÁN DE NAVÍO DON MANUEL ANTÓN E IBOLEÓN (1850-1908)

Jaime ANTÓN VISCASILLAS



*Omnes isti in generationibus  
gentis sua gloriam adepti sunt  
et in diebus suis habentur  
in laudibus.*

Panteón de Marinos Ilustres.



L ejemplar de junio de 2005 de la REVISTA GENERAL DE MARINA publicó el artículo titulado *La Armada y sus laureados*, escrito por el vicealmirante (R) don José Luis Torres Fernández. En el mismo, tras referenciar la historia de la Real y Militar Orden de San Fernando (1), y los pormenores de la idea que surgió en la Escuela Naval Militar en el año 1974 de plasmar en una lápida conmemorativa los nombres de los caballeros laureados de la Armada (2), se incluye finalmente un listado de veintitrés marinos que en el siglo XIX se hicieron acreedores de la primera y más prestigiosa condecoración militar española. Entre ellos y con el número dieciséis figura el capitán de navío don Manuel Antón e Iboleón, que el 24 de abril de 1896, a la sazón teniente de navío de primera clase del cañonero *Pizarro*, al mando de este buque libró un encarnizado combate contra fuerzas insurrectas a la entrada del puerto de Maraví durante la campaña de la Guerra de Cuba (1895-1898).

Cuando se cumplen ciento sesenta años del nacimiento de este insigne marino —por otra parte ilustre antepasado mío y en cuyo homenaje escribo estas líneas—, me permitirán los lectores de nuestra querida REVISTA rescatar del olvido su interesante biografía, y más todavía su relevante hoja de servicios a España y su Armada.

## Origen y formación. El Colegio Naval Militar de San Fernando



Don Manuel Antón e Iboleón, héroe del combate de Maraví. Cuba, 1896.

Manuel Santiago Trinidad Mateo Antón e Iboleón nació en Ferrol el día 21 de septiembre de 1850. Hijo de Manuel Antón y Castillo (3) (1819-1905) y de Emilia Yboleón y Bosch, fue el tercero de seis hermanos y el mayor de cuatro varones, de los que tres serían oficiales de la Armada.

Su infancia transcurrió en Ferrol en un momento del resurgir de la Marina, tras varias décadas de abandono y práctica inexistencia de flota. La derrota en Trafalgar (1805) y el absurdo convencimiento de la inutilidad de las fuerzas navales (4) —en una nación que todavía conservaba un vasto imperio colonial, del cual dependía en gran medida— llevaron a la casi total aniquilación de la Real Armada, una marina de guerra anta-

ño poderosísima, que había sido inteligentemente creada por los monarcas de la Casa de Borbón durante todo el siglo XVIII. La primera Guerra Carlista (1833-1840) propició un primer impulso naval, debido a la necesidad de bloquear el abastecimiento en la costa rebelde al ejército del infante don Carlos; el neocolonialismo en el norte de Marruecos y la subsiguiente primera Guerra de África (1859-1860) —que conllevó un ingente esfuerzo de transporte de tropas, bloqueo de puertos enemigos y apoyo de fuego naval— fueron elementos determinantes para adquirir en tan sólo seis años (entre 1840-1846) dieciséis buques vapores para la Armada.

La creación del Colegio Naval Militar de Aspirantes de Marina (5) en el año 1845 se enmarcó en ese «renacimiento» naval absolutamente necesario para el futuro mismo de la Armada. La instrucción naval de los alumnos en aquella época era fundamentalmente teórico-práctica, dividida en tres etapas: la primera, teórica (en el Colegio como aspirantes) (6); la segunda, práctica (embarcados, tras ser examinados y ascendidos a guardias marinas de 2.<sup>a</sup> clase), y la tercera también práctica (previo examen a guardias marinas de 1.<sup>a</sup> clase, en

buques de la escuadra, y después se examinaban de nuevo en el Colegio Naval, tras completar seis años de embarco, para ascender a alféreces de navío).

Manuel Antón ingresó por gracia en el Colegio Naval antes de cumplir los catorce años, sentando plaza como aspirante de Marina (7) por R. O. de 7 de julio de 1864. Como curiosidad histórica, señalar que su ingreso se produjo el último año en que todavía se exigieron pruebas de limpieza de sangre (8), ya que al año siguiente —en 1865— éstas serían definitivamente suprimidas.

Desde su incorporación como aspirante en 1864 —durante el reinado de Isabel II— hasta su fallecimiento en 1908 siendo capitán de navío —reinando ya Alfonso XIII—, serviría en la Armada durante cuarenta y cuatro años, tres meses y ocho días.

Completaría los estudios en el Colegio Naval (9) (que se repartían en cinco o siete semestres, según el Reglamento de 1858) antes de tiempo, probablemente examinándose con este propósito de las materias de los primeros semestres y de esta manera adelantar su carrera, circunstancia que era posible si se era un alumno aventajado. Así, en 4 de enero de 1866 obtuvo carta-orden de guardia marina de 2.<sup>a</sup> clase, pasando a embarcar sucesivamente en diversos buques, con los que navegó por toda la costa española, África y América. Entre enero de 1866 y febrero de 1869, en que fue promovido a guardia marina de 1.<sup>a</sup> clase tras «sufrir» el examen correspondiente, formó parte de las dotaciones de la corbeta *Villa de Bilbao* (10) (en dos ocasiones), navío *Rey Francisco*, fragatas *Esperanza* y *Asturias*, vapor *Colón* y fragata *Blanca*. En su nuevo empleo continuó en la fragata *Blanca*, y tras varias singladuras por los mares de América, en noviembre de 1870 desde Montevideo regresó a España a bordo del pailebote mercante *Trinidad*, con orden de trasladarse al Departamento de Cádiz para «prestar» examen de oficial. Comisionado en la corbeta *Villa de Bilbao*, el 16 de febrero de 1871 se examinó en el Colegio y fue aprobado, obteniendo el empleo de alférez de navío del Cuerpo General de la Armada (11) por R. O. de 1 de marzo de 1871 (con antigüedad de 3 de enero).

Finalizados sus estudios y prácticas y ya como oficial de Marina, con apenas veinte años de edad, se inicia una nueva e ilusionante etapa en la carrera naval de don Manuel Antón, en la que se destacará especialmente por su extraordinario valor (del cual dejará constancia en numerosos combates), dotes de mando y pericia profesional en los muchos destinos de embarco y de tierra que desempeñará tanto en España como en las posesiones de ultramar.

### **Campañas en las Filipinas, 1872-1877. Capitán de Infantería de Marina**

Su primer destino como alférez de navío fue el Arsenal Militar de Ferrol por un breve periodo de tiempo, hasta el 1 de octubre de 1871, que embarcó en la corbeta *Ferrolana*. En este buque permaneció hasta el 26 de diciembre,



Plano del puerto de Pollok, levantado en 1875 por el alférez de navío don Manuel Antón, comandante del cañonero *Mariveles*. (Instituto Hidrográfico, 1877).

cuando fue destinado al Apostadero de Filipinas, arribando a Manila en junio de 1872. Tras presentarse al comandante general, pasó a prestar servicios en el vapor *Marqués de la Victoria*, de donde pasó a la corbeta *Vad-Ras*, buque destinado a la Comisión Hidrográfica, participando activamente en los trabajos a estos efectos encomendados.

En marzo de 1873 trasbordó al cañonero *Mindoro*, también en comisión hidrográfica para llevar a cabo el reconocimiento y rectificación de las cartas náuticas del mar de Mindoro e islas adyacentes. En junio de 1874 tomó posesión como comandante del cañonero *Mariveles* y de la Estación Naval de Pollok, en la isla de Mindanao. En esta época (octubre-noviembre de 1874) participó en diversas acciones de guerra en unión de otros buques y tropas del ejército (12), a las órdenes del jefe de la División Naval del Sur y del comandante general de Mindanao, verificando la ocupación militar del sultanato de Boayan, en el Río Grande de Mindanao. Por estos hechos de armas sería condecorado con la Cruz de la Orden del Mérito Naval de 1.<sup>a</sup> clase con distintivo rojo (13-3-1875), su primera recompensa por méritos de guerra.

En agosto de 1875 entregó el mando del cañonero *Mariveles*, permaneciendo asignado a la Estación Naval con objeto de terminar el plano que estaba realizando del puerto de Pollok. Una vez finalizado éste y remitido a

Madrid, S. M. el rey don Alfonso XII se dignó darle las gracias por real orden, disponiendo su inmediata publicación por la Dirección de Hidrografía (año 1877).

Entre septiembre y diciembre de 1875 desempeñó comisión en varios buques, efectuando misiones por los mares del archipiélago, y en febrero de 1876 fue nombrado ayudante del jefe del convoy para la expedición contra Joló. Tomó parte en todos los hechos de armas que se sucedieron, dirigiéndose primero a Panay, donde efectuó bombardeos de puertos y fortalezas de esta isla, y en agosto de ese año embarcó de nuevo en el cañonero *Mindoro* para efectuar campaña hidrográfica en las islas de Tarri-tarri (o Tavi-Tavi, en el archipiélago de Joló). Mandando la columna de este buque se llevaron a cabo varios desembarcos y combates cuerpo a cuerpo en los pueblos rebeldes de Puan y Gotán, con buen éxito para nuestras fuerzas, sin contarse bajas y con tan sólo cinco heridos. Continuaron varias misiones —con apoyo de otras unidades navales y terrestres—, efectuándose numerosos combates contra los piratas moros —llamados así por sus costumbres y religión— que operaban en esos mares, desembarcos y toma de poblados insurrectos (con quema de los mismos y sus embarcaciones) durante todo el año 1876. En aquella época y desde los primeros tiempos de la ocupación española, el archipiélago filipino estaba plagado de piratas (chinos, y malayo-mahometanos procedentes de Joló, Borneo y demás islas meridionales) que, sin duda, eran el peor y principal enemigo de España y de nuestras fuerzas, tanto navales como terrestres.

Por estas acciones de guerra le fueron concedidas nada menos que tres importantes recompensas: la que sería su segunda Cruz del Mérito Naval de 1.<sup>a</sup> clase, con distintivo rojo (R. O. de 20-11-1876), la medalla de Joló y el empleo de capitán del Cuerpo de Infantería de Marina (26-07-1878) sin sueldo ni antigüedad, en particular por los servicios prestados contra los piratas del archipiélago de Tarri-Tarri (Tavi-Tavi). Es curioso comprobar que este empleo superior en otro cuerpo le fue conferido dos meses antes de ascender a teniente de navío en el suyo propio.

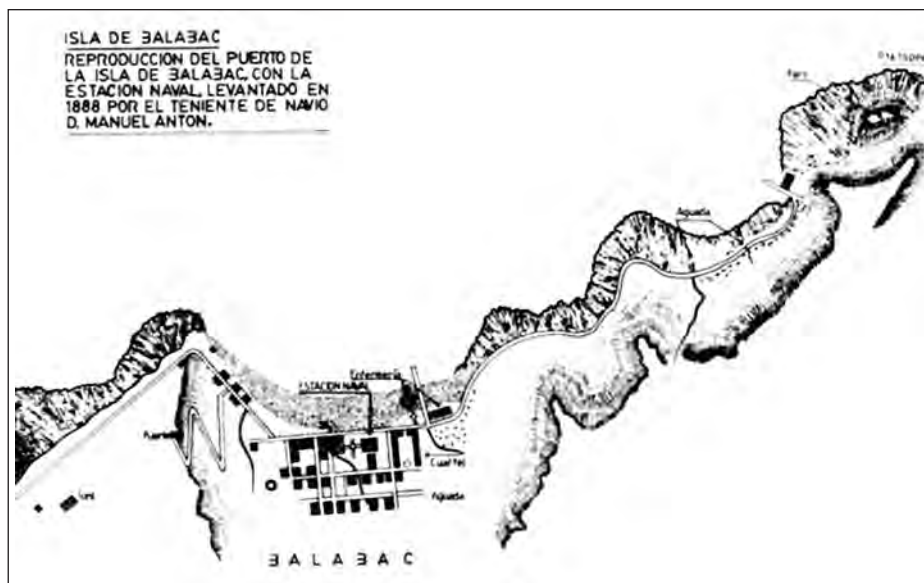
Vuelto a la capital del Apostadero en febrero de 1877, se presentó al comandante general, siendo comisionado a la compañía de Marina que se organizó en Cavite para ser enviada a España a consecuencia de la sublevación cantonal del Regimiento de Artillería Peninsular. Partió la expedición el 10 de marzo y tras seis escalas de navegación transoceánica arribó a Cádiz el 23 de abril, pasando destinado a continuación al Departamento de Ferrol.

Entre junio de 1877 y marzo de 1880 desempeñó diversos destinos en el monitor *Puig-cerdá* (segundo comandante), vapores *Ciudad de Cádiz e Isabel la Católica* (oficial de derrota), cañonero *Pelícano* (segundo comandante), fragata *Carmen* (oficial de Detall), corbeta Villa de Bilbao y fragata blindada *Vitoria*.

## Segunda etapa en las Filipinas y otros mandos navales, 1880-1891

El 8 octubre de 1878 ascendió a teniente de navío de 2.<sup>a</sup> clase (ese mismo año cambió la denominación de ese empleo por el de teniente de navío), y en abril de 1880 pasó de nuevo destinado al Apostadero de Filipinas, arribando a Manila desde Cádiz el 14 de julio. Destinado como auxiliar del ayudante mayor del Arsenal de Cavite, en agosto de ese año pasó a encargarse interinamente del mando del cañonero *Panay*, terminó su armamento y lo condujo a Cebú, quedando afecto a la División Naval del Norte. El 6 de septiembre de 1880 asumió en propiedad el cargo de comandante de este buque, que desempeñó durante más de año y medio, verificando varios cruceros y comisiones por los mares de las islas Visayas. En enero de 1882, en unión de la corbeta *María de Molina*, salió para el archipiélago de Tavi-tavi a tomar posesión de la isla de Bongao, donde permaneció varios meses para proteger a su destacamento. Vuelto a Manila tras entregar el mando del *Panay*, pasó destinado para auxiliar al jefe de la División Naval del Norte en la instalación de una estación meteorológica y de observación en Cebú. De ahí se trasladó a Zamboanga (al oeste de la isla de Mindanao) donde pasó a ser 2.<sup>o</sup> comandante de la goleta *Sirena* (noviembre 1882-abril 1883).

Tras dos meses de licencia por enfermedad, disfrutó un año de «residencia para Filipinas», que amplió otro año de licencia sin sueldo por asuntos propios y otros dos de supernumerario, residiendo en Cebú. No he podido averiguar qué actividad desarrolló en esos años, pues no he encontrado otra fuente docu-



mental —aparte de su hoja de servicios y los recuerdos familiares— que aporte información alguna al respecto.

Vuelto al servicio activo en agosto de 1887, tras un breve periodo como ayudante de la Capitanía del puerto de Manila, en enero de 1888 fue nombrado comandante del cañonero *Calamianes*, cuyo mando tomó en Puerto Princesa (isla de La Paragua), desempeñándolo durante año y medio. A continuación se dirigió a la isla de Balabac, a cuya estación quedó afecto. A bordo de este buque verificó varios cruceros y servicios por las islas de la Paragua, Balabac y Borneo. También asumió interinamente el mando de la Estación Naval de Balabac y del Gobierno Político y Militar de la isla. Tras efectuar reparaciones en el Arsenal de Cavite efectuó comisión por las islas Calamianes y La Paragua —realizando diversos trabajos hidrográficos—, quedando afecto a la Estación Naval de esta última isla. Entre otros planos, levantó los de los puertos de Malanut y Nakonac.

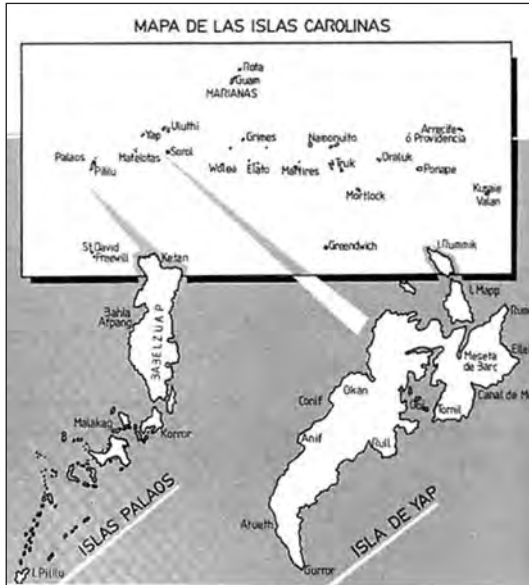
Por sus servicios y trabajos hidrográficos en las Filipinas (en particular los de las islas de Balabac y La Paragua), sería recompensado con la Cruz del Mérito Naval de 2.<sup>a</sup> clase (placa) con distintivo blanco (5-3-1892).

En agosto de 1889 entregó el mando del cañonero *Calamianes* y pasó a ser 2.<sup>o</sup> secretario de la Comandancia General del Apostadero de Cavite. En octubre de ese año se le nombró 2.<sup>o</sup> comandante de la Comisión de Marina en Subig (al oeste de la isla de Luzón), desempeñando interinamente su jefatura hasta junio de 1890, fecha en que la asumió el capitán de fragata don Julio del Río, quedando nuevamente como 2.<sup>o</sup> comandante.

Ascendido a teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase (hoy capitán de corbeta; R. O. de 7-1-1891, con antigüedad de 27-12-1890), en marzo de 1891 —tras once años en Filipinas en esta su segunda etapa— volvió destinado al Departamento de Ferrol. Ya en su ciudad natal, don Manuel Antón pasó a desempeñar el cargo de jefe del Primer Negociado de la Secretaría de la Capitanía General del Departamento por un periodo de poco más de un año, pues por R. O. de 7 de abril de 1892 se le nombró para un nuevo cargo en ultramar, el de gobernador y comandante de la Estación Naval de las Carolinas Occidentales y Palaos (y demás cargos anexos), puesto de gran responsabilidad tanto por la situación estratégica de las islas en el Pacífico como por estar clasificado este destino como mando de mar.

### **Gobernador y comandante naval de las islas Carolinas Occidentales, 1892-1894**

Las islas Carolinas, junto a las Marianas, constituían los archipiélagos españoles de la Micronesia (13). Las Carolinas —descubiertas en el siglo XVI por navegantes españoles, fueron bautizadas con ese nombre por Francisco de Lezcano en 1686 en honor al rey Carlos II—, y aunque su colonización



comenzó a finales del siglo XVII por una misión de jesuitas y una treintena de soldados, no contaron con administración española hasta finales del siglo XIX. Esta situación de dudosa soberanía de España provocó la apetencia de otras potencias, principalmente Alemania y el Reino Unido, que deseaban instalarse, y *de facto* lo hicieron empresarios alemanes y otras firmas holandesas, americanas y japonesas. La tensión llegó a provocar un serio conflicto con Alemania —el famoso «incidente o conflicto de las Carolinas»—, que se resolvió en 1885 y a punto estuvo de provocar la guerra con el temible Imperio

alemán. Alcanzado un acuerdo (que incluyó diversas concesiones a alemanes y británicos), el Gobierno español decidió reforzar su posición en el archipiélago. Las Carolinas se dividían en dos grandes grupos: las occidentales o Palaos (Yap, Sorol, Ulea, Uluthi y Matelotas) y las orientales (Ponapé, Ualán, Pinguelap, Truk y Mortlok), creándose dos centros, uno en Yap y otro en Ponapé, desde los que gobernar todas las islas.

Don Manuel Antón tomó posesión en Yap el 16 de junio de 1892 del Gobierno Político y Militar, Comandancia de la División y Estación Naval, Comandancia de Marina, Juzgado y demás destinos anexos de las Carolinas Occidentales y Palaos, computando este mando como doble tiempo de campaña (R. O. 26-6-1890). Bajo su dirección se llevaron a cabo trabajos de toda índole, visitando en diversas ocasiones las islas del archipiélago para reafirmar la autoridad española en circunstancias especialmente difíciles. Entregaría el mando el 23 de febrero de 1894 al capitán de fragata don José Montes de Oca, y tras presentarse en Manila embarcó de nuevo con rumbo a la Península (Barcelona), a donde arribó el 19 de abril.

Destinado de nuevo al Departamento de Ferrol, y después de un breve periodo como secretario de la Jefatura de Armamentos del Arsenal, en agosto de 1894 pasó a ser jefe del Tercer Negociado del Estado Mayor de la Capitanía General, encargándose también —interinamente, por ausencia del auditor— de la Secretaría de Justicia. En julio de 1895 fue nombrado segundo comandante de la fragata *Almansa*, de cuyo destino no llegó a tomar posesión



por no poder abandonar los dos cargos que desempeñaba. Al mes siguiente cesó en los tres destinos por haber sido nombrado (R. O. de 22-7-1895) comandante del cañonero de primera clase *Pizarro*. A estas alturas de su carrera don Manuel Antón e Iboleón gozaba de un gran prestigio profesional y se le consideraba uno de los jefes más aptos de la Armada. Tras prestar comisión de servicio en Glasgow, a donde se trasladó para inspeccionar la construcción de los siete buques que se realizaban para España en los astilleros de esta ciudad escocesa (agosto-septiembre de 1895), tomó el mando del *Pizarro* el día 21 de septiembre. Desde esa fecha y durante el mes de octubre navegó por el Atlántico y canal de la Mancha formando escuadrilla con el crucero *Marqués de la Ensenada* y los cañoneros *Hernán Cortés* y *Vasco Núñez de Balboa*, llevando a cabo diversas misiones.

### **La Guerra de Cuba, 1895-1898. El combate de Maraví, 24 de abril de 1896**

Al mando del *Pizarro*, en compañía de los buques mencionados anteriormente, zarpó el 14 de noviembre de 1895 del puerto de La Luz (Gran Canaria), tocaron en San Vicente de Cabo Verde y San Juan de Puerto Rico y se dirigieron a punta Maysi, en la extremidad oriental de la isla de Cuba, donde fondearon. El 14 de diciembre, al amanecer, rompió el fuego el enemigo contra los cañoneros *Hernán Cortes* y *Pizarro*, contestando estos buques con su artillería y fusilería en un combate que finalizó con la victoria de nuestras fuerzas, logrando anular por completo los fuegos contrarios.

La insurrección en Cuba (14), iniciada en Yara en 1868, tuvo su origen muchos años antes por influencia de las ideas revolucionarias liberales y de emancipación, más que por el intento de conseguir mejoras económicas o más libertades. La independencia de los Estados Unidos, a la que España contribuyó declarando la guerra a la Gran Bretaña, propició la rebelión en cadena de todas las colonias españolas de América, preparando también la de Cuba. La importancia estratégica de la isla y su riqueza económica fueron determinantes para llevar a los Estados Unidos —respondiendo de esta manera tan injusta al apoyo que España le había prestado para su independencia un siglo antes— a implicarse en los movimientos separatistas contra nuestra patria.

El 24 de febrero de 1895, con el llamado «grito de Baire», estalla la Guerra de la Independencia cubana, iniciándose a partir de ahí el envío de numerosos refuerzos a Cuba. Las operaciones y servicios navales que se desarrollaron ante la insurrección fueron innumerables, básicamente en apoyo del ejército de operaciones, llevándose a cabo multitud de hechos de armas.

El cañonero *Pizarro*, a lo largo del año 1896, efectuó diversas misiones por la costa norte de la isla, desde Gibara a punta Maysi. Cumpliendo órdenes del comandante militar de Baracoa, el 24 de abril de ese año, en compañía del



Cañonero de primera clase *Pizarro* durante sus pruebas de mar en Glasgow, año 1895.  
(Colección Alejandro Anca).

cañonero *Alvarado*, se dispuso efectuar un reconocimiento en el puerto de Maraví. Fondeados en la costa, a las cuatro de la madrugada embarcó a bordo del *Pizarro* el coronel Zamora, comandante militar expresado, un jefe, varios oficiales y 120 soldados de tropa, y en el *Alvarado*, un oficial y 30 soldados. Acto seguido se dirigieron en demanda del puerto de Maraví. No permitiendo el tamaño de la bocana la entrada de los dos cañoneros, el *Alvarado* se quedó en las inmediaciones, dirigiéndose el *Pizarro* hacia dentro, después de haber ordenado el comandante Antón zafarrancho de combate. Al embocar, numerosos grupos de insurrectos desde todas las orillas y puntos de la villa rompieron el fuego contra el buque, que fue inmediatamente contestado con la artillería y fusilería, entablándose un encarnizado combate, avanzando el buque hacia el centro de la poza hondable. Poco después fondeó con un ancla a pique, continuando el combate, y en la difícil y peligrosa maniobra de hacer la ciaboga por lo reducido del espacio recibió el comandante Antón un «balazo» en su pierna izquierda, al propio tiempo que el timonel caía por otro proyectil que le destrozó el muslo izquierdo, empuñando el comandante la caña del timón para continuar la maniobra, logrando dirigir la proa hacia la boca del puerto.

El *Alvarado* desde fuera del puerto hizo continuamente fuego por los flancos, ayudando y contribuyendo al éxito de la operación. El combate finalizaría con la derrota del enemigo y con el resultado de más de 150 bajas

entre muertos y heridos. Por parte del cañonero *Pizarro*, sólo un muerto y 27 heridos.

El comandante don Manuel Antón, que demostró un gran valor y audacia durante todo el combate, una vez finalizado éste entregó el mando a su 2.º comandante al no poderse tener en pié por la enorme pérdida de sangre, ordenándole se dirigiese a Baracoa para atender a la curación de los heridos. El barco salió de Maraví literalmente «acribillado a balazos», pero con la moral muy alta y la satisfacción del deber cumplido.

Por esta acción librada con todo éxito, las numerosas bajas causadas al enemigo y su valiente actuación dirigiendo el combate desde su puesto de mando en el puente —que no abandonó a pesar de ser herido gravemente—, don Manuel Antón sería felicitado a través de cablegrama por el Gobierno de S. M., se le formó juicio contradictorio para la Cruz de San Fernando y se le propuso para la Orden de María Cristina. Así, en 28 de enero de 1897 se le concedería la placa de 2.ª clase de la Orden Militar de María Cristina, y el 19 de octubre de 1899 la Cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando, de 1.ª clase (placa), mediante el preceptivo y exigente juicio contradictorio (15). Al mes siguiente se trasladó a La Habana y por disposición del comandante general del Apostadero fue pasaportado para la Península para atender a la curación de sus heridas, obteniendo cuatro meses de licencia por herido en campaña.

En octubre de 1896 pasó destinado como redactor-traductor del Depósito Hidrográfico, y el 13 de diciembre de ese año contrajo matrimonio canónico con doña Josefa de Viñas y Navarrete en la iglesia castrense de San Francisco, en Ferrol. No tuvieron descendencia.

En marzo de 1897 se le nombró ayudante de Marina y capitán del puerto de Gibara, al noreste de Cuba, retornando a la isla caribeña casi un año después de haberla dejado. Tomó posesión el 14 de abril, y en la noche del 17 de agosto, habiendo sido atacado el poblado de Santa Rosalía en la bahía, se trasladó a él por mar con fuerzas del ejército, logrando hacer huir al enemigo y extinguir el incendio provocado en dicho poblado.

Ascendido a capitán de fragata (R. O. de 28-8-1897, con antigüedad de 8 del mismo), pasó destinado a La Habana como 2.º comandante de Marina de la provincia (16), tomando posesión el 13 de diciembre.

Durante el año 1898, en compatibilidad con su cargo, desempeñó también funciones como vocal de la Junta Provincial del Censo y de la Junta Mixta de Defensa de la plaza y puerto de La Habana, teniendo un papel destacado en todos los acontecimientos que sucedieron a la voladura del acorazado *Maine* el 15 de febrero de ese año. Como es sabido, Estados Unidos acusó a España del hundimiento (17) y declaró un ultimátum en el que se le exigía la retirada de Cuba, al tiempo que ya había iniciado tres meses antes el bloqueo naval de la isla. El 21 de abril el presidente William MacKinley declaró la guerra a España (abril-agosto 1898), que se desarrolló en Cuba, Puerto Rico, Filipinas y Guam (en las Marianas), con el resultado desastroso de la pérdida de las



El acorazado estadounidense *Maine* entrando en la bahía de La Habana, 25-1-1898.

últimas y más importantes posesiones de nuestro imperio colonial de ultramar (Tratado de París de 1 0-12-1898). Las restantes posesiones españolas en Asia (islas Marianas, Carolinas y Palaos), incapaces de ser defendidas debido a su lejanía y la destrucción de buena parte de la escuadra española, serían vendidas a Alemania en 1899 por 25 millones de pesetas (Tratado Germano-Español), llevándose a cabo la evacuación en octubre de ese año.

### Últimos destinos y epílogo

Finalizada la Guerra Hispano-Estadounidense de 1898, por cuya participación sería recompensado posteriormente con la medalla de Cuba, don Manuel Antón fue nombrado 2.º comandante-subdirector de la Escuela Naval Flotante (18) a bordo de la fragata *Asturias*, retornando a Ferrol, donde tomó posesión de su cargo el día 1 de octubre de ese año. Ocuparía este destino durante tres años, hasta septiembre de 1901.

Tras varias licencias por enfermo a consecuencia de las heridas recibidas en campaña, en noviembre de 1902 pasó a ser secretario de la Comandancia General del Arsenal de Ferrol. En enero de 1903 se le nombró en comisión de servicio a Madrid, a las órdenes del jefe del Estado Mayor Central de la

Armada, puesto en el que cesará en el mes de agosto de ese año por haberse disuelto el referido Estado Mayor.

El caótico estado de la Marina en los primeros años del siglo XX y el empeoramiento de su salud como secuela de las graves heridas recibidas en combate años antes, fueron factores determinantes que condicionaron a don Manuel Antón a pasar a la situación de excedencia forzosa a partir de noviembre de 1903. Ascendido a capitán de navío el 2 de mayo de 1908, estaba en posesión de la Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo (19) desde el 22 de febrero de 1901.

Tras una vida entera dedicada en cuerpo y alma a la Armada, falleció en Ferrol el 24 de octubre de 1908 el capitán de navío —y capitán de Infantería de Marina— don Manuel Antón e Iboleón, caballero de San Fernando.

Ésta fue a grandes rasgos la brillante carrera de este ilustre y benemérito marino español, verdadero héroe de guerra que, como miles de compatriotas a lo largo del último tercio del siglo XIX, luchó con ardor, nobleza y valentía por defender nuestra enseña nacional en las lejanas posesiones de ultramar, en una época memorable que constituyó sin duda el ocaso del Imperio español, aquél en el que durante siglos jamás se había puesto el sol.

El epílogo que nos queda de este interesante capítulo de la gran Historia de España es que, si bien es verdad que fueron muy cuantiosas las pérdidas humanas y económicas que nuestra Patria sufrió en aquellas durísimas guerras, y muchos los errores que se cometieron en la dirección política y militar —que también los hubo—, no es menos cierto que si algo podemos recordar con orgullo es el ejemplar comportamiento del soldado español que combatió en ellas. El legado de civilización espiritual, artística y cultural que España brindó y aportó desde el descubrimiento del Nuevo Mundo en 1492 a todas las tierras y pueblos que colonizó en todo el orbe ha sido inmenso e inconmensurable, continuando muy presente en nuestros días.



(1) La Real y Militar Orden de San Fernando fue creada por iniciativa de las Cortes Generales y Extraordinarias de España reunidas en la Isla de León (hoy San Fernando) y después en Cádiz, durante la dominación francesa, como Orden Nacional de San Fernando por el Decreto LXXXVIII de 31 de agosto de 1811, para premiar los distinguidos y heroicos méritos en la ejecución de acciones de guerra. Fue la primera condecoración de «mérito» por estar abierta a todo aquel que la mereciese, sin atender a razones de nobleza, cuna o graduación, creada en un momento en que España se encontraba sacudida por la Guerra de la Independencia. Hasta ese momento, cada encuentro, cada batalla, cada sitio, había provocado la creación por parte de la junta local o provincial correspondiente de una condecoración distinta, conmemorativa del hecho de armas. La intención fue la de crear una única condecoración de prestigio para premiar los hechos de valor heroico y distinguido, acabando con la proliferación de medallas y ascensos que había en ese momento.

Desde 1815 (Decreto de 15 de julio) se denomina Real y Militar Orden de San Fernando, siendo varios los reglamentos que han regido sus estatutos desde entonces. Así, los de 1811; 1815 (1), 1815 (2), 1862, 1920, 1925, 1978 y el vigente de 2001 (Real Decreto 899/2001, de 27 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Real y Militar Orden de San Fernando. BOE núm. 194, de 14 de agosto). Este reglamento recuperó su espíritu fundacional, volviendo a premiar los hechos de valor distinguido, que se suprimieron del reglamento de 1920 al crearse en 1918 la Medalla Militar Individual para recompensar dichas acciones. Esta recuperación ha permitido revitalizar la Real y Militar Orden de San Fernando, al ingresar en ella los caballeros medallas militares supervivientes, ya que al aprobarse el Reglamento sólo quedaban dos caballeros laureados con vida.

(2) La lápida-homenaje a los caballeros laureados de la Armada existente en la Escuela Naval Militar, inaugurada el día 1 de marzo de 1975, está incompleta debido a la dificultad que entrañó la redacción del listado de todos los laureados, por la escasez de fuentes de información. El Archivo de la Orden, que antaño se custodiaba en el Palacio Real, sede de la misma, fue detractor tras la proclamación de la II República, y probablemente destruido, sin que exista actualmente rastro alguno de sus documentos. Los archivos existentes de la Orden se encuentran dispersos en los archivos históricos de cada uno de los ejércitos y en archivos civiles. Actualmente se está llevando a cabo el proceso de digitalización de estos archivos para completar y unificar la base de datos que posee la Unidad Administrativa de las Reales y Militares Ordenes de San Fernando y San Hermenegildo. Este nuevo impulso de la Orden se plasmó en la Directiva del ministro de Defensa núm. 19/2004 que aprobó un «Plan de Reconstrucción del Archivo de la Real y Militar Orden de San Fernando» que, con la vista puesta en la conmemoración del segundo centenario de la Orden en el año 2011, pretende tener en la Sede de la Maestranza de esta Orden un digno archivo recuperado. El objetivo final es que este archivo pueda estar a disposición de historiadores, investigadores, familiares y público en general, posibilitando así un mayor conocimiento de esta prestigiosa Orden.

(3) Don Manuel Antón y Castillo (1819-1905) fue cónsul de Alemania y vicecónsul del Reino Unido, de los Países Bajos y de Dinamarca. Importante armador y naviero, era el principal propietario titular de las Compañías «Bilbaína de Navegación» y «Euskalduna de construcción y reparación de buques». Entre las múltiples actividades empresariales que llevó a cabo, fue uno de los precursores de la energía eléctrica en Ferrol. Contrajo matrimonio en La Habana (Parroquia de Monserrat, 14-X-1848) con doña Emilia Yboleón y Bosch. De este matrimonio tuvieron seis hijos: María Asunción (casó con José Ferrer y Pérez de las Cuevas, que alcanzó el empleo de vicealmirante); María Dolores (casada con José Morgado y Pita da Veiga, que alcanzó igualmente el empleo de vicealmirante); Manuel (1850-1908, nuestro biografiado, capitán de navío, casado con Josefa de Viñas y Navarrete; sin descendencia); Emilio (1853-1919, gentil-hombre de cámara de S. M. el rey con ejercicio, que sería tres veces alcalde-presidente del Ferrol, cónsul de Alemania y vicecónsul del Reino Unido, Países Bajos y Bélgica; había obtenido gracia de aspirante por R. O. de 25-10-1858 pero no llegó a sentar plaza por marchar a estudiar a Escocia; casado con Josefa Palacios y González); Gabriel (1854-1924, que alcanzó el

empleo de almirante y fue jefe del Estado Mayor Central de la Armada; casado con Ángeles Rozas y Fernández-Flórez), y Antonio (1856-1937, oficial médico-cirujano de la Armada, compaginó su profesión con la pintura; casó con Dolores Zetina; sin descendencia).

(4) A este respecto, fue famoso el real dictado de: «Marina poca y mal pagada». También es concluyente la memoria titulada «Sobre el decadente estado de la Marina y medidas para fomentarlo» escrita por el ministro de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar don José Filiberto Portillo, dirigida a la reina Isabel II el 22 de enero de 1844. Entre otras cosas, proponía «crear un Colegio Naval en el que se integrase el antiguo establecimiento de los Guardias Marinas...».

(4) El Colegio Naval Militar de Aspirantes de Marina de San Fernando, primero denominado simplemente Colegio Militar de Aspirantes de Marina, como centro docente funcionó entre el 1 de enero de 1845 y el 10 de mayo de 1868, vísperas de la Revolución Gloriosa que destruyó a Isabel II y del comienzo de la larga guerra o «guerra grande» de Cuba (1868-1878). Fue un eslabón más en la serie de centros de formación de los futuros oficiales de la Armada, continuador de la Real Compañía de Guardias Marinas (1716-1825) y del Colegio Real y Militar de Caballeros Guardias Marinas (1825), y antecedente de la Escuela Naval Flotante (1871-1906), de la Escuela Naval Militar de San Fernando (1913-1943) y de la actual Escuela Naval Militar de Marín (inaugurada en 1943 por el general Franco). En el periodo 1825-1845 en que faltó la escuela o colegio, los guardias marinas embarcaban en los buques de la Real Armada directamente y en ellos se formaban como futuros oficiales.

(6) La clase de aspirante de Marina fue creada en 1841; hasta entonces sólo existía la de guardia marina. El empleo de alférez de fragata, creado en 1730, fue suprimido en 1825. Se restableció en el año 1900 como alférez de fragata-alumno.

(7) El número de expediente/asiento o catálogo que corresponde al aspirante don Manuel Antón e Iboleón es el 6.827, que figura en la obra *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval Militar (Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes)*, de don Dalmiro de la Válgoma y Díaz-Varela y don José Luis de la Guardia y Pascual del Pobil, Barón de Finestrat; monumental estudio de siete tomos publicado entre 1943 y 1956. Comprende un total de 6.916 expedientes de ingreso, de los que corresponden al Colegio Naval Militar los referenciados con los números 4.796 al 6.916 (Tomos VI y VII). El último número corresponde al futuro inventor del submarino, don Isaac Peral y Caballero, que sentó plaza de aspirante el 1 de junio de 1865.

(8) Desde el establecimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas en 1717, era preciso obtener «merced» (carta orden) de guardia marina y probar la nobleza (pruebas de nobleza) de los cuatro abuelos, o hidalguía al uso de Castilla, por los cuatro costados; de ahí arranca el dictado de «caballero». Hubo no obstante excepciones de marinos que alcanzaron puestos importantes en la Armada sin pasar por la Real Compañía (Barceló o Mourelle, por ejemplo). Las pruebas de nobleza — a las que se añadían informes morales y sociales de la familia — fueron abolidas por la Constitución de 1812, rehabilitadas en 1814 y definitivamente suprimidas en 1845, manteniéndose, empero, las pruebas de limpieza de sangre hasta 1865. Se ingresaba, pues, por gracia y tras prestar examen de suficiencia de estudios elementales. A partir de 1870 (Escuela Naval Flotante) se establece el sistema de oposición tal como hoy lo entendemos.

(9) En el Colegio Naval Militar, desde 1845 hasta 1867 se formaron desde la promoción 218 a la 259 del Cuerpo General, cursando estudios un total de 1.002 alumnos. El plan de estudios en el colegio abarcaba las siguientes disciplinas, cursadas por semestres: Álgebra; Aritmética; Geografía e Idiomas; Dibujo e Instrucción; Geometría elemental y Trigonometría rectilínea; Idiomas y Dibujo; Instrucción Militar; Trigonometría esférica; Geometría práctica; Idiomas; Instrucción de orden abierto; Cosmografía; Principios de Artillería; Idiomas; Dibujo; Instrucción; Navegación de altura y costera; Mecánica elemental; Sobre construcción de buques; Repaso general para examen final antes de salir del colegio.

(10) El concepto de buque escuela como unidad destinada primordialmente a la instrucción y formación de alumnos a bordo no surgirá hasta 1862 en que la fragata *Esperanza* es destinada a ese cometido junto a las corbetas *Villa de Bilbao*, *Santa María* y *Trinidad*.

(11) El Cuerpo General de la Armada tiene su génesis en las Reales Guardias Marinas creadas en 1717 por Felipe V a propuesta de don José Patiño, intendente general de la Armada. En puridad se considera que los cuerpos de oficiales como corporación son el origen de la Función Pública española y, por lo tanto, de todos los demás cuerpos y escalas de funcionarios, tanto civiles como militares.

(12) Las fuerzas que participaron en la campaña, además del cañonero *Mariveles*, fueron la goleta *Santa Filomena*, los cañoneros *Mindoro* y *Samar*, falúas números 2 y 9, y trescientos soldados de Infantería, Artillería e Ingenieros del Ejército.

(13) Los territorios de los archipiélagos españoles de la Micronesia, formados por las islas Carolinas y las Marianas, formaban parte de la España oceánica, de acuerdo con la Ley Orgánica Fundamental para el Gobierno y Administración del archipiélago filipino y sus dependencias.

(14) La conocida como Guerra Grande de Cuba, 1868-1878.

(15) De conformidad con la Ley de 18 de mayo de 1862, reformando los estatutos de la Real y Militar Orden de San Fernando.

(16) Se encargó también interinamente de la jefatura de la Comandancia de Marina entre los días 1 y 16 de abril de 1898, fecha en que se la entregó al titular y 2.º comandante general del Apostadero, capitán de navío de 1.ª clase don Luis Pastor y Landero.

(17) Algunos estudios actuales apuntan a una explosión accidental de la santabárbara, motivada por el calentamiento de los mamparos que la separaban de la carbonera contigua, que en esos momentos estaba ardiendo. Documentos desclasificados por el Gobierno de Estados Unidos sobre la Operación «Mangosta» (proyecto para la invasión de Cuba posterior al fracaso de bahía de Cochinos) avalan la polémica hipótesis de que la explosión fue causada en realidad por el propio Gobierno estadounidense, con el objeto de tener un pretexto para declarar la guerra a España.

(18) Nombrado el 30 de agosto de 1898, cesó en la 2.ª Comandancia de Marina de La Habana, y el 31 embarcó de transporte en el vapor correo francés *Notre Dame de Salut*. El 20 de septiembre desembarcó en La Coruña y se trasladó a Ferrol.

(19) La Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo la había recibido por R. O. de 4-3-1892, con antigüedad de 11-12-1891.

## BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General de la Marina «Don Alvaro de Bazán». Hoja de Servicios del Ilmo. Sr. capitán de navío don Manuel Antón e Iboleón. Sección Cuerpo General. Legajo n.º 620/62.
- DAHL BONET, Carlos; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: *Promociones de Alféreces de Navío del Siglo xx*. Ministerio de Defensa, Armada, tercera edición, noviembre 2004.
- DE LA VÁLGOMA Y DÍAZ VARELA, Dalmiro; DE LA GUARDIA Y PASCUAL DEL POBIL, Luis: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval Militar (Catálogo de pruebas de Caballeros Aspirantes)*. Ministerio de Marina, 1943-1956.
- Estado General de la Armada*, varios números.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Escuela Naval Flotante. Ferrol 1871/1912*. Ministerio de Defensa. Armada, 2008.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Los Apostaderos y Estaciones Navales españolas en Ultramar*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S. A., 1998.
- Internet, varias direcciones.
- REVISTA GENERAL DE MARINA, varios números.
- VILA MIRANDA, Carlos: *España y la Armada en las Guerras de Cuba*. Fundación Alvargonzález, 1998.