

JOSÉ MARÍA BERÁNGER Y RUIZ DE APODACA, ALMIRANTE Y POLÍTICO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

Resumen

El almirante José María Beránger fue un personaje político-naval muy discutido que aparece en la Revolución de Septiembre, figuró entre los dirigentes de los partidos y era persona con la que se contaba siempre para la cartera de Marina. Su evolución política —pasó, poco a poco, del liberalismo al conservadurismo— suscitó muchas críticas entre el personal de la Armada. En Cádiz presidió, durante varios años, el partido constitucionalista junto a Cayetano del Toro. Su criterio era fomentar la industria nacional y formar a los obreros en las técnicas de construcción naval. Destacaba en él su acentuada vocación política, aunque tenía fama de intrigante y advenedizo (F. Fernando de Bordejé y Morencos, *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1868-1898*, t. II, p. 23, n. 38). Fue entre los hombres públicos el que desempeñó por más tiempo y más veces el cargo de ministro y el que de mayores simpatías disfrutó en la Armada. Pese a la polémica que provocó su enérgico carácter y su decisión sobre el submarino de Isaac Peral, puede considerársele digno sucesor del marino ilustrado del siglo XVIII el conde del Venadito, su abuelo. Fue ministro de Marina con el general Prim y con el general Serrano; dos veces con Ruiz Zorrilla, una con Estanislao Figueras, otra con Sagasta y tres veces con Antonio Cánovas del Castillo. Destacó pronto merced a su interés por las incesantes innovaciones técnicas introducidas en los buques del siglo XIX, trató de ejercer un riguroso control del gasto y, pese a sus ideas heterodoxas, no siempre acertadas, fue un hombre que determinó, de una manera o de otra, la política naval española entre 1870 y 1898.

Palabras clave: Beránger, ministros de Marina, Isaac Peral.

Beránger, el marino

JOSÉ María Beránger y Ruiz de Apodaca nació en Cádiz el 24 de junio de 1824 en el seno de una familia de destacados marinos. Fue su padre Francisco Beránger, natural de Jerez de la Frontera, jefe de escuadra de la Armada española, quien había empezado su servicio de armas en el Ejército

como subteniente del Regimiento de Caballería de Dragones de Lusitania, pasando a la Armada como alférez de fragata en enero de 1790 (1). José María era asimismo sobrino del general José Ruiz de Apodaca y Beránger, comandante general del apostadero de Filipinas y jefe de las fuerzas de desembarco en Balanguingui (isla de Joló), y de Sebastián Ruiz de Apodaca, teniente general de la Armada, quien intervino en la defensa de la isla de Trinidad de Barlovento contra los ingleses. Era también nieto del capitán general Juan Ruiz de Apodaca, caballero de Calatrava y comendador de Aliaga. Su madre, Asunción Ruiz de Apodaca, era hija de Juan José Ruiz de Apodaca y Elice, conde del Venadito (2), virrey de México (1816-1825) y caballero de la Orden de Calatrava.

España se encontraba en plena guerra carlista cuando José María Beránger ingresó en la Armada el 19 de junio de 1837, a los trece años, en la clase de guardiamarina. El año de su ingreso coincide con el de la promulgación de la segunda Constitución española (la tercera, si incluimos el Estatuto Real de Martínez de la Rosa), sancionada por la reina regente, María Cristina, constitución de corte progresista que fue la obra legislativa magna del gabinete de Calatrava. Pero los gobiernos de entonces eran fugaces, y la vida política seguía un ritmo vertiginoso: cae Calatrava, después Bardají, son abolidos los señoríos, Cabrera conquista Morella para los carlistas y Espartero interviene de la mano de la reina y firma con Maroto el llamado Convenio de Vergara, que pone fin a la guerra en Navarra y Vascongadas, aunque Cabrera resistiría sin esperanza en Aragón y Cataluña durante diez meses más.

El joven Beránger, una vez examinado de los estudios elementales y aprobado por la Junta de Jefes de la Armada —por no existir entonces un centro de enseñanza adecuado para esta carrera naval militar—, pasa al arsenal de La Carraca (Cádiz) por falta de buques, y luego, en julio, al apostadero de La Habana, al que llega a bordo de la fragata mercante *Marinera*. Una vez allí, en septiembre embarca en el bergantín *Cubano*, de 20 cañones —que naufragaría en La Habana en 1844—, en el que hizo varios cruceros. En los años siguientes embarca en los vapores *Cubano* e *Isabel II*, en el bergantín *General Laborde* (ex-*Aquiles*), de 12 cañones —hundido por un tifón en La Habana en 1846—, en el vapor *Regente* (luego *Álvaro de Bazán*) y en la goleta *Infanta*, de tres cañones, con los que hizo varios cruceros por la isla. En estos años va y viene entre la Península y Ultramar, hasta que regresa a aquella en el *Isabel II*, con el que entra en el arsenal de Ferrol, donde desembarca para pasar a las

(1) Los brigadieres Francisco Beránger y Roque Guruceta fueron dados de baja en el escalafón por significarse en las protestas sobre la adquisición de los llamados «buques rusos», que resultaron inútiles. El entonces ministro, Vázquez de Figueroa, fue desterrado a Santiago de Compostela por el propio Fernando VII.

(2) Juan José Ruiz de Apodaca fue nombrado conde del Venadito porque así se llamaba una hacienda de su propiedad. Siendo jefe de escuadra, fue designado por el general Morla capitán general de Cádiz para dirigir el ataque a la escuadra francesa del almirante Rosily (cinco navíos y una fragata), que ocupaba la bahía desde los días de Trafalgar y a la que rindió el 9 de junio de 1808.

órdenes del comandante general del centro. Vuelto a La Habana, asciende a guardiamarina de 1.^a en 1841 a bordo del vapor *Regente*, siendo habilitado de oficial, y a alférez de navío el 4 de marzo de 1843, a bordo del *General Laborde*. Vuelve Beránger a Cádiz el 9 de abril de 1844 pasaportado por enfermo, y allí obtendrá un mes de licencia. Reintegrado al servicio, fue a Portugal en el bergantín *Ligero*, de 12 cañones, con motivo de la sublevación del conde das Antas (3)

Durante 1844 estuvo embarcado en la 1.^a División del Resguardo Marítimo, en Málaga, en el falucho *Isabelita* y, al año siguiente, de nuevo en el *Isabel II*, con el que hace varios cruceros y en el que se encarga de los guardiamarinas embarcados. En febrero de 1846 sale para Ferrol, donde desembarca y pasa a la habilitación del bergantín *Ligero*. En 1847, ya de teniente de navío, manda el falucho *Júpiter*, del Resguardo Marítimo; luego, el místico *Palomo*, con el que hizo varios cruceros sobre las costas de Levante. Desembarcó de este último el 3 de noviembre de 1848 por permuta con el mando del bergantín goleta *Constitución*, de 14 cañones, que estaba en Santander. Tenía entonces veinticuatro años. Con este buque hizo diversos cruceros y transportes de material y marinería, hasta que, nombrado ayudante personal del director general de la Armada, entregó el barco el 28 de octubre del año siguiente y pasó a la corte.

El 1 de abril de 1850 se le envía a Inglaterra para auxiliar al brigadier de la Armada Pablo Llanes en las comisiones que este tenía encomendadas allí, entre ellas inspeccionar la construcción de los vapores *Isabel II*, *Francisco de Asís*, *Isabel la Católica* y *Fernando el Católico*. Regresó a Cádiz el 2 de noviembre de 1851 en el vapor *Don Francisco de Asís* (luego *Fernando el Católico*) (4), al que quedó asignado porque en enero siguiente sería nombrado de nuevo ayudante personal del director general de la Armada. El 16 de marzo de 1852, el general Armero le designa para viajar a Barcelona a inspeccionar la fabricación del juego de máquinas de vapor de 120 caballos que se construían en los Nuevo Vulcano de aquella ciudad, las primeras de su clase que se hicieron para la Armada en talleres privados de España (5). En agosto se le nombra agente fiscal del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, destino

(3) El conde das Antas, mariscal de la División Auxiliar Portuguesa (DAP), que tuvo una importante intervención en la Guerra de Sucesión española, se levantó durante la revolución portuguesa de 1846, organizando la resistencia al norte de este país con el fin de cambiar el gobierno de la reina María de la Gloria II. Esto motivó la intervención de la Cuádruple Alianza: Portugal, España, Francia y Gran Bretaña. Las operaciones de entrada de las tropas españolas en Portugal tuvieron su dimensión naval, pues se dispuso que una división de dos vapores, el *Lepanto* y el *Blasco*, y los bergantines *Ligero* (barco de Beránger) y *Volador*, de la división de Fuerzas Navales de Galicia, patrullasen entre Setúbal y la frontera del Miño.

(4) El vapor *Fernando el Católico*, ex-*Don Francisco de Asís*, fue «pasado por ojo» por la *Numancia* al colisionar en Cartagena el 19 de octubre de 1873, durante la revolución cantonal.

(5) En 1833, antes de que la Marina española adquiriese su primer vapor de ruedas, se construyó en los talleres barceloneses El Vapor, propiedad de los hermanos Bonaplata, una máquina propulsora de 37 caballos. Los talleres Nuevo Vulcano se crearon en 1836, en la misma ciudad.

delicado para el que siempre se elegía a los oficiales con mayor talento y mérito. Terminada la misión, vuelve a su destino anterior en la corte.

Tenía veintiocho años cuando, al ascender a capitán de fragata supernumerario el 28 de marzo de 1853, con motivo de la celebración del primer aniversario del natalicio de su alteza real la princesa de Asturias, se le confía el mando de la corbeta *Villa de Bilbao* (antes fragata de 1.^a clase de 50 cañones *Restauración*), entonces uno de los mejores buques la flota española. El 16 de agosto de 1854 entra en La Habana procedente de Puerto Rico; el 10 de octubre fondeó en Vigo, y el 9 de noviembre, en Cádiz. Navegó con este buque por los mares de Europa y América, y lo salvó de un fuerte temporal que se abatió sobre él al salir del puerto de La Habana, temporal que causó, por otro lado, el hundimiento del navío *Soberano* (ex-*San Pablo*), de 74 cañones.

En 1853, durante su etapa al mando de esta corbeta, contrajo matrimonio con la señorita María Elisa Carrera y Ravina y, después de entregar el mando, desempeñó los destinos de oficial en las secciones 4.^a y 1.^a del Almirantazgo (1855). Por real orden de 11 de julio de 1855 se autoriza al comandante general de guardacostas que conceda a Beránger licencia para tomar baños minerales «si se lo permite el estado del país» (las comillas son del autor). Regresado a su destino, el 18 de marzo de 1856 se le nombra oficial de la sección 1.^a del Almirantazgo. Por real orden de 12 de agosto de 1856 «S. M. se ha dignado darle las gracias por el buen comportamiento que observó en los acontecimientos políticos ocurridos en los días 14, 15 y 16 en esta Corte el mes próximo pasado y ordena que se le anote en su Hoja de Servicios a los fines correspondientes» (6).

Después de algunos meses de hacer de primer ayudante de la Mayoría General de la Armada, se le nombra comandante de la fragata de hélice *Petronila* (1857), de 3.150 toneladas y propulsión por máquina de vapor alternativa de 300 caballos, primer buque de hélice, construido en Cartagena, del que fue su primer comandante (7). Al mismo tiempo, su compañero y amigo Juan Bautista Topete se hacía cargo de la *Berenguela*. En mayo de 1858 salió de

(6) En julio de 1856 se produce una crisis de gobierno. El día 13 Espartero dimite pretextando razones de salud, aunque en realidad lo hizo para mostrar su disconformidad con la decisión de la reina de aceptar la dimisión de Escosura, ministro de la Gobernación. O'Donnell sucede a Espartero en lo que se llamó el «contragolpe», y en las calles reina gran violencia y desorden, causados principalmente por motines anticapitalistas que contaron con la colaboración de la Milicia Nacional. La anarquía social reinante justificaba a los ojos de la burguesía y de la gente de orden la necesidad de un contragolpe militar. El 16 por la noche, las tropas de Serrano apagan los últimos focos de resistencia en la zona sur de Madrid. Así, O'Donnell vence a la Milicia y acaba con el bienio progresista. El suyo fue un gobierno efímero y de transición hasta que le sustituyó Narváez, nuevo hombre fuerte.

(7) La flamante fragata tuvo mala suerte; cuando salía de Ferrol, con destino a Cádiz, transportando 346 soldados de Infantería de Marina, varó peligrosamente. La madre del timón quedó rota y 47 planchas del forro de cobre de la obra viva fueron arrancadas. Poco después de la aventura mejicana, la *Petronila* varó en Mariel (Cuba), en un bajo mal señalado en las cartas, el 8 de agosto de 1863 y se perdió para siempre.

Alicante con la escuadra allí concentrada, acompañando al navío *Rey Don Francisco de Asís*, que mandaba el capitán de navío Ramón María Pery, a bordo del cual iban la reina Isabel II y el rey Francisco de Asís en viaje por la costa de Levante. En septiembre le vemos también en el Cantábrico. En atención a este viaje recibe una medalla que recuerda el viaje de los reyes por las costas de Levante y el Cantábrico (8). Recorre varios puertos de la costa española y parte para La Habana donde, después de algunas reparaciones, hizo varios viajes a Nueva York, La Guaira (Venezuela), Santo Domingo y Veracruz (México). Luego de haber cumplido el tiempo en la isla, es relevado del mando a petición propia. Regresa a la Península, asciende a capitán de navío (1860) y pasa destinado a las órdenes del ministro de Marina, el general de Caballería Juan Zavala de la Puente, quien sentó las bases para que, en muy pocos años, la Marina española se pusiera a la altura de las mejores del mundo. Por entonces (1859) se le concede la Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Entrado el año 1861, el general Zavala, todavía ministro de Marina, quien acostumbraba rodearse de jefes distinguidos, nombra a Beránger para formar parte de la comisión de Marina en Londres, que dio un gran impulso a la construcción naval española facilitando la adquisición de primeras materias y pertrechos y estudiando los últimos adelantos en arquitectura naval, de lo que se obtuvieron economías considerables para el Tesoro. Ejerce allí también la función inspectora de los trabajos de construcción de los vapores y fragatas en la Thames Iron Works Shipbuilding and Engineering Company Ltd., y toma el mando de la fragata de hélice *Arapiles*, todavía en construcción (RO de 14 de septiembre de 1861). Se le encarga asimismo el estudio de los adelantos, inventos, útiles y nuevos procedimientos relativos a dicho ramo y aplicables a España que se presentarán en la nueva exposición que había de tener lugar en Londres (9). Por real orden de 3 de noviembre de 1862 se le concede la Encomienda número 249 de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, «para dar testimonio a este jefe de lo satisfecha que ha quedado S.M. de su cometido», en razón de la importancia que ha adquirido su comisión en el desempeño de

(8) La medalla conmemorativa del viaje se creó el 4 de septiembre de 1858:

- de oro y brillantes para los comandantes
- de oro para los jefes
- de plata para los oficiales
- de bronce para el resto de la dotación.

(9) Las comisiones tenían una labor informativa acerca de los nuevos proyectos y adelantos; decidido el encargo, se ponían en contacto con las empresas interesadas y, por último, inspeccionaban la construcción de buques y materiales y asistían a las pruebas pertinentes. Tenían el importante cometido de dar a conocer todos los adelantos y progresos que afectaban al material marítimo, así como comunicar los datos y noticias de los progresos más sobresalientes en la construcción naval y en la artillería susceptibles de aplicación en la Marina española. Estas comisiones estaban compuestas por un jefe, varios oficiales y un número indeterminado de empleados. Aunque no se tiene noticia de cómo se lograba un puesto en la comisión, sí se sabe que todas las personas que la dirigieron alcanzaron posteriormente cargos importantes en la vida política española.

la construcción de nuevos buques. Cesa como jefe de la comisión y conserva el mando de la fragata blindada *Arapiles*. Luego tomaría de nuevo las riendas la comisión con carácter interino.

En octubre de 1863 se le da el mando de la fragata blindada *Vitoria*, buque de casco de hierro, 7.250 toneladas y 1.000 CV nominales, también en construcción y armamento (Blackwall, 1865) (10), destinada al Pacífico —viaje que no realizó, al invocar Inglaterra las leyes de la neutralidad—, y se le nombra de nuevo jefe interino de la comisión de Marina en Londres, en la que cesará en junio del año siguiente. La entrega del buque se hizo el 15 de noviembre de 1867, tras llegarse a un acuerdo sobre las cantidades pendientes de pago, pues por parte española había habido ciertas dificultades de liquidez. Por estas fechas se le concede también la Cruz de Calatrava.

Beránger había conocido en Londres al general Prim, con quien acordó sumarse al alzamiento en la Península. Pertenecía al grupo de los mandos más liberales de la Armada, de tendencia unionista o progresista, que participaron en la sublevación de la escuadra en Cádiz en septiembre de 1868. Todos habían tenido un papel relevante durante el «sexenio democrático», y entre las diversas posturas que adoptaron estaba la de los que admitían un monarca de una dinastía extranjera siempre que aceptara los principios de la revolución del 68. Entre ellos había contralmirantes y capitanes de navío de 1.^a clase próximos al partido radical: José Malcampo, José María Beránger, Juan Bautista Antequera, Miguel Lobo, Rodríguez de Arias, Carlos Valcárcel, Nicolás Chicharro, Manuel McCrohon y otros (11). Así que, cuando regresa en agosto de 1868, llega a Vigo y luego a Ferrol procedente de Inglaterra, al mando de esta última fragata (la *Vitoria*), toma parte en la revolución de septiembre del 68, «la Gloriosa», izando la bandera revolucionaria en aquel puerto, siendo así el primero en dar en Galicia el grito de libertad. A su regreso apresada al vapor de ruedas *Colón* el 23 de septiembre, al montar el cabo Prioriño (12), en el que iba el

(10) Las fragatas blindadas eran seis: la *Arapiles* y la *Vitoria*, construidas en Blackwall, Gran Bretaña, en 1864 y 1865 respectivamente; la *Numancia*, en La Seyne, Francia, en 1863; la *Tetuán*, en Ferrol, en 1863; la *Sagunto*, en Ferrol, en 1869, y la *Zaragoza*, en Cartagena, en 1867. A estas seis se unió más tarde la *Resolución* (1861), una vez que se le instaló la coraza.

(11) Moderados y liberales habían firmado el llamado pacto de Ostende el 2 de agosto de 1866, por el que acordaban echar a Isabel II. «En 1868 Beránger era el jefe de la Comisión de Marina en Londres y actuaba de enlace entre los desperdigados grupos conspirativos, entre los que había reconocidos y reputados masones que no ocultaban su militancia» [pues] «casi la totalidad de los conspiradores, tanto civiles como militares, eran masones». Salvador Pineda y Zurita, director de la Escuela de Comercio de Vigo, en un folleto de bolsillo titulado *Su majestad la reina doña María Cristina y la Marina*, publicado en aquella ciudad el 25 de julio de 1929, comenta que «se decía en esta época que eran masones, entre otros políticos y militares Sagasta, Beránger, Blanco y Moret...» (p. 29, n. 1), y que «algunos de estos personajes españoles, al morir, se retractaron de sus errores y murieron en el seno de la Iglesia recibiendo los santos sacramentos; recordemos de ellos a Beránger y a Moret» (n. 2).

(12) El *Colón* se encargaría de llevar, al año siguiente, los restos de la heroína Agustina de Aragón de Ceuta a Algeciras.

almirante Francisco de Paula Pavía, capitán general del departamento de Ferrol y antiguo ministro de Marina, quien permanecía fiel a la soberana. Este fue su último destino de mando a bordo, porque al desembarcar en octubre de ese año se le nombra vocal de la Junta Provisional de Gobierno de la Armada, comisario del Almirantazgo —de nueva creación, presidido por Topete— y vicepresidente interino de este por enfermedad del contralmirante Casto Méndez Núñez, y es promovido al empleo de brigadier (capitán de navío de 1.^a) y luego al de contralmirante el 14 de septiembre de 1869 por el general Francisco Serrano y Domínguez, duque de la Torre, entonces regente del Reino (13).

Beránger, ministro de Marina por primera vez (20 de marzo de 1870)

La revolución había triunfado. En la regencia del general Serrano y el reinado de Amadeo I, con el general Prim de jefe de gobierno, se le entrega a Beránger la cartera de Marina, en la que sucede el 20 de marzo de 1870 a Juan Bautista Topete Carballo, un marino a quien un gran sector de la Marina jamás perdonaría que la hubiese implicado en el proceso revolucionario anti-dinástico. Ese año, a propuesta del ministro de Marina saliente, el Almirantazgo crea la Escuela Naval Flotante, para la que se elige como sede la fragata de hélice *Princesa de Asturias* (más tarde *Asturias*), fondeada en la bahía de Ferrol. El 13 de septiembre, después de las obras de rehabilitación pertinentes, el ministro Beránger firma el primer reglamento para el régimen, dirección y gobierno de esta escuela, cuya ubicación en Ferrol justificaba por su proximidad al arsenal militar y porque su riguroso clima habituaría a los alumnos a que «desde la niñez adquirieran la costumbre de medir la fuerza de su inteligencia con la de los elementos». La escuela se abrió el 1 de enero de 1871 —la primera promoción ingresó el 1 de abril—, con Victoriano Sánchez-Barcáiztegui de director, quedando a la gira en el fondeadero de La Graña. Se cerró por decreto en 1916, cuando ya desde diciembre de 1912 los ingresos se hacían en San Fernando. En enero se le concede a Beránger la Cruz de Cristo de Portugal.

En la votación de las Cortes de 16 de noviembre de 1870, con mayoría monárquica y, como queda dicho, la participación de la Marina, los diputados eligieron como rey de España al duque de Aosta (191 votos a favor contra 63 favorables a la República), que tenía veintiséis años y había sido educado en la Academia Militar italiana. Beránger, ya en su primera etapa como ministro de Marina y presidente del Almirantazgo, toma el mando de la Escuadra del

(13) El general Serrano, duque de la Torre, a su entrada en Madrid venía acompañado de varios voluntarios que le seguían desde Cádiz y habían tomado parte en la acción de Alcolea. También le acompañaban sus ayudantes, entre ellos los tenientes de navío Luanco, Moreno (Francisco) y Hedijer. El séquito se puso en marcha precedido de las banderas que habían figurado en la formación de los Voluntarios de la Libertad. Seguían las tripulaciones de Infantería de Marina de los buques de Cádiz. Detrás, a caballo, el duque de la Torre.



El contralmirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca (1824-1907) el 1 de junio de 1869. Ministro de Marina el 20 de marzo de 1870. Fotografía de un grabado de *La Ilustración Española y Americana*, Museo Naval de la Armada en Madrid

Mediterráneo, fundada en Cartagena (14), y parte el 20 de noviembre de 1870 para Génova, donde fondea tres días más tarde; desde allí, la comisión — 24 procuradores de las Cortes constituyentes, encabezados por su presidente, Ruiz Zorrilla— se desplaza a Turín para ofrecer la corona de España al citado duque, hijo segundo del rey Víctor Manuel de Saboya, a cuyas órdenes quedan, como ayudantes de campo, los capitanes de navío Romero y Butler. El duque de Aosta sale de La Spezia (Italia) el día 26 y llega a Cartagena, a bordo de la fragata blindada *Numancia*, el 30 de diciembre, acompañado por Beránger, siendo recibidos por el brigadier Topete y varios generales. El 2 de enero de 1871 entra en Madrid por la estación del Mediodía y es recibido con cierta indiferencia por los madrileños.

Por este viaje, el gobierno italiano le concede la Gran Cruz de San Mauricio y el gobierno español, a él y a las dotaciones, la medalla conmemorativa del viaje de don Amadeo I a España, creada por el mismo Beránger,

cuyo lema dice así en el anverso: Amadeo Primero, Rey de España; y en el reverso, además de las tres fragatas citadas, A La Escuadra del Mediterráneo, 26 de Diciembre de 1870. Cesa Beránger en este destino por dimisión el 4 de enero de 1871, con Serrano de presidente del Consejo de Ministros.

El 24 de julio de 1871 releva en el ministerio al vicealmirante Juan Bautista Antequera, hasta el 5 de octubre del mismo año, y dimite de nuevo, con el contralmirante José Rudesindo Malcampo Monge de presidente del Consejo de Ministros, quien asume la cartera de Marina. Estuvo Malcampo de ministro setenta y seis días —entre el 5 de octubre y el 21 de diciembre de 1971— y alargó su permanencia en el cargo cinco meses más, hasta el 26 de mayo de 1872.

Beránger deja atrás el verano y contempla cómo la fragata *Arapiles* lleva a cabo la expedición científica a Oriente Próximo para «mostrar el pabellón».

(14) Las fragatas blindadas *Villa de Madrid*, *Numancia* y *Vitoria*, insignia esta del contralmirante José Ignacio Rodríguez de Arias. El ministro arbolaba su insignia en la primera, donde iban también el presidente de las Cortes y el embajador de Italia.

Era la comisión arqueológica a Oriente. Atrás quedaban también Amadeo I y el ministro de Fomento, Sagasta.

En esta etapa, entre otras cosas, dispuso un «Nuevo reordenamiento de banderas y estandartes de todos los Cuerpos e Institutos de la Armada» y aprobó unas «Ordenanzas para el régimen militar y económico de los arsenales», cuyo objetivo era la centralización de los diferentes ramos (real decreto de 15 de julio de 1870). También dispuso el blindaje de la fragata *Resolución* —que pasó a llamarse *Méndez Núñez*— y el comienzo de la construcción de los cañoneros *Martín Álvarez*, *Pelícano* y *Fradera*. Asimismo dio orden de enlazar por vía telegráfica todos los semáforos eléctricos del litoral peninsular e insular —incluidas las provincias de Ultramar— con la red nacional (RO de 6 de julio de 1872). Y por real orden de 21 de junio de 1872 consideró a los remolcadores buques de 3.^a clase mandados por oficiales del Cuerpo General.

El 20 de enero de 1872 se produce la llamada algarada de Cavite, al amotinarse fuerzas tagalas de Infantería de Marina y tropas de Artillería indígena, que fueron sofocadas rápidamente con la intervención de las corbetas de hélice *Santa Lucía* y *Vencedora*, los cañoneros *Samar II* y *Belusan II*, que apoyaban la acción de las goletas *Animosa* y *Santa Filomena* (15). Además de las operaciones contra los moros de Joló, dirigidas por el contralmirante jefe del apostadero de Cavite, Manuel McCrohon, Malcampo tuvo que afrontar la insurrección (o motín) de carácter prerrepúblicano federal del arsenal de Ferrol, entre el 11 y el 17 de octubre de 1872, dirigida por el coronel Bartolomé Pozas, el coronel de Caballería Ortega y el capitán de fragata Braulio Montojo, después de la visita del rey a Ferrol el 17 de agosto.

Le sucedió interinamente Topete, quien estuvo en el cargo tan solo veintidós días, para dejarlo nuevamente en manos de José María Beránger el 13 de junio de 1872, siendo presidente interino del Consejo de Ministros Fernando Fernández de Córdova. Beránger vuelve a dimitir el 24 de febrero de 1873, en el gabinete presidido por Serrano, tras la renuncia al trono de Amadeo I el 11 de febrero, después de seis años de gobierno anárquico que siguieron a la euforia desatada por el triunfo de la revolución. Le relevó Jacobo Oreyro y Villavicencio. Estuvo, pues, Beránger de ministro en los dos primeros gobiernos de Amadeo I, presididos por Serrano y por Ruiz Zorrilla, y fue el último ministro de la monarquía saboyana.

Por otra parte, además de los cañoneros, hay que señalar la compra en Estados Unidos del vapor rápido *Savanaah*, al que se le cambió el nombre por *Churruca*. También se compró un vapor, al que se llamó *Victoria de las Tunas*, que se perdió en los bajos de Mariel, en las Antillas, en su primera salida a la mar.

(15) En esta operación encontraron la muerte tres oficiales: el comandante médico Valdivieso, el alférez de navío Julián Ordóñez y el alférez de fragata graduado José Fernández de Acebedo

Leído ante el Congreso el texto de la renuncia de don Amadeo I en la sesión del 11 de febrero, el presidente de la Cámara, Nicolás María Rivero, proclamó que la renuncia de don Amadeo a la corona de España devolvía «a las Cortes españolas la integridad de la soberanía y de la autoridad».

Según apunta el contralmirante Bordejé, «la acción del contralmirante Beránger en este breve período que va desde la revolución de septiembre a la República, y en el campo orgánico, de su paso por sus dos ministerios solamente merecen destacarse sus Ordenanzas de Arsenales y los intentos de reforma de las Ordenanzas Generales» (16).

En los catorce meses que duró esta monarquía, la Marina siguió el mismo ritmo que el resto del país, es decir, el propio de un período de inestabilidad política y grave crisis constitucional.

Ministro de Marina por segunda vez (13 de junio de 1872)

El Congreso y el Senado, constituidos en Asamblea Nacional bajo la presidencia de Cristino Martos, proclaman la I República ese mismo día (17). Beránger, uno de los predilectos de Topete, figura como ministro en el gabinete de Estanislao Figueras y Moragas (del 13 de junio de 1872 al 12 de febrero de 1873) y en los presididos por Manuel Ruiz Zorrilla. El 24 de febrero de 1873 desempeña asimismo el cargo de ministro con carácter interino. No participará sin embargo en el efímero gobierno de Pi y Margall, por no comulgar, al igual que Topete, con el federalismo. El 28 de abril se le conceden cuatro meses de licencia para tomar baños en el extranjero, y desde entonces permanece en Madrid con destinos políticos.

En este período, Beránger consiguió incluir en el presupuesto para 1872-1873 un crédito destinado a comenzar la obra del dique seco en el varadero de la Campana del arsenal de Ferrol, el cual, aprobado por ley de 22 de abril de 1870, había quedado suspendido por falta de fondos. Este proyecto del ingeniero Andrés Comerma y Batalla era la obra hidráulica más importante de España en el siglo XIX, y el mayor dique europeo de la época. El 15 de mayo de 1873 dio la orden de ejecución y al año siguiente se desplazó a Ferrol para colocar la primera piedra. El dique fue inaugurado el 19 de agosto de 1879.

El golpe de Estado del general Pavía, capitán general de Madrid, el 3 de enero de 1874 —quien desalojó a los diputados por la fuerza de las armas para evitar que el poder pasase a los extremistas—, seguido por el pronun-

(16) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX (1860-1898)*, t. II. Ministerio de Defensa, Editorial Naval (Aula de Navegantes), Madrid, 1995, p. 23.

(17) Con la muerte de Prim, el rey se hace cargo de la Monarquía sin su principal valedor. Además, sufrió un intento de atentado el 19 de julio de 1872. Así que el 11 de febrero de 1873 abdica y se refugia en la embajada italiana sin contar con los diputados, y embarca en la fragata italiana *Roma* en el puerto de Lisboa. Véase Rodríguez Casado, p. 32.

ciamiento en Sagunto del general Martínez Campos en diciembre de ese año, provocará la caída de la I República y la restauración monárquica en la persona de Alfonso XII, quien, tras su proclamación, viajó de Marsella a Barcelona en la fragata *Navas de Tolosa* para subir al trono de una España envuelta en un desastroso ambiente político, fruto del aislamiento y de la falta de dirección en todos los órdenes de la vida nacional.

Interregno

José María Beránger, uno de los convocados por Pavía en el Congreso horas después del golpe, permanecerá sin cargo político ni destino militar desde 1874 hasta 1878. Será elegido senador por Almería (1876), senador del Reino (1877) y, más tarde, senador por La Coruña (1881). Por entonces se le concede la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo (12 de abril de 1879).

El nuevo destino de nuestro contralmirante es el de comandante general del apostadero y la escuadra de La Habana, iniciada ya la llamada «guerra chiquita» (1879), segunda guerra de la isla de Cuba, en la que operó en unión del general Blanco, gobernador, al mando de las fuerzas de marinería e Infantería de Marina. Durante su estancia en Cuba organizó las defensas submarinas de la isla y se perdió el cañonero *Cuba Española* (11 de junio de 1880) al atracar al muelle de Schuma, en el que debían desembarcar las fuerzas del Ejército que transportaba (18). Por los méritos contraídos como comandante general del apostadero durante la campaña, el capitán general de Cuba lo propuso para la Gran Cruz del Mérito Militar, que le fue concedida, el 14 de junio de 1881. Era ministro de la Guerra el general Arsenio Martínez Campos:



El vicealmirante José María Beránger. Óleo sobre lienzo, 105 x 65,5 cm, de Julio García Condoy, tomado por el autor de un grabado de *El Mundo Naval Ilustrado*. (t. I, p. 27) de 1897. Museo Naval de la Armada en Madrid, núm. inv. 1471.

(18) Fue el último cañonero de 130 toneladas y dos hélices de los treinta encargados a Estados Unidos. La explosión de la caldera de babor produjo la muerte de 80 soldados y siete marineros, así como seis heridos graves.

«S.M. el Rey, atendiendo a los servicios del contralmirante Beránger, y muy especialmente a los méritos que ha contraído en la campaña de Cuba como comandante general del apostadero de La Habana, vengo en concederle, a propuesta del capitán general de dicha isla [Blanco] y de acuerdo con el Consejo de Ministros, la Gran Cruz del Mérito Militar designada para premiar servicios de guerra».

A su regreso a la Península se hizo cargo de la capitanía general del departamento marítimo de Cádiz (1882), en relevo del vicealmirante Luis Hernández Pinzón; y en Sanlúcar de Barrameda, frente a la dársena, el 19 de marzo de 1882, recibió a las infantas doña Isabel y doña Paz, quienes habían llegado embarcadas en el vapor de ruedas *Vulcano* para visitar La Carraca. En 1883 el rey Alfonso XII lo nombra senador vitalicio.

Trasladado al Senado el discutido proyecto naval de Antequera-Moret (1885) —el de los ocho acorazados—, se encontró con la enérgica oposición de Beránger, quien propuso un plan alternativo —el de los cruceros—. Los acontecimientos posteriores (crisis ministerial de 13 de julio de 1885) llevan a Pezuela al Ministerio, pero por poco tiempo, ya que los problemas que acuciaban al país (Carolinias, muerte del rey) y el cambio de gobierno, en el que aparece otra vez Beránger con sus nuevas ideas, forzaron la retirada del proyecto y su parálisis, lo que derivó en la dimisión del ministro Juan Bautista Antequera, decepcionado por no poder dar forma a su proyecto de potenciar las fuerzas navales a flote.

Ministro de Marina por tercera vez (27 de noviembre de 1885)

A la muerte del rey Alfonso XII, el 25 de noviembre, y de conformidad con el pacto de El Pardo, firmado al día siguiente, se constituyó un gobierno liberal con Práxedes Mateo Sagasta al frente, el primero de la regencia de María Cristina, quien le apoyaba. Beránger, senador del Reino y recién ascendido a vicealmirante, ocupa el cargo de ministro por tercera vez, relevando al también vicealmirante Manuel de la Pezuela, cuyo paso por el cargo fue fugaz. La derecha de este gobierno la formaban Alonso Martínez, Gamazo, Jovellar y Camacho; en la izquierda estaban Montero Ríos, Beránger y Moret. Sagasta y Venancio González representaban al partido liberal. La caída de Pezuela dejó en manos de Beránger la decisión de elegir entre las tres firmas que se presentaban al concurso en que se dirimía qué astillero había de construir el crucero de primera clase *Reina Regente* (19).

(19) El ministro Pezuela había mostrado interés en disponer de un crucero de 4.500 toneladas, convocando un concurso al que se presentaron tres firmas: las británicas G. Thompson & Co. de Clydebank, en Glasgow (Escocia), y Napier & Miller (Inglaterra), así como la francesa Forges et Chantiers de la Méditerranée. Beránger se decidió por la escocesa, valorando la gran autonomía que se presentaba en el proyecto (12.000 millas), lo que le permitiría llegar a Filipi-

Durante este tercer mandato como ministro de Marina, Beránger acometió la reorganización de la Armada, para mejorar su funcionamiento (20). Al respecto decía:

«... que la experiencia ha demostrado que aquella soberana disposición no llena en la medida que las presentes circunstancias exigen los propósitos laudables en que sus preceptos se inspiran y ha hecho además patente la conveniencia de llevar la representación de los cuerpos técnicos o facultativos de la Armada a aquella superior esfera de la Administración en que los acuerdos y propuestas afectan más directamente a las resoluciones de la autoridad ministerial...»

Se refería principalmente al Cuerpo de Ingenieros y al de Artillería. En realidad, su obra tendía a deshacer la de Antequera, su predecesor de 1884, puesto que «hizo desaparecer la Subsecretaría, la Junta de Directores y la Junta Superior Consultiva, dando paso, a cambio, a un Consejo de Gobierno de la Marina y a un Centro Técnico, Facultativo y Consultivo que, en realidad, asumían idénticas funciones y misiones que las juntas que desaparecían, por lo que todo quedaría en un cambio de nombres» (21).

Esta organización eliminaba también la principal reforma de Antequera: elevar de categoría a los directores de Material, Personal y Marina Mercante. Todo ello se recogió en un reglamento de régimen interior que permaneció en vigor hasta 1890, plazo que se demostró suficiente para comprobar su ineficacia (22). Sin embargo, Beránger fue uno de los constituyeron la comisión de notables integrantes de la Junta Reorganizadora de la Armada, activada por Antequera, que junto con la Comisión Técnica, formada por los del llamado «Pentágono», redactó el plan naval que Antequera presentó a las Cortes (23). En palabras del contralmirante Bordejé,

«Beránger, como era de esperar, estaba convencido de la plena utilidad de su máquina administrativa, cuya aplicación impuso en unos años en los que era fácil prever un conflicto con Norteamérica, asistiéndose a un continuo proceso de publicación de leyes y decretos inadecuados, porque en lugar de haber tendido a robustecer lo que ya se poseía, aquilantando lo bueno y lo malo, sin perder el tiempo en ajustar la Marina a unos nuevos moldes con falta de tiempo para consolidarlos. Beránger se empeñó en imponer sus convicciones e ideas personales, desdiciendo cuanto la experiencia de todo un siglo había enseñado, con aquel tejer y

nas sin necesidad de aprovisionarse de carbón. El contrato se firmó el 24 de mayo de 1886. El 10 de marzo de 1895 se perdería en un viaje de Tánger a Cádiz sin que se encontrasen supervivientes ni restos apreciables del naufragio.

(20) Real decreto de 16 de diciembre de 1885.

(21) BORDEJÉ Y MORENCOS: *op. cit.*, p. 130.

(22) Real orden de 27 de enero de 1886.

(23) La Junta Reorganizadora de la Armada estaba constituida por Luis Hernández Pinzón y Guillermo Chacón y Maldonado como presidentes, y Juan Bautista Topete y Carballo, Rafael Rodríguez de Arias, José María Beránger y Ruiz de Apodaca. A la Comisión Técnica pertenecían Fernando Villaamil, Víctor Concas, Federico Ardois, Antonio Piñeiro y Ramón Auñón.

destejer que fue una de las faltas capitales que irremediamente nos conducirían a una terrible catástrofe pocos años más tarde» (24).

Una de las medidas más polémicas de las tomadas por Beránger fue suprimir las Juntas Económicas Departamentales, con lo que los buques deberían en lo sucesivo rendir cuentas de sus gastos al Ministerio, alejando el organismo que ejercía la fiscalización. Se debe a él la iniciativa de redactar unas nuevas Ordenanzas Generales de la Armada, para sustituir a las de 1793 (Col. Leg. de 1886, p. 75), idea que ya bullía en su mente cuando ocupó el Ministerio en 1872 pues, según exponía a la reina regente, ni los hombres, ni la artillería, ni el material utilizado en la construcción naval eran los mismos en 1886. Apoyado en esta idea, proponía la creación de otros cuerpos: de Maquinistas, de Artillería, de Torpedos... Estas ideas de Beránger iban por el buen camino, pero cometió el fallo de encargar su ejecución a un solo hombre —en lugar de a una comisión—: el vicealmirante Guillermo Chacón y Maldonado, quien, a punto de cumplir setenta y tres años, no estaba en condiciones de acometer este trabajo, por lo que no llegó a terminarlo y los ministros posteriores se olvidaron de él.

Publica también Beránger el reglamento del Consejo Superior de Guerra y Marina (25), cambia las guerreras por marineras y denomina brigadas a las compañías. Deja elaborado y en las Cortes un proyecto de ley de fuerzas navales (Plan Naval, 17 de junio de 1886) (26), siguiendo los criterios de la *Jeune École* (Nueva Escuela), del contralmirante francés Hyacinthe Aube, expuestos en su obra *La guerra marítima y los puertos militares de Francia*. Aube sostenía que los torpedos y los altos explosivos exigían un cambio de la táctica naval (27), algo sobre cuya oportunidad estaba dividida la Marina. El plan estaba hecho para extenderse en ocho anualidades, con unas unidades dirigidas a la defensa de Ultramar, es decir, unidades ligeras, de mucha velocidad, con gran radio de acción..., proyecto que presentó a las Cortes y fue aprobado, pero no prosperó en ese mandato porque dimitió del cargo en

(24) BORDEJÉ Y MORENCOS: *op. cit.*, p. 291.

(25) Real decreto de 17 de diciembre de 1890.

(26) Este proyecto de ley de fuerzas navales se presentó a las Cortes el 17 de junio de 1886. Proponía la construcción de 11 cruceros de 1.^a clase con una velocidad de 21 nudos, tres de 4.500 toneladas y ocho de 3.200. Además, comprendía la construcción de 10 cruceros-torpederos de 2.^a y 3.^a clase, 96 torpederos de 1.^a y 42 de 2.^a Preveía también un transporte de 3.000 toneladas, 28 cañoneros-torpederos y 20 lanchas de vapor. Rodríguez de Arias lo modificó por un real decreto de 13 de octubre.

(27) Beránger era de los que tomaron partido por la construcción de cruceros en lugar de acorazados, como ardiente seguidor de las teorías de la *Jeune École* francesa de hacer buques maniobreros, con gran velocidad, potencia artillera y radio de acción, como ya hemos avanzado más arriba, apoyado por un renombrado ramillete de oficiales (Isaac Peral, Joaquín Bustamante, Fernando Villaamil, Rodríguez de Arias y otros). Su voluntad regeneradora se plasmó en su propio plan naval, en el que brillaron por su ausencia los acorazados, ya que se había hecho pensando en la defensa de Ultramar y descartaba la posible participación de España en un conflicto europeo, lo que se demostró un error cuando en 1898 España se enfrentó con la escuadra norteamericana.

la crisis del 10 de octubre de 1886 (28), y este plan sería desarrollado, en sus líneas generales, por su sucesor, Rafael Rodríguez de Arias —ministro inteligente y con carácter—, en la Ley de Escuadra de 12 de febrero de 1887, única aprobada en las Cortes en el dilatado período de relativa estabilidad política que ofrecía el sistema de alternancia en el poder de los dos grandes partidos, conservador y liberal, entre la restauración borbónica y la guerra con Norteamérica por la cuestión del *Maine* (29).

Una vez resuelto el conflicto de las Carolinas por el laudo pontificio de octubre de 1885, España creó en aquellas islas dos centros de actividad política, militar y económica, uno en Ponapé y otro en Yap, al mando de sendos oficiales de Marina subordinados al gobernador general de Filipinas. Como gobernador del archipiélago nombró al capitán de fragata Isidoro Posadillo, con residencia en Ponapé, quien llegó con una compañía del Ejército de Tierra y con la corbeta *María de Molina* como pontón-almacén.

El 29 de julio de 1886 se botaba al agua el contratorpedero *Destructor* —el buque destructor de torpederos ideado por Fernando Villaamil—, en los astilleros escoceses Thompson, de Clydebank (30). Este buque, que no tenía parangón en Inglaterra, ya que, a diferencia de los demás, no obedecía al tipo Grass Hopper ni al Ratlesmake, fue entregado en Falmouth el 19 de enero de 1887, cuando ya Beránger había cesado de ministro. El mismo Villaamil, que había sido enviado a Inglaterra para intervenir en el proceso de construcción y supervisarlos, fue su primer comandante.

(28) La crisis ministerial fue promovida por él mismo, junto con el ministro de la Guerra, por no estar de acuerdo con el indulto otorgado por el ejecutivo al general Villacampa, promotor de un levantamiento armado de signo republicano el 19 de septiembre de 1886, en el que seis de los implicados fueron condenados a muerte. Asimismo quedó relegada la continuación de las pruebas del submarino de Isaac Peral.

(29) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F.: *Vicisitudes de una política naval*. San Martín, Madrid, 1978, pp. 18 y 23. La Ley de Escuadra autorizó la construcción de 11 cruceros de 1.^a clase, 6 cruceros torpederos de 2.^a, 4 cruceros-torpederos de 3.^a, 96 torpederos de 1.^a, 42 de 2.^a y un transporte de 3.000 t, además de numerosas unidades menores con un presupuesto de 225 millones de pesetas en diez anualidades. En él no figuraba ningún acorazado, excepto el *Pelayo*, de 10.000 toneladas, que quedaba como único ejemplar que Antequera consiguió de las Cortes con el apoyo de Cánovas, y que fue encargado a la empresa francesa Forges et Chantiers de la Méditerranée, según el tipo Marceau, aunque con menor potencia de máquinas. Se botó en 1887, entrando en servicio al año siguiente. Contaba asimismo con otras unidades en fase de construcción. En 1894, «cuando las voces de los profesionales y de algunos núcleos de civiles advirtieron del peligro que corríamos, y hasta en el Congreso se dijese públicamente que «Cuba volvería a ser otro Trafalgar», habían fracasado aquellos proyectos «porque las sumas destinadas a las nuevas construcciones se habían dilapidado inútilmente en reformas, mantenimientos o modernizaciones de barcos viejos e inadecuados para combatir con otros similares su época» (BORDEJÉ, *op. cit.*)

(30) Sería lamentable, si no estuviéramos acostumbrados a esta actitud inglesa de obviar los progresos navales que no sean suyos, el hecho de atribuir a la Royal Navy la primacía de este tipo de destructores, diciendo que los primeros fueron los del tipo Havock, encargados por lord Fisher el 27 de junio de 1892, cuando es evidente que esta marina reaccionó con lentitud tras este proyecto español y los *torpilleurs de haute mer* franceses. De hecho, el nombre de Villaamil no aparece en ninguno de los tratados navales de otros países.

Después de una serie de tres torpederos que entraron en servicio en 1885, siguió otra de cuatro a lo largo de 1886-1887: los *Orión*, *Barceló*, *Habana* y *Ejército*, construidos sucesivamente en Alemania, Francia, Inglaterra y España.

El 30 de diciembre de 1885 se entregaba a la Marina el torpedero *Orión*, cuarto de los aprobados por el plan de construcciones de 1883. Era el de mayor desplazamiento de los cuatro y de su construcción se encargaría un astillero de Kiel, en Alemania. Este buque tuvo una travesía accidentada durante su traslado a Ferrol, pues sufrió numerosas averías que lo obligaron a arribar a puertos alemanes, holandeses y franceses, para llegar al fin a Ferrol en marzo de 1886.

En ese mismo año de 1886 se decidió la construcción de otros dos torpederos: el *Azor* y el *Halcón*, de la clase inglesa Falke, y se pusieron las quillas de otros dos en los astilleros ingleses de Thornycroft, el *Ariete* y el *Rayo* (31).

En el mes de julio anterior, antes de dejar el cargo Beránger, se botaba en La Carraca el crucero de 3.^a clase *Infanta Isabel*, primero de una serie de seis, y en septiembre se lanzaba al agua en Ferrol el *Isabel II*.

En este mandato, entre otras cosas, dio también al Cuerpo de Infantería de Marina una nueva organización y acometió cambios en los cuerpos subalternos. Abrió las escuelas de soldados jóvenes de Infantería de Marina, de cadetes del mismo cuerpo y de condestables, que estaban cerradas. También estableció por decreto el llamado Reglamento de dotaciones para los buques armados.

En mayo de 1888 tiene lugar la Exposición (Feria) Universal de Barcelona, en la que el *Reina Regente*, ya incorporado a la Escuadra de Instrucción, izó la bandera de combate donada y entregada por la propia reina María Cristina. Consecuencia de esta feria fue el contrato que se le otorgó a los astilleros civiles —antigua factoría de Matagorda— para la construcción de la cañonera *Cóndor*, con la que esta empresa quería demostrar que «el Programa de Escuadra de Beránger podía contar con la industria nacional» (32). Con la vuelta de la Monarquía, Beránger contribuye eficazmente a la formación de la izquierda dinástica, que facilitó la entrada en aquella de elementos democráticos.

Al relevar a Pezuela, Beránger se encontró sobre la mesa el proyecto de sumergible, que Peral había presentado a aquel pensando en la crisis de las Carolinas y que mantenía en secreto. Pero el proyecto debería esperar a otra ocasión.

Ministro de Marina por cuarta vez (5 de julio de 1890)

El 5 de julio de 1890, con el primer gobierno conservador-liberal de Antonio Cánovas del Castillo (33), el senador del Reino y vicealmirante Beránger

(31) Ninguno de estos torpederos participaría en los combates de Santiago de Cuba.

(32) LÓPEZ GARCÍA, G.M.: *Matagorda. El dique y la marina militar*. Edición no venal, Cádiz, 2012, p. 13.

(33) Cánovas del Castillo, jefe de un grupo de diputados, fundó el partido conservador para apoyar a Alfonso XII. Fue el creador del sistema político de la Restauración, basado en el sufragio censitario y en el llamado «turnismo», que consistía en que conservadores y liberales se turnasen pacíficamente en el gobierno.

se hace cargo interinamente —por un día— del Ministerio de la Guerra y de la cartera de Marina por dimisión del contralmirante Juan Romero y Moreno, quien a su vez, en virtud de real decreto de 21 de enero de 1890, también había asumido la cartera como consecuencia de una dimisión —en este caso del vicealmirante Rafael Rodríguez de Arias— y había llegado al Ministerio con ideas renovadoras. Considerando que el sistema orgánico de Romero era muy complicado, Beránger anula la obra de su predecesor y diseña otra reforma. Y, basándose en que había que dar al material más importancia que en su plan o programa de Escuadra de 1887, dio realce a las actividades de los arsenales (34). De ahí que, entre los numerosos cambios que efectuó en la organización, crease el Consejo Superior de la Marina, que asumió las funciones del anterior Centro Técnico, funciones a las que se dedicó prioritariamente por intermedio de las secciones de Asuntos Generales, Ingenieros y Artillería. Y, con la intención de impulsar la construcción de los buques del plan de Rodríguez Arias, creó asimismo dos comisiones, una de Contratación y Abastecimientos y otra de Defensas Submarinas.

Por entonces recibe Peral la visita de unos políticos del partido liberal de El Puerto de Santa María que le proponen presentarse como candidato al Congreso por ese distrito, pues así, conseguida el acta, podría defender mejor en el Parlamento su proyecto de submarino. Entre los parlamentarios se encontraba Dionisio Pérez, uno de sus biógrafos. Las elecciones se celebraron el 20 de julio y Peral resultó elegido; pero las Cortes se disolvieron a los pocos días (35).

Beránger, en su condición de ministro y presidente del Consejo Superior de Marina, traslada a Isaac Peral un escrito que dice:

«Que como consecuencia de las pruebas realizadas, su torpedero-submarino no cumple las condiciones que su autor prometía (...), pero que considera conveniente la construcción de un nuevo buque submarino según los planos que presente el Sr. Peral y bajo su dirección; entendiéndose que dichos planos, que el proyecto en general y la ejecución de las obras han de ser examinadas, aprobadas e inspeccionadas por las autoridades y centros a quienes reglamentariamente corresponde».

Peral no admitió tales condiciones y, en consecuencia, el Consejo Superior de la Marina decidió declarar inútil el proceso de construcción del sumergible. Así pues, el ministro, de acuerdo con el dictamen de este órgano, trasladó al cartagenero un escrito en el que se decía que «el comandante del torpedero

(34) Real decreto de 29 de octubre de 1890, sobre el cambio de clasificación de los buques.

(35) Beránger, que como se ha dicho se hizo cargo del Ministerio el 5 de julio de 1890 con los conservadores, presentó a su hijo como candidato a diputado por El Puerto de Santa María, pero también se presentó para ese puesto Isaac Peral, que salió elegido. Beránger lo llamó a Madrid y le instó a que dejara el puesto a su hijo, cosa a la que Peral se negó. Cánovas fue seis veces presidente del Gobierno, y de ahí la trayectoria ministerial de Beránger. Véase PÉREZ DE PUIG, Emma: *Isaac Peral. Su obra y su tiempo*. Madrid, 1984, p. 226.

submarino entregará al arsenal de La Carraca, bajo inventario, acumuladores, bombas, generadores y demás efectos y material del buque» (36). Esta decisión, muy discutida en todos los ámbitos del país, dejaría marcado para siempre al ministro Beránger (37).

El 25 de julio de 1890 estalló una revolución en Argentina dirigida por el general Campoy y, en el ámbito naval, por el teniente de navío Eduardo O'Connor. Sintiendo impotente el almirante Cordero para frenarla, el buque *Infanta Isabel*, mandado por el capitán de fragata Auñón, y otras unidades extranjeras fondearon en la dársena sur del puerto del Plata, con el propósito de atacar a los buques insurrectos si no cesaba el fuego. El Gobierno se hizo con la situación desembarcando al cabecilla español y a los mandos argentinos para llevarlos a prisión. Auñón recibió orden de regresar a la Península, y por dilatar la partida cesó en el mando y fue procesado en La Carraca (Cádiz), según el ministro Beránger «por haber violado el artículo 172 del Código Penal Militar». Esto produjo una interpelación al ministro en el Congreso por parte de Antonio Maura, al que se unieron otros diputados. No obstante, Auñón sufrió dos meses de arresto, que cumplió en la fragata *Gerona*.

En este mandato, en plena Restauración, durante la regencia de María Cristina de Habsburgo, en un año en que el Gobierno se hallaba dividido, cuando Sagasta presidía su último gabinete y en el Congreso se aprobaba definitivamente el sufragio universal, se suceden intentos de rebelión de los nativos en las Carolinas, incidentes que obligaron al Gobierno a reforzar la guarnición enviando en primer lugar al transporte *Manila* —que varó a la salida del fondeadero— y, sucesivamente, a los cruceros *Velasco* y *Antonio de Ulloa*, los mercantes *Salvadora* y *Antonio Muñoz* y, a finales de año, los de igual clase *Nervión* y *Uramur*. También surgían ocurrencias en Melilla y problemas de la calificación técnica del submarino de Isaac Peral. Cánovas preside un nuevo gobierno conservador que abre una etapa inédita en la regencia de María Cristina, aunque a finales de diciembre se disolvieron las Cortes y se convocaron nuevas elecciones, que se saldaron con triunfo canovista. Aun así, hubo tiempo de aprobar el tanto tiempo esperado reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada (38). Este reglamento pretendía atender únicamente las más apremiantes necesidades del Cuerpo, que Beránger exponía así a la reina:

(36) Escrito de 11 de noviembre de 1890.

(37) Uno de los más decididos detractores del submarino de Peral fue Víctor Concas y Palau, no solo debido a que, decía, este buque no tenía suficiente capacidad de baterías sino porque, según él, el sistema de hélices horizontales había fracasado en otros países. Véase «Curso de estudios militares de Marina de 1903 a 1904». Sin embargo, aunque aseguraba que Peral no había inventado ni descubierto nada, convenía en que era «un matemático profundísimo y un ingeniero muy competente» (sexta lección, días 26 y 29 de enero de 1904. Centro del Ejército y la Armada, Madrid). El capitán de fragata Joaquín Bustamante criticaba asimismo este submarino, cuyo valor como arma de guerra cuestionaba (BUSTAMANTE, *Apuntes sobre material de Marina*, Imp. de H. García, Cartagena, 1890; cit. por Bordejé, *op. cit.*, 1995, p. 390). Segismundo Bermejo fue otro de los que no veían con buenos ojos el invento de Peral.

(38) El «Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de la Armada; dado en Palacio, en Madrid, el 27 de noviembre de 1890 por la reina María Cristina» no dejó satisfechos a los inte-

«Como debida recompensa y estímulo a este sufrido personal que tan importantes servicios presta en los modernos buques, se concede la consideración de jefes a los maquinistas que ocupan los primeros puestos del escalafón, y la de oficiales a los de la segunda y tercera categoría, equiparaciones justas en consonancia con las establecidas en todas las marinas y compensación debida a un cuerpo que, además de su idoneidad para el manejo de los complicados mecanismos que tienen a su cargo, lleva una vida de rudo y constante trabajo, agitada y expuesta de continuo a los mayores riesgos».

El reglamento fue muy mal recibido por los maquinistas por distintos motivos. A pesar de ello, aparecieron libelos que aseguraban que se les había concedido el «oro y el moro» y algunas insidias más sobre Beránger (39).

Antes de terminar el año, por real orden de 1 de noviembre de 1890 implantó unas «Reglas generales para que la Sociedad de Socorros Mutuos de los cuerpos de la Armada pueda constituirse y funcionar, desde luego». Y otra disposición (RO de 23 de diciembre de 1890) «sobre materiales de acero para buques de 7.000 t. (tipo “Cataluña”) para fomentar las industrias siderúrgicas». El 16 de enero de 1891 legisló un Reglamento de preparación, situación y movilización de las divisiones navales de los departamentos. En el preámbulo vierte conceptos muy interesantes sobre las máquinas de los buques (40).

El 13 de abril de 1891, el Centro Técnico, dirigido por Beránger y asistido por Chacón, Rodríguez Arias y Pasquín, convirtió a otro gran acorazado añadido al Plan (RO de 24 de septiembre de 1887) en un gran buque protegido, el mayor construido hasta entonces en España, al que se impuso el nombre de *Emperador Carlos V*. Por real orden de 3 de junio de 1891 se hace reglamentario el aparato de señales nocturnas ideado por el capitán de fragata Federico Ardois. En julio, aclarando definitivamente el sentido de las palabras «nudo» y «milla», con cuyo significado se polemizaba en esta época en nuestra Marina, se estableció que las distancias se medirían en millas y las velocidades en nudos.

En junio, con la Escuadra de Instrucción, el acorazado *Pelayo* efectuó un viaje a Grecia, donde los reyes Jorge y Olga ofrecieron una recepción a los mandos en el palacio real.

resados. El maquinista Celestino Luque, en *Legislación del Cuerpo de Maquinistas de la Armada* (1931), en el apartado «Recuerdos» (p. xi), expresa refiriéndose a Beránger: «Destrozó con su desdichado reglamento a los subalternos del Cuerpo, quitándoles su uniforme, rebajándolos de categoría, vistiéndoles de sargentos y, aún, reduciéndoles el sueldo...».

(39) VEGA BLASCO, A. de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada, 1850-1950*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2010, p. 324.

(40) Por real orden de 11 de abril de 1891 se dictaminó que los maquinistas tendrían derecho a un asistente por cada tres oficiales o fracción de tres que tomaran asiento a la mesa, zanjando así un grave problema que afectaba a los maquinistas a la hora de sentarse a la mesa en la cámara de oficiales. En un artículo publicado en la prensa y firmado por «Pelayo», se trató de ridiculizar a Beránger: «El famoso decreto que transformó en jefes y oficiales a los que eran simplemente maquinistas», lo que provocó una fuerte reacción por parte de estos. El ministro había convocado en Madrid a los maquinistas de 1.ª clase Nicolás Contreras y Federico Lorenzo, para tratar de las posibles modificaciones al reglamento en vigor. Véase *ibidem*, p. 375.

Por entonces se le concede la Gran Cruz de la Orden Imperial de Medjidié, por gracia del sultán de Turquía. El 5 de noviembre dimite por enfermedad.

Ministro de Marina por quinta vez (11 de marzo de 1892)

Beránger vuelve al cargo, de nuevo con Cánovas, por quinta vez el 11 de marzo de 1892 —cuatro meses después de su cese anterior—, en relevo de Marcelino Azcárraga Palmero, ministro de la Guerra, quien llevaba interinando diecisiete días el Ministerio de Marina, pero permanece en él solo nueve meses por el relevo ministerial de Antonio Cánovas por Mateo Sagasta, lo que implicaba un cambio de carteras y de programas.

Continuaban construyéndose buques, En esta cartera se mantuvo Beránger hasta el 14 de diciembre de 1892, en que es relevado en el gobierno de Sagasta por el capitán de navío de 1.^a clase Pascual Cervera Topete, quien impone una nueva reforma que da al traste con la organización anterior. Aunque Cervera y Beránger eran «amigos» antes de la revolución, posteriormente circularon comentarios sobre su enemistad, que se remontaría al tiempo en que aquel comandó la comisión de Marina en Londres. Sin embargo, en una carta a su primo Juan Spottorno de 14 de marzo de 1896 decía, entre otras cosas, «... Beránger me cree su enemigo, y en verdad que yo no soy enemigo suyo ni de nadie» (41). No se sabe de dónde procede el infundio de esta enemistad, ya que Beránger en su día apoyó la propuesta de dar a Peral una alta condecoración y, aún más, un título nobiliario.

Era la quinta vez que ocupaba este cargo, cargo que abandona, como ya se ha dicho, el 11 de diciembre de 1892 para batirse en duelo de pistola con el conocido periodista Augusto Suárez de Figueroa, director de *El Resumen*, por motivos relacionados con la Marina. No hubo consecuencias dolorosas, pero los contendientes se mostrarían irreconciliables hasta el final de sus vidas.

Continuaban construyéndose buques, aunque no de la clase y en el número que intentó Antequera, y los astilleros de Bilbao, que construían la división principal de cruceros, fracasaban en su administración y en su parte técnica. La Sociedad Martínez Rivas-Palmer, primera adjudicataria, se había cambiado por la anónima Astilleros del Nervión, que suspendió pagos, y las construcciones corrieron el riesgo de paralizarse. El ministro Rodríguez de Arias, abrumado, cae enfermo de muerte y Beránger debe sustituirlo. El Gobierno decide incautarse de los astilleros, pero era necesario encontrar un jefe de condiciones excepcionales para reorganizar los trabajos. El elegido fue Cervera Topete, recién ascendido a general, cuyo nombramiento había sido una petición personal de Rodríguez Arias a Beránger, para poder morir tranquilo en la

(41) CERVERA Y TOPETE, P.: *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*. Imprenta de *El Correo Gallego*, Ferrol, 1899, p. 217. La carta tiene fecha de 30 de enero de 1898. Está incluida como adición al final de la colección de documentos que se cita.

certeza de los que barcos se construirían (42). Pero una orden expresa de la reina María Cristina determinó este nombramiento. Tan satisfecha estaba la regente con Cervera que premió sus servicios con la Gran Cruz del Mérito Naval, exigiendo al ministro Beránger «que sin más demora le pusiese a la firma la Real Orden», pues alegaba el ministro para oponerse que no era costumbre otorgar un premio tan alto a generales recién nombrados, a lo que contestó la reina: «Bien, ya lo sé; pero sus méritos le han hecho antiguo en el empleo».

Por su experiencia en el mando de buques y sus conocimientos en materia de construcción naval fue elegido por el Gobierno para encargarse de la comisión de Marina en Londres, que debía inspeccionar la construcción de las fragatas blindadas que se estaba llevando a cabo en astilleros ingleses. En la comisión londinense, que había sido creada por el general Zavala durante su etapa de ministro de Marina, Beránger desarrolló una labor relevante, pues ya en 1850 había actuado como agente de compras de la Armada en aquella ciudad, y en este orden de cosas, durante la fabricación de las máquinas en los talleres de Nuevo Vulcano de Barcelona, desempeñó idénticas tareas de inspección.

En 1893 se le da el mando de la Escuadra de Operaciones de África, constituida por catorce buques, por ser «uno de los marinos más ilustres de nuestro país (...) primero de la escala y con las aptitudes y condiciones de carácter necesarias para que en la mar ondee nuestro pabellón con tanta gloria como ondearan nuestras banderas en Melilla bajo el mando del general Martínez Campos» («Servicios de la Marina», en *El Liberal*, 19 de diciembre de 1893) (43). Era entonces, además de vicealmirante, senador del Reino y benemérito de la patria. En 1893 es promovido a almirante.



El vicealmirante José María Beránger (ministro de Marina) en agosto de 1892. Fotografía extraída de la Memoria de la Comisión Arqueológica ejecutiva de la construcción de la nao *Santa María*, 1892

(42) La opinión de Bustamante estaba en contra de estos «cruceiros de faja», porque «no eran ni carne ni pescado», y añade: «... no deberían construir ningún cruceiro más, ni protegido ni sin proteger». Víctor Concas los compara con los «montacargas del más sencillo restaurante».

(43) Componían esta escuadra, mandada por el contralmirante Zoilo Sánchez Ocaña, el buque *Pelayo*, los cruceiros *Reina Regente* y *Alfonso XI*, la fragata *Vitoria* y el torpedero *Temerrario*.

Cuando se aproximaba la fecha del cuarto centenario del descubrimiento de América, y se aceptó la idea de solemnizar la efeméride, con la asistencia de los reyes, el Gobierno de su majestad encargó al Ministerio de Marina la contribución a la fiesta del centenario con una reconstrucción lo más fiel posible de la nao *Santa María* de Cristóbal Colón. Creó este Ministerio, de orden regia, una junta presidida por el general de Ingenieros de la Armada Casimiro Bona, que elevó al ministro una memoria bien acogida. Como el tiempo apremiaba, el ministro Beránger expidió el 21 de abril una real orden por la que nombraba una comisión para ejecutar el proyecto (44). La quilla de la *Santa María* se asentó en las gradas del arsenal de La Carraca el 23 de abril, y el 28 de julio la nao ya estaba lista, aparejada y dispuesta para dar la vela, momento en que la visitó el ministro, quien confirió el mando al capitán de fragata Víctor Concas, que hasta entonces mandaba la *Nautilus*, la cual quedó en manos de Fernando Villaamil.

El día 31, siguiendo aguas al *Legazpi*, que llevaba arbolada la insignia del ministro, la nao salió de Cádiz, remolcada por el vapor de la Compañía Transmediterránea *Joaquín Piélagos*. Su destino era Huelva, en cuyas aguas iba a celebrarse una revista naval con asistencia de los reyes. Hasta allí fue escoltada la nao, en formación de dos líneas, por numerosos buques de diversos países (45). El 2 de agosto dio la vela para el puerto de Palos de Moguer y el 3 comenzó la parada naval con la salida a remolque de la *Santa María* hasta salir de la barra, a causa del viento reinante, y ponerse a la cabeza de las líneas de acorazados. A continuación participaron unos treinta y un buques de guerra, entre ellos trece españoles. La crónica del acontecimiento recoge así el desarrollo de la revista:

«Poco menos de una hora la honraron los acorazados y cruceros escoltándola en formación de columnas hacia el sur: el Sr. Ministro de Marina inició entonces el movimiento de contramarcha y al volver por el costado de cada uno, las voces, las músicas, los cañones, repitieron la salva por despedida, dando ya el sol, con espléndida luz, brillo al engalanado de banderas; contento a los espectadores que habían salido del puerto en embarcaciones de vela y de vapor.

»Tanto la formación de las dos columnas de acorazados y cruceros, como el paso de la nao con su escolta de buques de menor porte y la última evolución que todos hicieron acompañándola a su regreso, resultaron maniobras lucidísimas que acreditaron la pericia de almirantes y comandantes y sobre todo la del vicealmirante Sr. Beránger, ministro de Marina, bajo cuya dirección se verificaron aquéllas, y a cuyas acertadas disposiciones se debió que, a pesar del número y porte de los buques que en el festejo tomaron parte, no ocurriesen ni las averías ni los abordajes que tan comunes son en esta clase de

(44) Componían esta comisión el capitán de navío Cesáreo Fernández Duro, presidente; el teniente de navío de 1.ª clase y oficial de secretaría del Ministerio Francisco Cardona, el restaurador del Museo Naval Rafael Monleón y el contador de navío Francisco Gómez Súnico, secretario; designándose asimismo al ingeniero jefe de 2.ª clase Leopoldo Puente para dirigir la construcción.

(45) Se trataba de los buques *Reina Regente*, *Infanta Isabel* y *Nueva España*.

funciones marítimas, siendo quizás ésta la primera en que no se han registrado» (46).

Esta nao, junto con las carabelas *Pinta* y *Niña*, asistió a la Revista Naval Colombina en Nueva York el 27 de abril de 1893, y luego de visitar Canadá remolcada por el crucero *Newark*, fue entregada a Estados Unidos para la exposición de Chicago de 1893.

El 8 de julio de 1892, el ministro hablaba con el capitán de fragata Fernando Villaamil en estos términos: «Vacante el mando de la corbeta *Nautilus*, lo llamo a usted para que se disponga a ir conmigo a Cádiz donde le haré entrega de dicho buque, escuela de guardias marinas. Mi propósito es que vaya usted mandándolo a Huelva, formando parte de las fuerzas navales que convoyarán la nao *Santa María* y después, que haga usted un viaje cuya duración en Ultramar no exceda de cuatro meses...» (47).

Con lo que aprobaba el plan de dar la vuelta al mundo con guardiamarinas. Este viaje fue patrocinado por el mismo ministro, quien lo propuso al Consejo de Ministros y fue aprobado.

El 11 de agosto, la Escuadra de Instrucción, al mando del contralmirante Butler e integrada por los cruceros *Reina Regente*, *Isla de Luzón* y *Reina María Cristina*, fue revistada en San Sebastián, por S.M. la Reina, embarcada en el escampavía *Guipuzcoana* y acompañada por el ministro Beránger, subiendo luego a bordo del *Pelayo* y del *Alfonso*, que habían llegado de Ferrol.

Con objeto de asistir a los actos programados para celebrar el IV Centenario del Descubrimiento de América, el 4 de septiembre salió para Génova la Escuadra de Instrucción, al mando del contralmirante Zoilo Sánchez Ocaña, con los buques *Pelayo* y los cruceros *Reina Regente* y *Alfonso XII*. Contaba también la Escuadra con la fragata *Vitoria* y el torpedero *Temerario*, que había arribado a Génova días antes. Allí se encontraban cincuenta buques de guerra de catorce países.

En noviembre de 1892, con guardiamarinas, sale la *Nautilus* al mando de Fernando Villaamil a dar la vuelta al mundo (30 de noviembre de 1892-16 de julio de 1894). Y el 11 de diciembre Beránger cede la cartera a Pascual Cervera Topete, que se encontraba en Bilbao encargado, como se ha dicho, de la construcción de los cruceros del Nervión, a los que él mismo mandaría en

(46) *La nao Santa María. Memoria de la Comisión Arqueológica Ejecutiva para la solemnidad del Centenario del Cuarto Suceso del Descubrimiento de las Indias Occidentales*. El Progreso Editorial, Duque de Osuna, enero de 1892, p. 40.

(47) VILLAAMIL, F.: *Viaje de circunnavegación de la corbeta Nautilus*. Editorial Naval, Madrid, 1989², p. 36. El viaje duró, en realidad, unos veinte meses. La idea de acondicionar un buque para la instrucción de los guardiamarinas era el sueño de Villaamil, quien lo vio cumplido cuando el ministro de Marina, el vicealmirante Pezuela, le hizo el encargo de adquirir en Inglaterra un buque mercante proporcionado para escuela de guardiamarinas, sin otra limitación que el coste o precio, por no existir disponible más que una pequeña cantidad. Villaamil cumplió el encargo en quince días comprando el clíper *Carrick Castle*, el cual llegó a Cádiz desde Londres cargado de material adquirido por España para las defensas submarinas de nuestros puertos. La ida a Huelva con la *Santa María* se debió a la conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América.

Santiago de Cuba. La llegada de Cervera pondrá fin a la organización diseñada por Beránger, y el día 29 aparece un real decreto que cambia las estructuras, siguiendo el nuevo criterio de simplificación y descentralización, con objeto de ahorrar personal.

Ministro de Marina por sexta vez (23 de marzo de 1895)

El 23 de marzo de 1895, al ceder Sagasta a Cánovas la presidencia del ejecutivo, el almirante Beránger, por sexta vez, vuelve al Ministerio —a pesar de haber pasado ya a la reserva— en relevo de Manuel Pasquín de Juan, con el general Azcárraga en la cartera de Guerra, y continúa hasta el asesinato de Cánovas del Castillo, en agosto de 1897 (48), siendo relevado interinamente por el brillante general Marcelo Azcárraga, quien constituiría un nuevo gobierno.

Beránger impone esta vez una organización distinta de la que promovió en sus ministerios anteriores. Impulsa la creación de la Compañía de Soldados Jóvenes del Cuerpo de Infantería de Marina (49) y recupera su plan naval, pero potenciándolo con el de Rodríguez de Arias, ahora encabezado por un acorazado (crucero protegido) de 11.000 toneladas, que, al igual que otros buques de este plan (50), nunca se construiría por falta de créditos y, quizá, por empeñarse en adquirir buques extranjeros en construcción de unos tipos que no respondían a las necesidades españolas.

«En agosto de 1896 dispuso que una comisión de jefes destacados pidieran a las casas constructoras inglesas la posibilidad de adquirir un buque de 11.000 t y otro de entre 6.000 y 7.000. El ministro, por su cuenta, ya había tomado contacto a estos efectos con constructores de otras naciones. En enero de 1897 ya tenía todos los presupuestos en sus manos, y, después de recibir los informes del Centro Técnico de la Armada, dejó en suspenso el expediente» (51).

No obstante logró, no sin esfuerzo, del Gobierno los créditos necesarios para comprar en Italia el crucero acorazado *Cristóbal Colón*, que constituiría

(48) En este verano de 1897, Cánovas se había retirado a descansar al balneario de Santa Águeda, cerca de San Sebastián. Mientras esperaba a su mujer sentado en la galería de arcos que llevaba al comedor, un pistolero anarquista calzado con alpargatas entró sigilosamente y le descerrajó tres disparos mortales. El pistolero, llamado Michele Angiolillo Lombardai, natural de Lucerna (Italia), tenía veintisiete años cuando cometió el magnicidio.

(49) La integraban cincuenta soldados al mando de un capitán encargado de su instrucción, al que auxiliaban un sargento 1.º y cuatro segundos. Los jóvenes ingresaban entre los diez y los catorce años y debían cumplir determinadas condiciones. Tenían preferencia los huérfanos del *Reina Regente* y los hijos del Cuerpo (RO de 3 de julio de 1895).

(50) ESCRIGAS RODRÍGUEZ, J.: *La Armada española y la fotografía en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Los sucesos de 1898*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2011, pp. 39-41.

(51) Se trataba de un crédito extraordinario de 23 millones de pesetas, con el que se pretendía construir un acorazado de 11.000 toneladas, dos cruceros de 6.800 toneladas, otro de 5.300 para reemplazar al *Reina Regente*, hundido en el Estrecho, dos destructores y dos remolcadores. El nuevo *Reina Regente* llegó a navegar, pero no así el acorazado.

el buque más fuerte de la escuadra hundida en 1898 en Santiago de Cuba (52). La confusión reinante en la tipología naval de la época —los términos «acorazado» y «crucero» no estaban bien delimitados— permitió a Beránger, poco antes de la guerra hispano-norteamericana, clasificar como acorazados a las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria*, a los cruceros acorazados *Colón*, *Infanta María Teresa*, *Oquendo* y *Vizcaya*, y al crucero protegido *Carlos V*. Y de igual modo clasificó como cruceros a los cañoneros y otros buques (RD 18/08/1895), decisión que fue muy criticada. También dio un nuevo impulso a la construcción de torpederos y cazatorpederos, al considerar que tarde o temprano Estados Unidos intervendría en Cuba, y el 23 de diciembre de 1895 encargó a la firma G. Thomson de Claydebank (Escocia) dos torpederos, a los que se puso por nombres *Terror* y *Furor*. A estos seguiría el mismo año la contratación de otros dos algo mayores, el *Audaz* y el *Osado*, y de otros dos más, el *Plutón* y el *Proserpina*, que cierran la lista. La serie de torpederos se terminó en realidad con la compra de la lancha cañonera *María de Molina*, contratada con los Astilleros Vila y Cía., de La Graña, en Ferrol, que entró en servicio en octubre de 1896, y con otra unidad similar: la lancha *Marqués de la Victoria* que entró en servicio el 4 de febrero de 1897.

En esta ocasión, Beránger toma una decisión de capital importancia: la creación del Estado Mayor General —órgano consultivo, no ejecutivo—, decisión a la que subyacía una poderosa razón: la inminente guerra con Norteamérica, que estallaría tres años más tarde (53). Tenía este organismo como funciones gestionar todo lo relativo a la preparación para la guerra y la movilización general de escuadras, buques, dotaciones, defensa de costas y de lo demás relacionado con estas materias, lo cual evidencia que el ministro tenía en mente la posibilidad de que España entrara en guerra.

El 6 de agosto de 1895, el *Infanta María Teresa*, cuando salía de Ferrol para realizar pruebas de artillería, tropezó con una piedra que no estaba en las cartas de navegación, al rebasar el castillo de San Felipe, y tuvo que regresar a puerto. La decisión de Beránger de llevarlo a reparar a los Astilleros del Nervión, por haber sido construido allí, provocó la indignación popular en un Ferrol falto de trabajo. La corporación municipal dimitió en pleno y el capitán general de Castilla la Vieja y Galicia declaró el estado de guerra en la ciudad. La situación duró cincuenta y cuatro días, hasta el 23 de octubre.

El 10 de marzo de 1895 tuvo lugar el todavía inexplicable naufragio del crucero *Reina Regente* cuando se dirigía a Cádiz desde Tánger con tiempo muy duro. José María Beránger —que juraría como ministro de Marina dieci-

(52) El *Cristóbal Colón*, de 6.840 toneladas, construido en los astilleros de Sestri Ponente, de la casa Ansaldo, fue entregado a España en 1897. Estaba bien compartimentado y protegido y era bastante rápido. Fue el mejor de nuestros cruceros, pero su eficacia en combate no pudo ser evaluada por carecer de artillería gruesa (dos cañones Armstrong de 254 mm), que no fue montada a causa de un antiguo pleito con la casa constructora.

(53) Real decreto de 13 de julio de 1895. En este decreto se aprobaba el «Reglamento para el Régimen Interior del Ministerio». El Estado Mayor se dividía en cuatro negociados: fuerzas navales españolas, fuerzas navales extranjeras, hidrografía militar y defensa de costas.

siete días después, como queda dicho— fue el presidente de la comisión encargada de investigar este naufragio, especialmente doloroso para él porque había visto nacer el buque. Por otro lado, Beránger y el ministro de Fomento, Joaquín López Puigcerver, en representación del Gobierno, y la condesa de Niebla, representando a la reina, asisten a la botadura del acorazado (crucero protegido) *Carlos V* el 12 de marzo, en Cádiz, en los astilleros de Veamurguía, con muy mal tiempo. También pasó un mal rato el ministro con el hundimiento del *Sánchez Barcáiztegui*, acaecido el 18 de septiembre de 1895 en la boca de El Morro de La Habana, cuando salía del apostadero, por colisión con el *Conde de la Mortera*, buque mercante de la compañía Herrera que entraba en el puerto. El *Sánchez Barcáiztegui* llevaba a bordo al contralmirante Delgado Parejo, comandante general del apostadero de La Habana, quien murió en el siniestro, y con él el comandante del buque, capitán de fragata Francisco Ibáñez Varela; el contador Pueyo, el médico Martín, el alférez de navío Sosota y 36 tripulantes más (54). Diez días después el crucero *Colón* encallaba en los bajos de Colorados, cerca del cabo de Buenavista (Pinar del Río, Cuba), esta vez sin víctimas. Ese mismo año se pierde el cañonero *Tajo* en la boca de Pasajes. Tantas pérdidas consecutivas, así como la imposibilidad de aumentar las nuevas construcciones, crearon un ambiente de animadversión hacia la Marina, que sufrió ataques desde algunos periódicos (55).

A primeros de agosto de 1897, el acorazado *Emperador Carlos V* estaban en su fase final de construcción cuando, por acuerdo del Consejo de Ministros, Beránger, ministro de Marina, dispuso su salida urgente para El Havre (Francia), con las obras sin rematar, a fin de montar el sistema eléctrico de sus torres de artillería, cosa que no pudo completarse porque el ministro, una semana después, ordenó iniciar la entrega provisional, lo que se hizo el 18 de agosto de 1897 (56). A primeros de agosto, con motivo de la primera misa a bordo, Beránger enviaba un telegrama de felicitación al capitán general de Cádiz, a quien expresaba su satisfacción y le aseguraba que «todos mis esfuerzos se han dirigido siempre a conseguir el mayor engrandecimiento de nuestra Marina». La un tanto precipitada entrega provisional del buque a la Marina se verificaría el 4 de septiembre.

Se sabe que el ministro Beránger llevaba un seguimiento de las operaciones de la Escuadra de Ultramar en 1896, basándose en los papeles que guardaba Pedro

(54) Con respecto a esta tragedia, el escritor Leopoldo Alas, *Clarín*, en el *Heraldo de Madrid* del 25 del mismo mes, escribió un artículo, «Palique», que contenía una dura crítica a los profesionales de la mar. La reacción no se hizo esperar por parte de la Marina de Guerra, y al día siguiente apareció un artículo del capitán de navío Víctor Concas que tachaba de «desatinos» y «bufonadas» las palabras de Clarín. Al mismo tiempo, un grupo de oficiales de la Armada destinados en Madrid dirigió una carta al director del *Heraldo* y a otros periódicos en la que pedían al autor de *La Regenta* que rectificase y se retractase de lo dicho, o en caso contrario harían de ello una cuestión de honor. La sangre no llegó finalmente al río, probablemente por la intervención del ministro Beránger.

(55) Sesión de 8 de julio de 1897.

(56) FONT BETANZOS, F.: «Unas anotaciones sobre la construcción y botadura del crucero *Emperador Carlos V*», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 129, Madrid, 2015, 35-54, p. 48.

Pastor y Landero, exsecretario del general Pareja, y que había investigado minuciosamente los avatares de dicha fuerza, especialmente al apresamiento por los chilenos de la goleta *Covadonga*, ya «que [el general Pareja] emprendió la guerra sin preparativos ni cautela y luego lanzó a la *Covadonga* al sacrificio sin precaución y sin medida de ninguna clase, lo que fue la causa del desastroso final del Almirante», circunstancia que conmocionó notablemente a la Armada de la época (57).

El 26 de julio de 1897 España envió el crucero *Vizcaya* a la revista naval que tuvo lugar en Spithead, dentro de los actos conmemorativos del sexagésimo aniversario de la coronación de la reina Victoria de Gran Bretaña. El *Vizcaya*, que ocupaba el tercer lugar, iba mandado por el capitán de navío Antonio Eulate y arbolaba la insignia del contralmirante Segismundo Bermejo.

El 4 de octubre de 1897, al volver Sagasta al poder, cesa Beránger en su destino de ministro de Marina, esta vez definitivamente, siendo relevado por el capitán de navío Segismundo Bermejo y Merelo, que regiría la Marina durante siete meses y dieciséis días. Bermejo dejó la cartera al capitán de navío Ramón Auñón y Villalón, quien tuvo la responsabilidad de conducir las operaciones navales en la guerra con Estados Unidos. En este su último período en el Gobierno, Beránger, por real orden de 29 de abril de 1898, «pretendió a marchas forzadas detener y reparar la grave falta de no haberse llevado a cabo la totalidad del Plan de Escuadra de 1887, haciéndose con las unidades que pudo sin considerar tipos, clases o características, y, mucho menos, su armamento, llegando incluso a tener que apelar a la requisa de los buques más rápidos de la Compañía Trasatlántica para convertirlos en cruceros auxiliares».

Aun cuando el 6 de abril (festividad de Jueves Santo) el ministro Bermejo había reunido a los generales del Ministerio, y en esta reunión se decidió por mayoría concentrar a las fuerzas en Cabo Verde, en la junta de generales de la Armada celebrada el 23 de abril en el Ministerio de Marina, bajo la presidencia del ministro del ramo, Segismundo Bermejo, el vicealmirante Eduardo Butler y el contralmirante Manuel Mozo tuvieron un incidente con José María Beránger, pues este se oponía frontalmente a esa concentración. Acaba diciendo Beránger: «... que se nos consulta después de haberse roto las hostilidades y que ya no es hora de pedir consejo; que él nunca hubiera aconsejado la reunión de la escuadra en Cabo Verde (...)». En el resumen de lo dicho por él en la reunión, «se ratifica en todo lo que ha expuesto desde el principio del debate, a saber: que la escuadra que está en Cabo Verde no debe en ningún caso retroceder a Canarias y menos a España, sino que debe salir inmediatamente para las Antillas y utilizar los *destroyers* como exploradores para proporcionarse noticias antes de la recalada» (58).

(57) «Notas del ministro de Marina José María Beránger y Ruiz de Apodaca», Museo Naval de la Armada en Madrid, colección de manuscritos, sign. 2579.33.

(58) CERVERA Y TOPETE: *op. cit.*, pp. 73-82. Los asistentes a esta junta fueron: el almirante Guillermo Chacón y Maldonado; los vicealmirantes Carlos Valcárcel, José María Beránger, Eduardo Butler y Fernando Martínez; los contralmirantes Manuel Pasquín, José Navarro, Antonio de la Rocha, Ismael Warleta, Manuel Mozo, Manuel de la Cámara, Eduardo Reinoso y José Guzmán; y los capitanes de navío de 1.^a clase José Gómez Imaz, Antonio Ferry, Joaquín Laza-ga, Joaquín Cincúnegui y Ramón Auñón.



El almirante de la Armada José María Beránger y Ruiz de Apodaca (*La Vida Marítima*, núm. 49, 10 de mayo de 1903)

Durante su último período, intentó Beránger poner en marcha un nuevo plan naval (1896), pero no lo logró por la falta de créditos, ya que el Gobierno era incapaz de advertir la amenaza que ya se cernía sobre Filipinas y las Antillas, amenaza que él tenía asumida a juzgar por las manifestaciones hechas al *Heraldo de Madrid* el 8 de abril de 1898 —comentadas por Mahan—, en las que repite lo que ya manifestaba cuando era ministro («España tiene medios y elementos para afrontar la guerra contra los norteamericanos») y considera posible el triunfo en Cuba gracias a los destructores de Cervera y a las minas que defendían la isla (59).

Pocos días antes de que el presidente McKinley sancionara la intervención en Cuba, decía Beránger que «los puertos cubanos eran inexpugnables por sus dotaciones de torpedos (...) venceremos por mar», mientras elogiaba «la envidiable disciplina de nuestros marinos» (60). Creó, no obstante, como ya hemos dicho más arriba, el primer Estado Mayor General de la Armada, organismo que la Marina reclamaba desde hacía más de diez años (61). Beránger tenía esta reforma por la más esencial de las que se proponía introducir en la

Administración Central de Marina.

En mayo de 1903, recién ascendido a almirante, ocupó la presidencia de la Junta Consultiva de la Armada, y en 1905 se hizo cargo interinamente de la presidencia del Consejo de Ministros, por ausencia del capitán general José

(59) Véase CONCAS Y PALAU, V.: *La escuadra del almirante Cervera*. Algazara, Málaga, 1992, p. 23. La situación del Tesoro era grave. Para allegar recursos se abrió una suscripción patriótica destinada al fomento de la Marina de Guerra y a las atenciones de las campañas militares.

(60) CODINA BONET, R.: *El general Weyler y la escuadra naval de Cuba (1896-1897)*. Palma de Mallorca (inédito), 2009, p. 5.

(61) RD de 13 de julio de 1895, por la que se reorganiza el Ministerio de Marina. El Estado Mayor General de la Armada sería suprimido y reinstaurado repetidas veces, hasta que Carvia lo reponga definitivamente en 1930.

López Domínguez. Uno de sus últimos destinos fue la presidencia del consejo de administración de la Caja de Huérfanos de la Guerra, que mantenía desde 1901. El ya anciano almirante Beránger fue nombrado para dirigir el Estado Mayor Central, una de las cuatro patas básicas sobre las que descansaría la Administración Central de la Armada, cargo que desempeñó por poco tiempo a causa de su defunción.

Murió en su casa el 23 de enero de 1907, en el número 38 de la madrileña calle de Serrano, y fue enterrado el 25 en la sacramental de San Isidro de esta ciudad, con honores de capitán general de Ejército que muere en plaza con mando en jefe, en un día desapacible que obligó a las tropas a llevar capote, y a los oficiales y jefes, el abrigo.

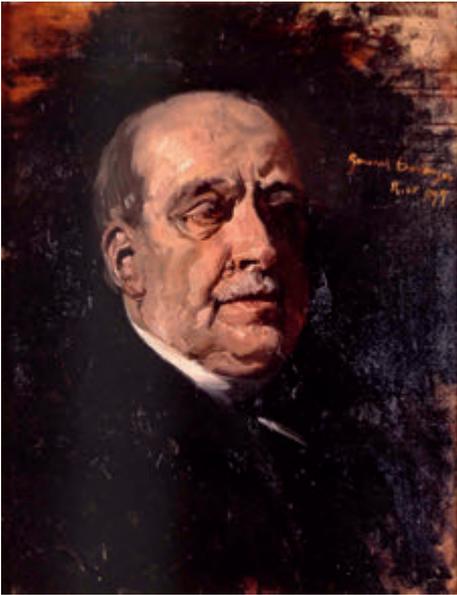
Epílogo

Tenía este almirante unas dotes de mando admirablemente compaginadas con una gran caballerosidad y un amabilísimo trato. En cuestiones de honor difícilmente podrán encontrarse hombres públicos que le hayan aventajado. Entre otros cargos, algunos ya citados, fue también presidente de la Junta Clasificadora de la Armada, el Consejo de Redenciones y Enganches de Marina, el Consejo Superior de Marina y la sección de guerra y marina del Consejo de Estado, así como vocal de la Junta Reorganizadora de la Armada bajo el ministerio de Antequera (1883). Fue seis veces diputado y otras seis senador, y al final de su vida, senador por derecho propio. También fue presidente honorario del Círculo de Maquinistas de la Armada, con sede en Ferrol (62). En 1895 decidió comprar en Norteamérica una serie lanchas cañoneras, una de las cuales llevaría el nombre de *General Beránger*.

Siempre obsesionado por los adelantos tecnológicos, retocó la estructura orgánica del Ministerio, tratando de recomponer toda su administración con el fin, en su opinión, de mejorar la marcha y el funcionamiento de los distintos cuerpos y servicios. Pero su obra en el campo orgánico cayó en 1890 al hacerse cargo de la cartera de Marina el contralmirante Juan Romero y Moreno, quien renovó a su vez toda la organización de la Armada. Mas debemos decir que de su tercer paso por la cartera de Marina no quedó otra huella que algunas modificaciones y adiciones a los reglamentos de todos los cuerpos, establecimientos y escuelas, que padecían retraso, pues por la rapidez con que llegaban las nuevas tecnologías y adelantos en todos los campos se hacía complicado acoplarse y saber a qué carta quedarse.

La insurrección en Cuba, la que se encendería en Filipinas y la amenaza de la política norteamericana llevaron a Beránger a hacer un último y desesperado intento de acrecentar rápidamente nuestras fuerzas navales. Fruto de ello fueron, entre otros, el crucero *Cristóbal Colón* (*Garibaldi* en gradas), cons-

(62) VEGA BLASCO, A. de la: *op. cit.*, p. 375.



Almirante José María Beránger y Ruiz de Apodaca (1824-1907), óleo sobre lienzo, 54 x 41 cm, del pintor valenciano Joaquín Sorolla. Tiene fecha de 1897. Pertenece a los fondos del Museo Naval de la Armada en Madrid, con núm. inv. 6643. Al parecer, es un boceto para la obra *Jura de la Constitución por S.M. la Reina Regente, Doña M.^a Cristina*, perteneciente a la colección del Senado

truido por Ansaldo y Cía.; los seis destructores comprados en Inglaterra; las reformas en el *Pelayo*, viejo acorazado de 9.890 toneladas en servicio desde septiembre de 1888, y que sirvió en sus últimos años como escuela de guardiamarinas, las viejas *Numancia* y *Vitoria*; varios torpederos, los dos diques flotantes para Subic (Filipinas) y La Habana y la activación de la construcción en La Carraca del acorazado *Princesa de Asturias* y otros. No fue acertada la compra del vapor de ruedas inglés *General Valdés*, de 1.500 toneladas, pues solo figuró en activo tres años (63).

Estaba en posesión de otras condecoraciones, además de las citadas, como la de la Espada, de Suecia, y vestía el hábito de Calatrava, como sus progenitores. Sus hijos entregaron en el Ministerio de Marina, para conservar en el Museo Naval, el sombrero, el sable y las insignias de la Gran Cruz Roja del Mérito Militar que usó en vida y llevó sobre su féretro. Dicha gran cruz fue propiedad del capitán general Ramón Blanco y Erenas, marqués de Peña Plata —

circunstancia por la que lleva en la placa el pasador de San Pedro Abanto—, quien en 1881, siendo gobernador general de la isla de Cuba, la colocó personalmente sobre el pecho del general Beránger.

No obstante, murió respetado y rodeado del cariño de los suyos y del respeto y la consideración públicas, especialmente de la Marina española, que tenía en él a su más entusiasta, decidido y enérgico defensor. Su artículo «Aumentar la Marina es engrandecer la Patria», publicado en el diario madrileño *El Día* y recogido por *El Mundo Naval Ilustrado* en mayo de 1897, es prueba de su interés por enaltecer a una marina que fue artífice de la gloria española.

(63) El *General Valdés* era un vapor de ruedas de 1.563 toneladas, llamado en su origen *Prince of Wales*. Construido en Glasgow-Fairfield para el servicio del canal de la Mancha en 1887, el Gobierno lo compró en vísperas de la guerra con Estados Unidos. Era un barco de bella estampa y con dos elegantes chimeneas. Tan solo figuró por tres años en los estados de fuerza, el bienio 1897-1898 y los dos años siguientes. Después quedó amarrado en La Carraca pues, aparte de otros defectos, consumía demasiado carbón. Se dio de baja en 1900.

Apéndice

Por razones de espacio recogemos algunas disposiciones debidas a la acción ministerial de José María Beránger, limitándonos a los años 1870 y 1890, al principio y al final de sus mandatos.

Año 1870

Ley de 27 de abril de 1870 autorizando la enajenación de todo el material perteneciente a la Marina sin aplicación inmediata a las necesidades que reclaman las construcciones modernas ...

Ley de 27 de abril de 1870 modificando el Art. 10 del Real Decreto de 8 de abril de 1863 sobre luces de situación a bordo de los buques y maniobras para evitar abordajes en la mar...

Reglamento para poner en práctica la ley anterior (5 de mayo de 1870).

Reglas para el cumplimiento de la Ley y Reglamento anteriores (20 de mayo de 1870).

Disponiendo el reemplazo de los faluchos de 2ª clase destinados al Servicio de Guardacostas, con cañoneros de vapor... (30 de mayo de 1870).

Modificando y reglamentando el vestuario de marinería (9 de junio de 1870).

Decreto de 13 de junio de 1870 que dispone que se remita al Almirantazgo el archivo de la Escuadra del Pacífico.

Aprueba las adjuntas ordenanzas para el régimen militar y económico de los arsenales de Marina (O.M. de 15 de julio de 1870).

Decreto de 15 de julio de 1870 que aprueba el Reglamento para ingreso, ascensos y retiros de la Escala de Reserva del Cuerpo General de la Armada. Señala el uniforme y divisas que deben usar los individuos del Cuerpo de Guardalmacenes.

Decreto de 16 de agosto de 1870 que aprueba el Reglamento de Aprendices Marineros de la Armada. Aprueba asimismo el Reglamento de Fogoneros para el Servicio de Máquinas de los buques de la Armada.

Decreto del 13 de septiembre de 1870 que aprueba el Reglamento para el régimen, dirección y gobierno de la Escuela Naval Flotante.

O.M. de 14 de septiembre de 1870, Reglamento del cuerpo de Ingenieros de la Armada escuela del mismo y Junta Especial de Construcciones.

Decreto del 3 de octubre de 1870 aprueba los Reglamentos para el Régimen interior del Cuerpo de Infantería de Marina y de las compañías del mismo destinadas al Servicio de Guardias de arsenales.

O.M. de 12 de octubre de 1870, Clasificación de los derechos de los pensionistas de Marina con sujeción a las reglas propuestas por el Tribunal del Almirantazgo.

Decreto de 18 de octubre de 1870 que aprueba los Reglamentos para el Régimen Interior del Cuerpo de Artillería de la Armada y de la Junta Especial de Artillería.

Decreto de 29 de octubre de 1870 por el que se aprueba el nuevo Reglamento del Almirantazgo.

Decreto de 2 de noviembre de 1870 por que se dispone que en lo sucesivo la Escuadra del Pacífico se denomine Escuadra del Sur de América. Aprueba también el proyecto del Código Comercial de Señales para uso de bajeles de todas las naciones, haciéndolo obligatorio para todos los españoles, así de guerra como mercantes de altura.

O.M. del Almirantazgo de 10 de noviembre de 1870, Aprueba el proyecto del código comercial de señales para uso de bajeles de todas las naciones.

Decreto de 15 de noviembre de 1870 que aprueba el Reglamento para la Administración de los Fondos Económicos de los buques de guerra.

Decreto de 16 de noviembre de 1870 que circula el acuerdo del Almirantazgo acerca de su decisión de sostener a todo trance los principios de la subordinación y disciplina.

Año 1890.

Nueva organización de las dependencias del Ministerio de Marina. (R.D. de 28 de junio de 1890).

Ley de recompensas a los oficiales generales y particulares de la Armada. (Ley de 15 de julio de 1890).

Reglamento de régimen y organización de los hospitales de Marina. (R.O. de 25 de julio de 1890).

Dicta normas sobre la forma de procedimientos en los expedientes de naufragios y abordajes. (R.O. de 28 de julio de 1890).

Reglamento de la Escuela de Torpedos (fragata *Zaragoza*). (R.O. de 23 de agosto de 1890).

Crea en los arsenales una Caja de Inválidos de la Maestranza y aprueba su reglamento. (R.D. de 20 de septiembre de 1890).

Por la que se reduce el tiempo de despacho de expedientes. (R.O. de 13 de octubre de 1890).

Por la que se pone nombre al *Emperador Carlos V*, de 9.000 t, construido en Cádiz, y al *Cardenal Cisneros*, de 7.000 t, construido en Ferrol. (R.O. de 16 de octubre de 1890 y R.O. de 17 de octubre de 1890).

Por la que se cuida de la entrega de materiales para que no sufran interrupción alguna las obras. (R.O. de 17 de octubre de 1890).

Por la que se especifican las condiciones que deberán reunir los buques de combate que se construyan para completar la escuadra. (R.D. de 29 de octubre de 1890), y el Reglamento consiguiente. La exposición de este decreto es interesantísima.

Por el que aprueba el Reglamento del Cuerpo y de la Escuela de Maquinistas de la Armada. (R.D. de 27 de noviembre de 1890).

Fuentes

Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid. Política interior, Legajo 2.866.
Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (Ciudad Real), expediente personal, leg. 620/141.
Archivo General de Segovia. Expediente personal, Sig. Personal, CELEB, CAJA 16, EXP. 8.
Archivo Del Museo Naval de Madrid. Viaje de Amadeo I, ms. 1647, 159 f.
Reales Órdenes de Marina, 1870.
Legislación Marítima de España, 1890.
Estado General de la Armada, año 1922, tomo I.

Bibliografía complementaria

ABELLA, R.: *Lances de honor*. Planeta, Barcelona, 1995.
ARTOLA GALLEGO, M.: «Diccionario Biográfico», en *Enciclopedia de Historia de España*, t.4. pág. 134, Alianza Editorial, Madrid, 1991.
CEBRIÁN, J.: «Glorias de la Marina Real española», en *Revista General de Marina* (RGM), t. 108, enero, 1931, pp. 76-77.
COELLO LILLO, J.L., y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Ministerio de Defensa-Instituto de Historia y Cultura Naval, Aqualarga, Madrid, 2001.
—: «En la prehistoria de la Aeronáutica Naval», en RGM, t. 218, enero 1990.
FERNÁNDEZ-ARIAS J.: «Fernando Villaamil y su frustración política», en *Boletín de Estudios Asturianos*, separata al núm. 105-106. Oviedo, 1982, p. 239.
GONZÁLEZ DE CANALES, F.: *Colección de Pinturas del Museo Naval*. Tomo II: *Retratos de los oficiales generales del Cuerpo General de la Armada*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998.
GUILLÉN, J.F.: *Condecoraciones marineras*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1958.
Ilustración Española y Americana, (La), 1870, pág.120; 1871, pág.372; 1892, t. II, pág.
INFIESTA PÉREZ, J.L.: «Sobre el Destructor y el capitán de navío Fernando Villaamil», en *Revista de Historia Naval*, núm. 44. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1994, pp. 51-55.
LUQUE, C.: *Legislación del Cuerpo de Maquinistas de la Armada*, 1931.
LLEDÓ CALABUIG, J.: *Buques de vapor de la Armada española. Del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Aqualarga, Madrid, 1997.
Mundo Naval Ilustrado (El), núms. 1 y 2, de 15 de mayo de 1897.
La nao Santa María, capitana de Cristóbal Colón en el descubrimiento de las Indias Occidentales, 1892. Memoria de la Comisión arqueológica ejecutiva. El Progreso Editorial, 1892, s/f.
«Nuevo almirante», en *La Vida Marítima*, núm. 49, 10 mayo de 1903, p. 256.
«Ordenanzas en declive», en RGM, t. 187, de octubre de 1974, p. 319.
PÉREZ, D.: *Isaac Peral. La tragedia del submarino Peral*. Ediciones Nuestra Raza (Los Hombres de Nuestra Raza), Madrid, s/f.
PINEDA ZURITA, S.: «Su Majestad la Reina doña María Cristina y la Marina», en *El Siglo Futuro*. Vigo, 1929.
PORRAS Y R. DE LEÓN, G. de: *Dos intervenciones militares hispano-portuguesas en las guerras civiles del siglo XIX*, 268 pp., cuadros, biblio., fuentes, doc. Madrid, Ministerio de Defensa, 2001.
RODRÍGUEZ CASADO: *Conversaciones de Historia de España*, t. III. Planeta, 1965.
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. San Martín, Madrid, 1988.
—: *Isaac Peral. Historia de una frustración* (prólogo de José María Jover). Grafite Ediciones, S.L., Baracaldo, 2007.
—: «El Plan Naval de Rodríguez Arias de 1887 y sus antecedentes», en *Revista de Historia Naval*, núm. 8. Madrid, 1985, pp. 85-109,

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., y VIÑAS, A.: *Lecturas españolas*. Rialp, Madrid, 1984⁴.

URQUIJO GOITIA, J.R.: *Gobiernos y ministros españoles (1808-2000)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Biblioteca de Historia), Madrid, 2001.

—: *La Revolución de 1854 en Madrid*. Madrid, 1954.

VEGA BLASCO, A. de la: «Programas y efectivos navales españoles y norteamericanos», en *V Jornadas de Historia Marítima. La Marina ante el 98. Antecedentes de un conflicto*. Cuaderno monográfico del Instituto de Historia y Cultura Naval núm. 8, Madrid, 1990.