

# DE LA REVOLUCIÓN CANTONAL AL «DESASTRE». LA INCAPACIDAD PARA MANTENER EL PODER NAVAL EN ESPAÑA

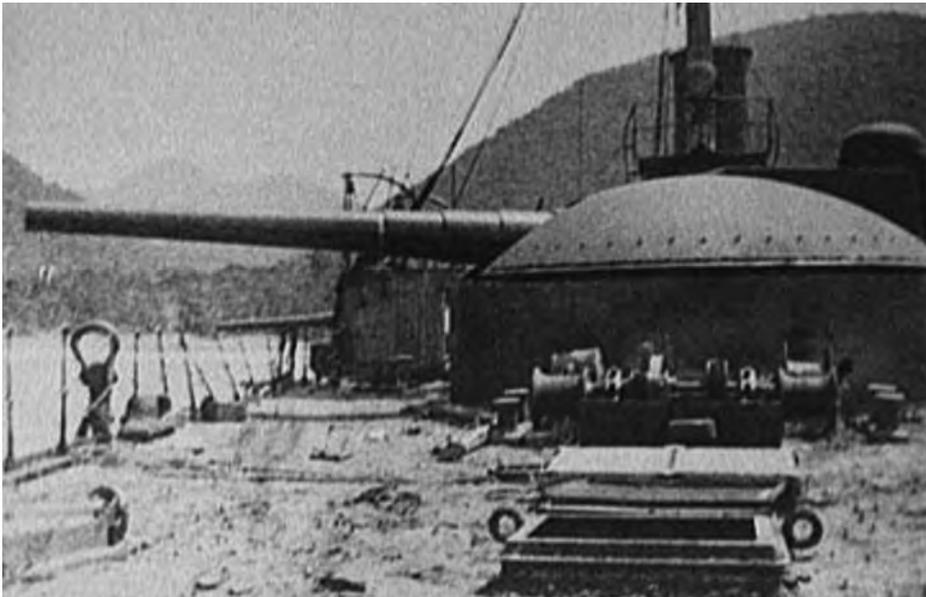
José M.<sup>a</sup> BLANCO NÚÑEZ  
Capitán de Navío (R)

Pretendemos mostrar en este artículo, la complicada implicación de los planes o programas navales, por entonces conocidos como «leyes de escuadra», en la convulsa política española del último cuarto del siglo XIX, teniendo en cuenta algunos puntos de la política de «personal», de la evolución orgánica del Ministerio de Marina y de crítica estratégica, hasta llegar al «Desastre».

La Armada española no murió en Trafalgar; su verdadera muerte se produjo durante la Guerra de la Independencia, cuando se tomó la decisión de desembarcar a todas las dotaciones para enviarlas a los frentes, a los cuales también se enviaron batallones formados con las maestranzas de los arsenales; por tanto, el material se quedó sin mantenimiento, las gradas, vacías, y la Marina –más que «mal pagada», sin recibir paga alguna– fue languideciendo, cerrando algunas de sus instituciones fundacionales, como las Reales Compañías de Guardias Marinas, y sosteniendo guerras en Ultramar a medio sueldo y media ración de armada.

En 1835 llegó la primera guerra carlista, planteándose de nuevo la indispensable necesidad estratégica de bloquear los puertos del Cantábrico para impedir el contrabando de armas. La Marina, por tanto, resucitó y enseguida comenzó a comprar vapores en Inglaterra y a dotarlos de oficiales que embarcaban directamente, sin pasar por centros docentes propios, y que, tras varios años en el empleo de guardiamarina (de gracia real), eran ascendidos y se integraban en el escalafón. Con esa preparación, digamos que «a la inglesa», se formarían los oficiales que mandarían escuadra y barcos durante la guerra del Pacífico de 1866, cuando, milagros del genio español, éramos otra vez la tercera Marina de Europa.

En 1845 se fundó el Colegio Naval de Aspirantes (a Guardias Marinas), en San Fernando, que va a subsistir hasta 1868, cuando la Gloriosa se lo llevó por delante. Sus alumnos serán los almirantes del 98, y el último que salió de sus aulas fue don Isaac Peral y Caballero. De esta revolución, que contó con la



Restos del *Vizcaya* tras el combate de Santiago

Marina por una vez en la Historia, solamente diremos que «en el puente de Alcolea...» no ganó la batalla Prim, pues el general estaba embarcado en la *Zaragoza*, del mando de don José Malcampo y Monge, visitando los puertos del Mediterráneo para convencer a las guarniciones...

La Gloriosa, por no decir Topete, que fue el ministro «del cambio», introdujo en la Armada los empleos de almirante, capitán de navío de 1.<sup>a</sup> clase (que eran oficiales generales) y teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase (después capitán de corbeta que, con notable error orgánico, se incluyó en la clase de «Jefes»), y creó la Escuela Naval Flotante (1871) a bordo de la fragata *Asturias*, que permanecerá en sus fondeaderos del arsenal de Ferrol y de La Graña hasta su cierre en 1911, cuando la Escuela Naval se volvió a abrir en San Fernando.

Por haber sido tratados perfectamente en estas jornadas, omitiré el reinado de don Amadeo I, la Primera República y la revolución cantonal, para adelantarme en la restauración monárquica, proclamada (29 dic. 1874) por don Arsenio Martínez Campos en los campos de Sagunto, gracias a la media brigada (1) del general Dabán, del Ejército del Centro, en la persona de don Alfonso de Borbón y Borbón, que pasaría a ser el duodécimo de los de su nombre.

---

(1) Dos batallones de infantería, varios escuadrones y unas cuantas baterías, 1.800 hombres en total.

## Guerras y crisis antes de la Restauración

Debemos pasar en revista la convulsa España del XIX, antes de entrar en la propia Restauración. Entre 1835 y 1875, España sufrió dos guerras carlistas y la de África del 60. En su archipiélago filipino, la guerra contra los «moros» de Joló y Mindanao era constante; así, en 1861, en la cota de Pagalugán de Joló, se produjo la brillantísima acción del capitán de fragata don Casto Méndez Núñez que provocó los ascensos que más abajo comentaremos.

También se sostuvo (1863) una guerra en Santo Domingo y, en 1866, la del Pacífico, en la cual la Marina ganó un prestigio como quizá nunca había tenido. Rara es la capital española de provincia que no dedicó una calle a Méndez Núñez (2); en Galicia se levantaron tres estatuas en su honor (Santiago de Compostela, Vigo y Ferrol —aquí, un busto—). Toda la Piel de Toro y sus archipiélagos están salpicados de calles honrando la memoria del que prefirió la honra a los barcos.

Entre los constantes hechos navales de la guerra grande de Cuba, destaca el apresamiento del *Virginius* (1873) por el vapor de guerra *Tornado* (ex-*Texas*, de la Marina confederada), en el que puede encontrarse el origen de la decisión norteamericana de armarse para la guerra que tendrían que hacernos si fracasaban, como hicieron tres veces durante el siglo, en sus deseos de comprarnos la isla de Cuba, vital para sus intereses políticos debido a su situación estratégica.

La revolución cantonal, que finalmente hará saltar por los aires a la Primera República, tendrá su campaña naval cartagenera con las tristes secuelas de



Alfonso XII

---

(2) A día de hoy, se conservan calles con su nombre en Madrid capital (a la que hay que añadir la plaza «del [sic] Callao»), Getafe, Pozuelo y Boadilla; en Barcelona, Tarragona, Palma de Mallorca, Alicante, Castellón de la Plana, Valencia (y en varias poblaciones de su provincia); en S.<sup>ta</sup> Cruz de Tenerife y en tres localidades de Gran Canaria; en Cartagena y varias localidades de la provincia de Murcia; en Sevilla y en cuatro localidades de su provincia; en San Fernando y La Línea de la Concepción (ambas en Cádiz); en La Carolina (Jaén), Granada, Almería, Málaga, Huelva; en dos localidades de Badajoz y en una de Cáceres; en Salamanca, Santander, Zaragoza, Huesca, Teruel. También lucen su nombre un colegio público en Burgos y unos jardines en La Coruña, una calle en Vigo y en cuatro localidades de Toledo, así como en Daimiel (Ciudad Real) y en Cendejas de Enmedio (Guadalajara). Isote Méndez Núñez en las Columbretes (Castellón de la Plana), Hotel M-N en Lugo, etc.

las acciones piráticas emprendidas para exigir el pago de contribuciones a ciudades de la costa, y terminará con un combate naval en Portmán donde la profesionalidad y la pericia de don Miguel Lobo y Malagamba (exjefe del Estado Mayor de Méndez Núñez en el Pacífico) se impuso a la indisciplina de las fragatas blindadas cantonales.

En la tercera carlista, además de la campaña naval en el Cantábrico y, en menor medida, la del Mediterráneo (Fuerzas Navales del Ebro y Los Alfaques, 1874-1875) (3), la Infantería de Marina luchó en tierra, destacando en los combates de San Pedro Abanto (25-27/03/74) el 2.º Batallón del 1.º Regimiento, del mando del teniente coronel Albacete Fúster.

En la revuelta de la guarnición de Cavite (20/01/1872) resultaron muertos el médico mayor de la Armada, don Rómulo Valdivieso y Ferrer, el alférez de navío don Julián Ordoñez y Falcón, y el contraamaestre don José Fernández y Acevedo.

Como comprobarán, no faltaron problemas en España, y la Constitución de 1876, con don Alfonso en el trono, tratará de resolverlos... sin demasiado éxito.

## **La Marina de la Restauración**

Alfonso XII desembarcó en Valencia de la *Navas de Tolosa* (11 enero 1875), tras haber hecho una escala en Barcelona en su venida desde Marsella. El panorama español desde la Gloriosa hasta esa llegada a Valencia no podía ser más desolador. La tercera guerra carlista y la «grande» de Cuba desangraban el reino y agotaban los recursos. Por ello, la labor principal de su gobierno fue conseguir la paz, la cual se alcanzó el 27 de febrero de 1876, con la derrota total del ejército carlista, y con la firma de la paz de Zanjón el 10 de febrero de 1878. De ahí el mote de «Pacificador» con que conocemos a Alfonso XII.

## **Guerras y crisis durante la Restauración**

Ya hemos dicho que la guerra grande de Cuba y la tercera carlista finalizarán al principio del reinado de Alfonso XII. Pero el Pacificador no tendrá un reinado especialmente pacífico. Entre 1879 y 1880 se desarrollará la guerra chiquita en Cuba, y en 1885 hubo que recurrir al arbitrio del Papa para resolver la crisis de las Carolinas, que a punto estuvo de costar una guerra con Alemania. Inmediatamente después falleció el rey, el 5 de noviembre de 1885, cuando solamente contaba con veintisiete años. Su viuda, la reina regente M.<sup>a</sup> Cristina de Habsburgo-Lorena, que se encontraba en estado de buena esperanza, tendrá que afrontar las guerras del Desastre, es decir la de independencia

---

(3) PITARCH LÓPEZ, Josep: *Apuntes para una Historia Naval del puerto de Los Alfaques (1400-1992)*. Tarragona, 2017.

cubana (1895-1898), la insurrección de Filipinas en 1896 y la hispano-norteamericana del 98.

### Ministros de la Restauración (del 31 de diciembre de 1874 al 18 de mayo de 1898)

Si crisis y guerras se sucedieron continuamente, constantes y demasiado frecuentes fueron también las crisis ministeriales. En cifra media cada ministro de Marina estuvo en el poder 10,8 meses.

En vida de Alfonso XII	Regencia de M. <sup>a</sup> Cristina
<b>1. Marqués de Molins</b> <b>2. Cánovas del Castillo (interino)</b> <b>3. CA Durán y Lira (programa)</b> <b>4. CA Antequera y Bobadilla</b> <b>5. VA Pavía y Pavía (programa)</b> <b>6. CA Durán y Lira</b> <b>7. VA Pavía y Pavía</b> <b>8. G.<sup>ral</sup> Mtnéz. Campos (interino)</b> <b>9. CA Valcárcel y Ussel de G.<sup>a</sup></b> <b>10. CA Antequera y Bobadilla (programa)</b> <b>11. VA Pezuela y Lobo</b>	<b>12. CA Beránger y Ruiz de Apodaca (plan)</b> <b>13. CA Rodríguez de Arias (ley)</b> 14. CA Romero y Moreno <b>15. CA Beránger</b> 16. Cánovas del Castillo (interino) 17. VA Florencio Montojo y Trillo 18. Gral. Azcárraga (interino) <b>19. CA Beránger</b> 20. Gral. López Domínguez (interino) 21. CN 1. <sup>a</sup> clase P. Cervera Topete 22. CA Pasquín y de Juan <b>23. CA Beránger (6.<sup>a</sup> vez)</b> 24. CA Bermejo y Merelo 25. CN 1. <sup>a</sup> clase Auñón y Villalón

En negrita, los ministros que repitieron en el cargo. Algunos lo hicieron hasta cuatro veces, como el influyente Beránger (en el periodo anterior a la Restauración, lo había sido otras dos). En cualquier caso, no es fácil programar una ley de escuadra, conseguir el voto favorable del Congreso, las subsiguientes órdenes de ejecución y la construcción con estos tiempos de permanencia en el cargo.

### La Flotante (fragata *Asturias*) (4)

Cambio radical en la formación de los oficiales, efecto de la Gloriosa y de las reformas introducidas por Topete, lo constituirá el cierre del Colegio Naval de Aspirantes, instalado en San Fernando, y la apertura de la Escuela Naval Flotante, a bordo de la fragata *Asturias*, fondeada en la ría de Ferrol, que funcionará entre 1871 y 1912, cuando se ordenó su regreso a San Fernando como Escuela Naval Militar.

(4) FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Escuela Naval Flotante, Ferrol (1871, 1912)*. CAE, Armada, Madrid, 2008.



Fragata *Asturias*, sede de la Escuela Naval Flotante entre 1871 y 1912

En la flotante se formaron 55 promociones. Los aspirantes tenían cuatro cursos semestrales antes de salir de guardiamarinas; entonces embarcaban, y tras un par de años regresaban a la *Asturias* para examinarse y salir nombrados alféreces de navío.

Su primer director será don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, que fallecerá a bordo de su buque insignia, el vapor *Colón*, como jefe de las fuerzas navales en la campaña del Cantábrico (aguas de Motrico, 24/05/1875) al ser alcanzado por una granada de las baterías carlistas.

De esta escuela saldrán los oficiales de Cavite y Santiago, que sufrirán once muertos en esos combates, otro en la guerra de África (capitán de corbeta don Jaime Janer Robinson) y dieciséis que ofrendarán sus vidas en acto de servicio, el número mayor de ellos en la desaparición del *Reina Regente* (aguas del Estrecho, 10/03/1895). De los 124 que continuaban en la escala activa del Cuerpo General de la Armada el día 1 de enero de 1936, cuarenta y seis perderán sus vidas, la mayor parte asesinados y la menor en acciones de guerra, durante la contienda de 1936-1939.

### **Las leyes de escuadra (programas navales)**

Seis de los ministros de la lista que ofrecíamos más arriba intentaron sacar adelante leyes de escuadra en los años que indicamos:

1. Santiago Durán (1880)
2. Francisco de Paula Pavía (1883)

3. Juan Bautista Antequera (1884)
4. Rodríguez de Arias –venía de ser comandante general de Filipinas– (1887)
5. Beránger (1896).

Aparte de esos planes de leyes fallidas, se suscribieron multitud de contratos de compra de material a diversos países, principalmente con el Reino Unido, los astilleros del Estado y la industria privada.

### **Los programas navales de don Santiago Durán y Lira y don Francisco de Paula Pavía y Pavía (5)**

El almirante Durán fue el primer gobernante español en expresar por escrito el temor al «peligro amarillo», bien procedente de China, bien de Japón, pero que en todo caso afectaría a las Filipinas, como expuso ante el Consejo de Ministros en memoria titulada «Las Islas Filipinas y sus Fuerzas Navales».

Para asegurar la tranquilidad del dominio español en tan vasto archipiélago, proponía la construcción de un acorazado, tres avisos o cruceros, dos transportes y seis cañoneros, para lo cual se requeriría gastar la elevada suma de 12,7 millones de pesetas. Como el plan era «conservador», chocó con la oposición «liberal», y lo que consiguió el ministro fue que los tres primeros cruceros entregados a la Armada tras la Restauración (*Aragón*, *Gravina* y *Velasco*) fuesen inmediatamente enviados al apostadero de Cavite; que se comprara un transporte (*Legazpi*) y se modernizara otro (*San Quintín*), y que se encargase la construcción de una serie larga de cañoneros. Por tanto, como bien dice Agustín Rodríguez González (6), su plan inicial se verificó, pero sin acorazados.

Hay que tener en cuenta que, si descontamos el peligro que inquietaba al ministro, la guerra constante en aquel archipiélago era contra los moros de Joló, y la estrategia nos obliga a la proporcionalidad entre los fines y los medios, es decir a no matar pulgas a bastonazos –para combatir a la modesta marina vélica y rémica de los moros no se precisaban acorazados–. Todavía no se tenía evaluada la amenaza que representaría el para entonces emergente poder de los Estados Unidos de Norteamérica.

Don Francisco de Paula Pavía fue enseguida ministro en un bienio liberal (1881-1883). A pesar de habernos dejado su utilísima obra biográfica sobre los generales de Marina, estaba tildado de socairero por sus subordinados y no gozaba de «buena prensa». El 1 de enero de 1883 presentó el primer programa naval de la Restauración, para el que preveía un gasto, a ejecutar en un decenio, de 250 millones de pesetas. Dicho programa debería conseguir:

— 6 acorazados (a encargar en Francia o en Inglaterra)

---

(5) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Madrid, 1988.

(6) *Ibidem*, p. 162.

- 6 cruceros blindados de 1.<sup>a</sup> clase
- 12 avisos
- 14 cañoneros torpederos
- 4 transportes.

El Gabinete no se puso de acuerdo en cómo financiar este vasto programa, así que Pavía, como era normal por entonces, dimitió y su programa quedó «archivado».

### **Ley de escuadra de Antequera (25 de junio de 1884)**

El que había sido capitán de bandera de don Casto Méndez Núñez en El Callao, por algún compañero motejado el «Botafuegos de Antequera», fue nombrado por Topete (8 dic. 1868) comandante general de las Fuerzas Navales del Mediterráneo, con «insignia de preferencia», para que metiese en cintura a las dotaciones de los barcos donde se habían manifestado «síntomas graves de sedición». Antequera fondeó su escuadra en Santa Pola, y con gran energía y una activa labor de adiestramiento, ejerciendo con maestría su autoridad y su «don de mando», resolvió pronto la situación (7), haciendo que su ya notable reputación ganase muchos enteros.

Antequera, en su segundo mandato ministerial (10/01/1884-13/08/1885), hizo reformas de gran calado en la organización ministerial y, apoyándose en los jefes de la Armada más prestigiosos del momento (capitán de fragata Auñón y tenientes de navío de 1.<sup>a</sup> clase Piñeiro, Concas, Villaamil y Ardois, integrantes del conocido como «Pentágono»), elevó al Parlamento un proyecto de ley de escuadra, provocando una batalla partidista de funestas consecuencias. Pero, con el beneplácito de Cánovas, y usando restos del presupuesto no ejecutado (12 millones de pesetas del año 1884), pudo encargar a los astilleros Forges et Chantiers de la Méditerranée, de Tolón, la construcción del acorazado *Pelayo*, para lo que envió a Francia a un simple teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase, don Víctor Concas y Palau –como hemos visto, uno de los vértices del Pentágono–, para arreglar los contratos y arrancar con la construcción. Dicen que estando en el despacho de Cánovas discutiendo este asunto, don Antonio le dijo: «don Juan: ¡haga usted un barco cuanto más grande mejor!».

El malogrado plan de Antequera consistía en

- 6 acorazados de segundo orden –mala práctica, pues los que los construyan de primero te tendrán entre sus manos–. Cuatro de ellos se destinarían a la Península, uno a Cuba y otro a Filipinas;

---

(7) BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup>: «La hoja de servicios de don Juan Bautista Antequera y Bobadilla», en *Anuario Estudios Atlánticos*, núm. 54. Las Palmas, 2008. Por esta acción, su majestad la reina regente concedería a su hijo primogénito el título de conde de Santa Pola en 1892.



Acorazado *Pelayo*

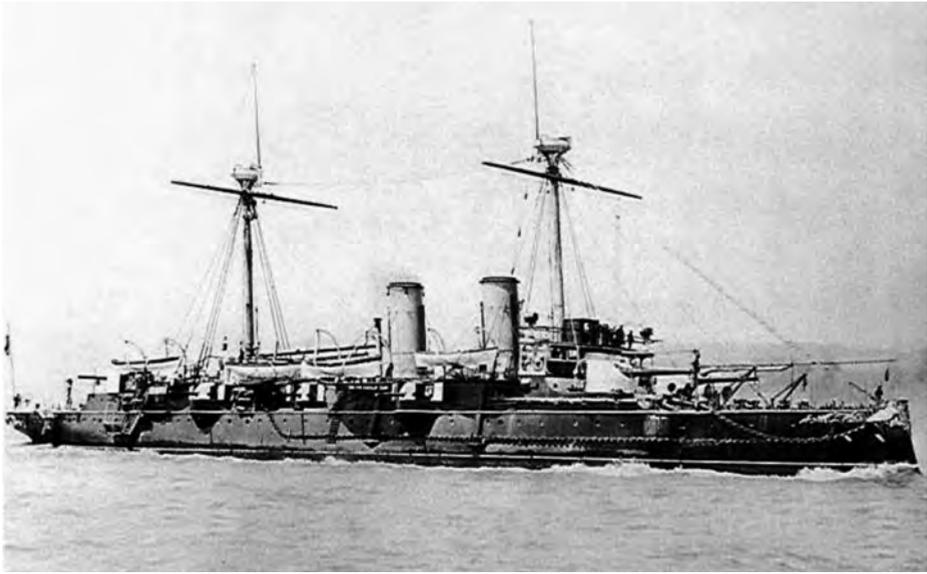
- 2 cruceros blindados;
- 4 torpederos de 1.<sup>a</sup> clase;
- 4 torpederos más grandes para Cuba y Filipinas;
- 2 escuadrillas volantes para la Península;
- todo un recital de buques auxiliares.

El año 1885, en que Peral comenzaba su submarino, González-Hontoria perfeccionaba su sistema de cañones, Bustamante, su torpedo (torpedos «fijos», después denominados minas), y Villaamil, por orden del ministro Pezuela, empezaba el *Destructor* –con planos del ingeniero naval John Biles (8), en los astilleros James & George Thompson, de Clydebank–, de manera que 1885 se convirtió en el año del «no me toque usted a la Marina».

En mayo de 1886, también por contratación directa y «fuera de programa», el ministro Pezuela encargará al Reino Unido el desgraciado crucero *Reina Regente*. Se botará el 24 de febrero de 1887, en los mismos astilleros en que lo hizo el *Destructor*, y se perderá con toda su dotación (382 hombres) en aguas

---

(8) FERNÁNDEZ NÚÑEZ Pedro; MOSQUERA GÓMEZ, José M.<sup>a</sup>, y BUDIÑO CARLÉS, José Manuel: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Gijón, 2014.



Crucero *Reina Regente*

del Estrecho, debido a un fuerte temporal, el 10 de marzo de 1895. Se ha especulado mucho sobre la posibilidad de que el *Reina Regente* se hubiese pasado por ojo al haber sincronizado su cabezada con las olas. Tenemos a la vista el exhaustivo informe redactado por el capitán de fragata don Fernando Villaaamil (el «padre» del *Destructor*) y por el ingeniero jefe de 1.<sup>a</sup> clase de la Armada don José Castellote (9), que no mencionan esa eventualidad, aunque sí consideran posible una inundación de los compartimentos de proa. Cifándose al modelo del *Regente*, los astilleros del Estado construyeron el *Alfonso XIII* (Ferrol, 1896), al que se dio de baja apenas cuatro años después de su entrega, y el *Lepanto* (Cartagena, 1896), que causó baja en 1911.

### **Importante ley de personal para noventa años...**

Don Francisco de Paula Pavía y Pavía, que en su primer paso por el Ministerio había sido el autor del primer plan, a su vuelta a este (23/09/1877-09/12/1879) promulgó la ley de «ascensos» en la Armada, de 30 de julio de 1878, que, curiosamente, va a durar noventa años.

La corporación, al igual que otros cuerpos militares de la época, estaba contra los ascensos por méritos de guerra, que provocaban fenómenos curio-

---

(9) VILLAAMIL, Fernando, y CASTELLOTE, José: *Informe acerca de las causas probables de la pérdida del crucero Reina Regente*. Madrid, 1896.



El Destructor de Villaamil

sos como el de Méndez Núñez en El Callao, que era, de origen, más moderno que todos los capitanes de navío (10) comandantes de barco en su escuadra, a pesar de lo cual ejerció el mando con toda autoridad y sin contestación alguna. Él mismo dio ejemplo renunciando al ascenso a vicealmirante (11) en escrito que decía: «... hace solamente ocho años que me honra con las charreteras de teniente de navío».

En la misma gloriosa acción de la cota de Pagalugán (17 sept. 1861) ascendieron, entre otros, además del capitán de fragata Méndez Núñez, el teniente de navío Malcampo, que por tener pendiente otro ascenso por méritos pasó directamente de teniente de navío a capitán de navío —por entonces aún no existía el empleo de teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase, que después se denominó capitán de corbeta—, y los alféreces de navío Patricio Montojo y Pascual Cervera, lo que propiciará que en su día sean dos de los almirantes con mando en la mar durante el Desastre.

La ley de ascensos de Pavía era fácil de entender. En la Armada habría dos tipos de ascensos:

- por antigüedad, con condiciones específicas en cada empleo;
- por elección previo juicio contradictorio, que aplicaría lo dispuesto en el RD de 16 de marzo de 1866 para optar a las Cruces de la Real y Mili-

---

(10) Capitanes de navío Pezuela, Alvargonzález, Topete, Lobo (JEM), Valcárcel, Sánchez Barcáiztegui y Antequera (Estado General de la Armada, 1859).

(11) Decreto de 26 de diciembre de 1868.

tar Orden de San Fernando. En caso de ser favorable al interesado, debería escoger entre «laureada» o «ascenso»;  
— estuvo en vigor hasta la ley 78/1968.

Durante los noventa años en que la ley estuvo en vigor, nunca se produjo un ascenso por elección. Lo intentó el general Primo de Rivera en 1925 pues, tras el desembarco de Alhucemas, quiso ascender por méritos de guerra al capitán de fragata don Carlos Boado Suances por su actuación al frente de las lanchas de desembarco en La Cebadilla, pero todo el Cuerpo General se opuso, por escrito, a tal pretensión, y el presidente del Gobierno, que ya tenía en su contra a los artilleros, prefirió «no tocar a la Marina».

### **Inciso estratégico**

En 1882, el almirante francés Teófilo Aube, apóstol declarado de la *Jeune École*, publicó *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, donde apostaba por la *poussière navale* o, lo que es lo mismo, por muchos torpederos para agujinear a los pesados acorazados, lo que a la larga se demostró totalmente erróneo. Fue ministro de Marina entre el 7 de enero de 1886 y el 29 de mayo de 1887, e hizo todo lo posible por llevar sus teorías a la práctica; además, fue el primero en encargar un submarino para la Royale, el *Gymnote*.

En nuestra Armada, e incluso en la sociedad española, hubo fervientes y apasionados partidarios del *jeunecolismo*, entre ellos el influyente almirante Beránger, el también almirante y ministro Rodríguez de Arias, el capitán de fragata Villaamil, el teniente de navío Peral y una larga nómina de oficiales. Las discusiones trascendieron a la prensa, y los partidos se decantaron por unos u otros llevando hasta el Parlamento sus acaloradas discusiones.

### **Crisis de las Carolinas (1885) (12)**

No entraremos aquí en los amplios antecedentes de esta cuestión, que rebasarían los límites de este trabajo. Solo constataremos que, desde los tiempos de Legazpi, España dedicó muy poco a sostener las inmensas posesiones que tenía en el «Lago español», que apenas hizo uso de su posesión en el norte de Borneo (Malasia-Brunéi), en Joló o en las Carolinas. Como la naturaleza tiene horror al vacío, el Reino Unido y Alemania empezaron a luchar por la libertad comercial en aquellas posesiones y, en su afán expansivo, Alemania, el 25 de agosto de 1885, envió al cañonero *Iltis* a ocupar Puerto Tomil (Yap-Carolinas), donde solo tres días antes habían llegado los transportes de guerra *San Quintín* y *Manila*, a los respectivos mandos del capitán de fragata España y el

---

(12) BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>a</sup>: «Centenario de una crisis», en *Revista General de Marina*, ag.-sept. 1985.



Corbeta *María de Molina*

teniente de navío Capriles, este último, nombrado gobernador del archipiélago, para hacerse cargo de su destino.

Presentadas al nuevo gobernador las exigencias alemanas por parte del comandante del *Iltis*, que invocaba el tratado de Berlín –donde las Carolinas quedaron bajo la protección de su majestad el káiser Guillermo I–, el teniente de navío Capriles se aprestó a la defensa, dispuesto al último sacrificio. El capitán de fragata España, más contemporizador, o quizá mejor informado, tomó el mando y decidió arriar la bandera, formulando una protesta ante la actitud alemana (13).

La verdad del cuento es que Bismarck no quería una guerra con España y se avino al arbitrio papal, que resolvió la crisis.

En el ínterin, España, para reforzar sus fuerzas navales en Oriente, envió a la corbeta *María de Molina*, la cual, militarmente hablando, no tenía valor alguno.

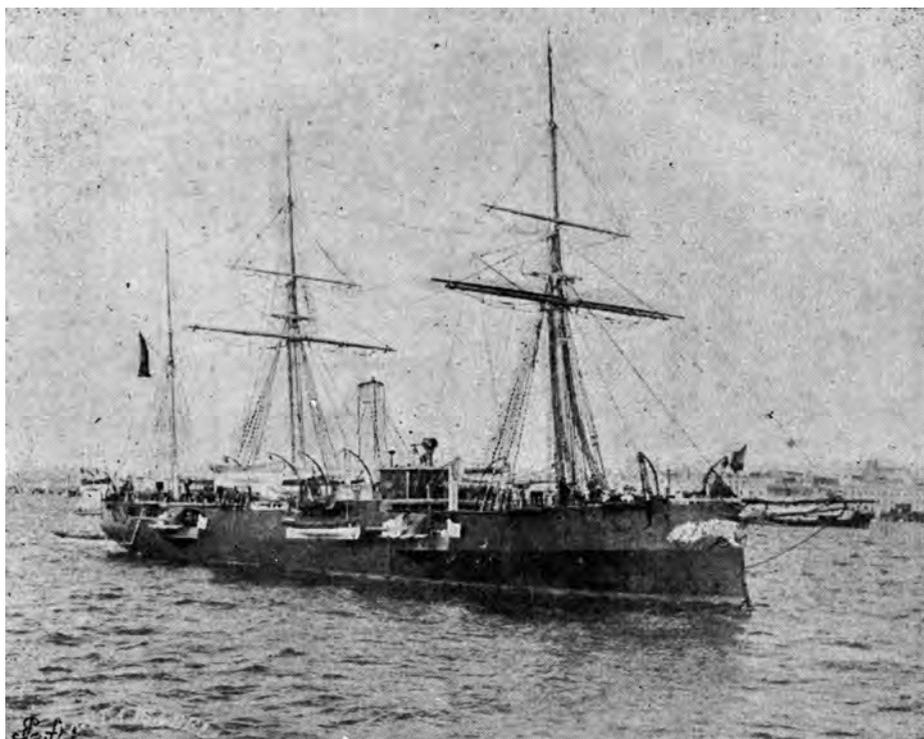
### **La ley Rodríguez de Arias (1887)**

El ministro Beránger, en el primer gabinete de la reina regente, propuso un *jeunecolista* plan que, entre otras muchas cosas, proponía la construcción de

---

(13) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, p. 220.

(14) BLANCO NÚÑEZ, José M.<sup>o</sup>: «De Cavite a Santiago», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 11. Madrid, 1990.



*Crucero Don Juan de Austria*

100 torpederos. Pero disensiones internas del Gobierno dieron al traste con el proyecto, que será retomado por el siguiente ministro, Rodríguez de Arias, y convertido en ley servirá para hacer la guerra contra los norteamericanos.

Dentro de la corporación, los oficiales estaban divididos entre ese *jeunecolismo* representado por Beránger y los partidarios de Antequera, que había sentenciado: «A los acorazados se les combate con acorazados...»

Rodríguez de Arias venía de mandar el apostadero de Filipinas, y por tanto sabía bien de los problemas de aquel archipiélago. Consciente de la pobreza de sus bases, no podía soñar con acorazados, pero sí con cruceros, muy útiles para terminar con la piratería joloana. Quizá por eso lo primero que logrará será la terminación de la serie de los seis cruceros Infanta Isabel (ordenada en 1883), que unidos a los dos precedentes, *Velasco* y *Gravina* (construidos en el Reino Unido en 1881), los hicieron ser la clase más numerosa de su tiempo. No estaban protegidos, y sus modestas 1.150 toneladas de desplazamiento no les permitían, en absoluto, contar como buques de línea.

En la ley Rodríguez de Arias encontramos precedentes de la que luego será la gran catarsis de la Armada: la ley Maura Ferrándiz (1908), en cuanto a contar decididamente con la industria privada nacional. En este caso se le encargó la construcción del crucero protegido (con los fondos destinados a los

100 torpederos de Beránger) de 9.235 toneladas, el mayor de los encargados hasta el momento a la industria española, y que fue bautizado con el nombre de *Emperador Carlos V*. La Ley que concretó este programa terminó obteniendo otros cinco cruceros: los tres cruceros acorazados encargados a los astilleros del Nervión, *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*, basados en los Orlando británicos, estuvieron cuatro años en construcción y armamento, y estuvieron listos para la guerra –el último se entregó el 21 de agosto de 1895–. Los otros tres cruceros acorazados, *Princesa de Asturias*, *Cataluña* y *Cardenal Cisneros*, construidos en Cádiz, Cartagena y Ferrol obedeciendo a lo que se conocía como «la regla de tres» (de trabajo a las tres factorías del Estado), y siendo el *Cataluña* el mayor de los buques de guerra construidos en Cartagena en toda su historia, no estuvieron listos para la guerra, se «durmieron» en las gradas y fueron entregados en 1903 (el *Princesa* y el *Cisneros*) y 1908 (el *Cataluña*).

En 1897, apenas un año antes de la guerra, se pondrá la quilla en Ferrol al último crucero de los de estos tipos anteriores: el segundo *Reina Regente*, autorizado por el ministro –por sexta vez lo era Beránger– el 11 de diciembre de 1895 y que será entregado a la Armada en... ¡1910! Fue el primero en contar con montajes dobles de 150 milímetros.

Para afirmar el *jeunecolismo*, debido a esta ley de Rodríguez de Arias que estamos comentando se encargaron cuatro torpederos de la clase Ariete, de los que dos se construyeron en los astilleros de J.J. Thornycroft de Chiswick, el mencionado *Ariete* y el *Rayo*. Además, se encargó una serie de 20 cañoneros de 60 a 70 toneladas (o sea ridículamente pequeños), quizá pensando en las operaciones de Cuba, finalmente se hicieron más chicos todavía, los astilleros de Gil y C.<sup>ia</sup>, de La Graña, botaron una lancha de 36 toneladas, la *Perla*, y dos de 42, *Rubí* y *Diamante*, de pobres características, y en el arsenal civil de Barcelona se construyeron otras tres: *Cóndor*, *Cuervo* y *Águila*, que frisaban las 70 toneladas.

Otra novedad de esta ley fue la construcción de dos series de cañoneros-torpederos. La primera se componía de seis barcos de alrededor de 600 toneladas, de los cuales cuatro se encargaron a la industria privada (Astilleros de Vila de La Graña, Ferrol), uno a Cartagena y otro a La Carraca. Todos ellos fueron enviados a Cuba tras el «grito de Baire». La segunda la integraban uno encargado a Vega y Murguía de Cádiz, el *Filipinas*, y otros tres a Vila de La Graña (*Álvaro de Bazán*, *Marqués de la Victoria* y *María de Molina*). Con más de 800 toneladas de desplazamiento, no tuvieron papel en el 98, pero fueron muy útiles en la guerra de África hasta Alhucemas.

### **Grito de Baire (21 de febrero de 1895)**

Y llegó de nuevo la insurrección cubana. Para vigilar 1.800' de litoral isleño de la «perla antillana», la Armada contaba allí con 1 crucero, 2 vapores, 17 cañoneros, 2 lanchas, 2 pailebotes y 10 balandros. Enseguida entraron en servicio, como hemos detallado más arriba, el *Carlos V*, los tres *Teresa*, los

cañoneros tipo Temerario (8), los cruceritos de La Graña (3) y seis lanchas cañoneras (La Graña-Barcelona); además, se compró en Italia el crucero acorazado *Colón*, sin artillería gruesa. Y la guerra contra los mambises se ganó, y la Marina hizo un esfuerzo brutal en aguas de Santiago, en las operaciones del río Cauto y en la lucha contra el contrabando de armas que procedía de los Cayos. Para lo que estábamos completamente faltos de preparación era para sostener una guerra contra Estados Unidos, que en lo naval se había preparado a conciencia. El Gobierno, que no supo o no quiso preparar esa guerra, negó la posibilidad de su declaración hasta un par de meses antes del conflicto, envió la escuadra Cervera a inmolarsse para tener una salida honrosa (¿?), la Marina salió vilipendiada por la opinión pública y los gobernantes se marcharon «de rositas»... A Filipinas se envió la «escuadra Cámara», que se quedó en Port Said frenada por el Reino Unido. A Filipinas no llegó refuerzo alguno, y lo que allí se denominaba «escuadra» era una pobre agrupación de buques inservibles, mal armados e inferiores en todo a sus oponentes. El Desastre fue la consecuencia lógica de tanta dejación, y la Marina obedeció sin rechistar el sacrificio que se le impuso, tras la incapacidad gubernamental que refleja el título de este artículo.

## **Estrategia**

Un punto final estratégico nos lleva al principio básico de que el éxito en combate se consigue «siendo más fuerte que el enemigo en el lugar más conveniente y en el momento oportuno», para lo cual hay que observar puntualmente los demás principios: Concentración-Coordinación-Maniobra-Sorpresa. Si pobre había sido la preparación para la guerra, se vulneraron todos en la guerra contra Estados Unidos (14). La proporcionalidad entre los fines y los medios, cumplida para las guerras civiles y coloniales, no se tuvo en cuenta en absoluto en la previsión de una guerra con Estados Unidos había otras amenazas, Japón y China, como había previsto el ministro Durán, Alemania, como se demostró en las Carolinas, y Estados Unidos, que debería haberse considerado, sobre todo a raíz del apresamiento del *Virginius*, para ello no se preparó casi nada.

A mayor abundamiento, y geoestratégicamente hablando, las obras del canal de Panamá, retomadas por los norteamericanos después del sonoro fracaso de Lesseps y que finalizarán en 1913, deberían haber agudizado el ingenio español, a la vista de la posición geobloqueante de Cuba vis a vis de las derrotas desde Colón (Panamá) a la costa este de Estados Unidos y de los accesos al golfo de Méjico.

El sueño de la «conquista comercial» de la China, acariciado desde Marco Polo hasta nuestros días, pasando por Colón, Magallanes..., también debería hacer comprender la impecable barrera del Mar de China que suponen las Filipinas, objetivo inmediato de los norteamericanos, quienes tuvieron que fabricar atlas de urgencia para que sus naturales comprendiesen tal cuestión.

## **Epílogo**

En 1908 llegaría la catarsis en forma de leyes de Maura y Ferrándiz, que indudablemente aprovecharon muchas de las enseñanzas de este convulso periodo de la Restauración, aunque se hicieron concesiones al que comenzaba a ser obsoleto *jeunecolismo* (los 23 torpederos) y no acertó del todo en la política del personal ni en la de concentración de la industria naval militar. A pesar de todo, y con la gran convulsión de 1936-1939, que tanta huella dejará en la Marina, los planes navales del siglo XX lograrán situarnos en el XXI a la cabeza de los países más punteros del mundo en construcción naval militar.

### **Bibliografía adicional**

CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid, 1979.

GUARDIA, Ricardo de la: *Datos para un cronicón de la Marina militar de España*. Ferrol, 1914.