

# JUAN BAUTISTA ANTEQUERA Y BOBADILLA. EL HÉROE DE LA *NUMANCIA* QUE FUNDÓ LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y PREVIÓ EL DESASTRE DEL 98

Luis ANTEQUERA BECERRA  
Escritor y periodista



El 1 de junio de 1823, en el municipio de San Cristóbal de la Laguna, en las islas Canarias, nace Juan Bautista Antequera y Bobadilla de Eslava, hace ahora doscientos años.

Hasta donde se tiene noticia, finales del siglo XVII, su familia proviene de la manchega y preciosa localidad de Villanueva de los Infantes, fundada en 1422 por el infante Enrique de Castilla, hijo de Fernando de Antequera, así llamado por su conquista en 1410 de la malagueña ciudad de ese nombre, regente de Castilla y luego rey de Aragón por virtud del llamado Compromiso de Caspe de 1412.

Nuestro personaje es hijo de Juan Bautista Antequera García que, nacido en Villanueva de los Infantes, es destinado como intendente durante el reinado de Isabel II a las islas Canarias, donde introduce el cultivo de la cochinilla, tan provechoso en la industria de los tintes y a día de hoy una de las más importantes de las islas. María del Rosario Bobadilla de Eslava es la madre de nuestro marino, la cual se casará tres veces, dos de ellas con un Antequera. Tiene Juan Bautista un hermano, José María Antequera, jurista especializado en Derecho Procesal e Historia del Derecho, temas sobre los que deja abundante literatura, y director de las publicaciones *El Cristianismo* y *La Ilustración Católica*. Será también, en los últimos años del reinado de Isabel II, gobernador civil de Teruel, de Jaén y de Madrid. Durante la Restauración, es secretario general de la Comisión General de Codificación, institución desde la que participa en la elaboración del Código Civil.



Retrato de Juan Bautista Antequera, pintado por Wessel de Guimbarda. Colección privada

Tiene también dos hermanas: María del Rosario, que se casa en primeras nupcias con José Belda y en segundas con Vicente Gisbert, y Clara Josefa Ramona, cuyo marido es Guillermo Chacón y Maldonado, vicealmirante de la Armada.

La lectura de la biografía de Juan Bautista Antequera constituye una maravillosa ocasión para repasar la historia del convulso siglo XIX español hasta 1890, año de su muerte, pues fue testigo de muchos de los acontecimientos más importantes.

En 1838, a la edad de quince años, como se hacía entonces, Juan Bautista sienta plaza de guardiamarina en el Departamento de Cádiz, donde es destinado al Arsenal de La Carraca. Se da la circunstancia de que en esos años, entre 1831 y 1845, la hoy llamada Escuela Naval y antes Academia de Guardiamarinas no

tiene sede, y los alumnos han de realizar sus prácticas en diversos barcos.

En 1840, durante la primera guerra carlista, embarcado en el bergantín *Héroe*, participa en la acción de los Alfaques, siendo condecorado con la Diadema Real de Marina, considerada por muchos «la laureada de los mares».

En 1843, a bordo de la fragata *Isabel II*, interviene en la reducción de los sublevados puertos de Alicante y Cartagena, y un año después en el bloqueo del puerto de Alicante, que se ha levantado contra el gobierno liberal moderado de Luis González Bravo. Su actuación en esta última operación le hará merecedor de la Laureada de San Fernando de primera clase, con lo que con apenas 20 años de edad, se halla en posesión de las dos grandes medallas de las armas españolas, algo al alcance de muy pocos.

En octubre de 1845, embarcado en el *Héroe* rumbo a Montevideo, le es encomendada una curiosa misión diplomática: conseguir que el presidente argentino Juan Manuel de Rosas libere a unos presos españoles. Pues bien, en el encuentro con el mandatario rioplatense, que le recibió de cualquier manera,

sin ni siquiera vestirse para la ocasión, le dirá: «Tiene Vd. razón, señor Presidente, no hace tiempo más que para estar así», quitándose su guerrera, lo que al parecer despertó la simpatía del argentino, consiguiendo de este modo que *ipso facto* le hiciera entrega de los presos españoles. Quien con esta soltura se desenvuelve apenas tiene veintidós años y es alférez de navío.

En 1851, al mando del vapor *Habanero* participa en varias acciones contra los piratas que asuelan las aguas cubanas, entre ellos el temido Narciso López, al que le captura cincuenta marineros, recibiendo por esta acción y por otras la Cruz de Carlos III y el título de Benemérito de la Patria.

En 1859, ya capitán de fragata al mando del *Villa de Bilbao*, interviene en la guerra de África, dando muestras de valor y buen hacer en las acciones de Río Martín, Arcila y Larache.

Al año siguiente, ante los acontecimientos que tienen lugar en las guerras por la unificación italiana, es enviado a Nápoles, donde recibe del rey Francisco II de las Dos Sicilias la Orden de Francisco I y la española Cruz Sencilla de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Se convierte así en testigo presencial de los días finales del Reino de las Dos Sicilias, antes de ser incorporado al nuevo Reino de Italia por el proceso de unificación que impulsa el rey Vittorio Emanuele II de Saboya.

### **Guerra del Pacífico y primera vuelta al mundo de un barco acorazado**

En 1865 se produce un acontecimiento clave en la vida de Juan Bautista Antequera. Conocedor de los eventos que tienen lugar en aguas del Pacífico —donde una flota española de cinco barcos enviada al escenario en misión diplomática y científica pasa por momentos delicados y se halla al borde de la guerra contra una coalición de repúblicas americanas que forman Chile y Perú—, pide voluntariamente ser relevado del servicio en el vapor *Blasco de Garay* para embarcarse como segundo comandante de la fragata *Numancia*, a las órdenes de su gran amigo Casto Méndez Núñez, y dirigirse así, junto con otros dos barcos, al escenario bélico. De este modo, el 4 de febrero de 1865 da comienzo la primera gran singladura de un barco acorazado en la historia. Cuando la *Numancia* —construida en 1862 por la compañía francesa Forges et Chantiers de la Méditerranée en los astilleros de Tolón— es enviada a América, siete marinas del mundo, además de España, disponen de acorazados, aunque, desconocedoras de sus prestaciones, apenas los utilizan más que en operaciones de vigilancia de costas.

En su viaje al Pacífico, la *Numancia* se va a convertir en el primer barco acorazado que navega por aguas del Atlántico Sur, el primero que cruza la línea del ecuador y atraviesa el paso del Sur por el estrecho de Magallanes y el primero en adentrarse en el mar que descubriera Vasco Núñez de Balboa.

Al llegar a destino, el fallecimiento del jefe de la escuadra, el teniente general José Manuel Pareja, convierte a Méndez Núñez en el nuevo jefe de la misma y a Antequera en comandante de la *Numancia*.

En Valparaíso, primer objetivo de la campaña, un puerto en principio tan secundario, se encuentra la escuadra española un verdadero enjambre de navíos extranjeros, pues pernoctan allí seis barcos estadounidenses al mando del comodoro Rodgers, tres ingleses mandados por el almirante lord Denman y otros dos franceses, lo que da cuenta del avispero de intereses internacionales en que se habían convertido los otrora virreinos hispanos. Tanto Rodgers como Denman amenazan con unirse a la alianza chileno-peruana si España ataca el puerto, a lo que el comandante de la escuadra, Casto Méndez Núñez, responderá sin concesión alguna: «Sensible me sería romper con naciones amigas... pero ninguna consideración en el mundo me impedirá cumplir con las órdenes de mi Gobierno». Es precisamente en tal ocasión cuando Méndez Núñez pronuncia su famosa frase, parte ya del refranero español, al afirmar: «Su Majestad, el Gobierno, España entera, prefieren honra sin barcos a barcos sin honra».

Para efectuar el bombardeo de Valparaíso —en el que la *Numancia* no participa, limitándose a presenciarlo—, la flota española incluso avisa de la hora del mismo para dar tiempo a la evacuación de la población civil y al señalamiento con banderas blancas de los lugares a respetar, como iglesias y hospitales.

Terminada la acción, se dirige la escuadra a El Callao, que también se castiga. Será la de Antequera una de las opiniones más relevantes a la hora de tomar la decisión final, como recoge Pedro de Novo y Colson en su *Historia de la guerra de España en el Pacífico*: «Partidario acérrimo de atacar El Callao, defendió [Antequera] esa resolución en la junta de jefes con mucha energía, llegando el caso de que Pezuela dijera a Lobo: “¿También le ha arrasrado a Vd. el botafuego de Antequera?”». No sólo conseguiría el comandante de la *Numancia* hacer valer su opinión, sino que el plan de ataque será, con algún retoque, el que él propone.

Herido Méndez Núñez en el fragor de la batalla —como queda magníficamente reflejado en el maravilloso cuadro de Antonio Muñoz Degraín del Museo Naval, en el que se le ve caer herido en brazos de su amigo Antequera—, la escuadra queda a las órdenes del capitán de navío Miguel Lobo; pero, al igual que en tantas otras ocasiones, Méndez Núñez expresa su plena confianza en Antequera, como recoge un folleto que publicará luego el Ministerio de Marina: «Cuando me conducían al hospital de sangre, el señor mayor general [Lobo], acercándoseme para saber cuáles fuesen mis heridas, le dije no eran de cuidado, que se pusiera de acuerdo con el Comandante de la *Numancia* [Antequera] y continuara la acción, sin dar parte del suceso a los demás buques».

Se pone fin así a la guerra contra la alianza chileno-peruana con una honrosa victoria española, triunfo que recuerdan las calles y plazas madrileñas



Méndez Núñez a bordo de la fragata *Numancia* cae herido en el bombardeo al puerto de El Callao. (Óleo de Antonio Muñoz Degraín. Museo Naval)

de Abtao, Callao o el barrio del Pacífico. Antequera es condecorado con la Medalla Conmemorativa de la Campaña del Pacífico o Bombardeo de El Callao y recibe un nuevo ascenso a capitán de navío.

Cuando sólo dos meses después, en el marco de las guerras por la unidad italiana, se produzca el primer combate naval europeo con acorazados, la batalla de Lissa, el almirante austríaco Wilhelm von Tegetthoff arengará a sus marinos con estas palabras: «Imitemos a los españoles en El Callao».

Comandante ya de la *Numancia*, Antequera recibe la orden de continuar su singladura por el Pacífico. Pone rumbo a Filipinas, luego a la colonia holandesa de Batavia y, al doblar el cabo africano de Buena Esperanza, recibe instrucciones de volver a América, donde el escenario parece complicarse de nuevo. Siguiendo la derrota por el Atlántico hasta llegar a Río de Janeiro, el 17 de mayo de 1867, la *Numancia* —tras una navegación de cuatro mil leguas, la mayor parte a vela por falta de carbón— se convierte en la primera nave acorazada en dar la vuelta al mundo. En puridad, esta hazaña se había consumado antes, al cruzar el meridiano de Cádiz —que fue el meridiano cero hasta 1884, año en que por la Conferencia de Washington es reemplazado por el de Greenwich—, donde iniciara su viaje hacia el Pacífico algo más de dos años antes.

Por este acontecimiento reciben la *Numancia* y su comandante una placa en la que reza la inscripción *In loricata navis quae primo terram circumviviit* («En nave acorazada fuiste el primero en darme la vuelta»). Es



Fragata blindada *Numancia*. (Imagen facilitada por el autor)

condecorado con la Medalla del Viaje de Circunnavegación y ascendido a brigadier.

Durante el periplo, la *Numancia* había hecho escala en Santa Elena. Nos cuenta Antequera lo que allí ocurre: «El lord gobernador [inglés] de Santa Elena... vino a decirme que me felicitaba y felicitaba a la Marina española por ser la primera que había dado solución al problema de la navegación de los buques blindados en aquellos mares tormentosos, y que de no haber sido la Marina inglesa la que lo hubiera practicado, tenía una gran satisfacción en que hubiera sido la española».

## El Sexenio Revolucionario

En 1868, en los tiempos convulsos de la llamada Revolución Gloriosa que destituye a Isabel II, Antequera pone fin a un levantamiento republicano en Málaga, y luego en Santa Pola aborta él solo, a punta de pistola, un brote de golpe militar surgido en la fragata de hélice *Villa de Madrid*. Asciende a contralmirante.

En 1872, reinando Amadeo de Saboya, es elegido senador por Tenerife, cargo que abandona para tomar posesión como comandante general del Apostadero de Manila, donde tiene que luchar con la endémica piratería de la zona y, en palabras suyas, sostener el bloqueo del puerto de Joló «con barcos que por su pequeñez y mal estado ni siquiera podían venir a reparar sus averías en el arsenal de Cavite», tal era la situación del material flotante español. Funda

el Hospital de Nuestra Señora de los Dolores de Cañacao, en Filipinas. Recibe la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

## Ministro de Marina

Durante el período histórico de la Restauración, en el que vuelve a ceñir la corona un Borbón, a la sazón Alfonso XII, inicia Antequera una carrera política de importancia, que le proporcionará, sin embargo, abundantes sinsabores. En 1876 es elegido senador del Reino por la provincia de Alicante con carácter vitalicio. Y ese mismo año, Antonio Cánovas del Castillo le nombra ministro de Marina, cargo en el que permanece un año, cinco meses y veintidós días y del que dimite cuando no le es aprobado el plan de reconstrucción de la Armada.

Participa en la elaboración de la que a día de hoy sigue siendo la Constitución más longeva de la historia de España, con 55 años de vigencia, la de 1876, firmada por nueve personas: el rey Alfonso XII, el presidente del Consejo Antonio Cánovas del Castillo y siete ministros, entre ellos él mismo.

Mediante Real Orden de 23 de julio de 1877 funda la REVISTA GENERAL DE MARINA que, con la salvedad del período de la Guerra Civil, ha venido publicándose desde entonces ininterrumpidamente, lo que la convierte, camino de cumplir siglo y medio, en una de las decanas de las revistas periódicas españolas. Y mediante Real Decreto de 6 de noviembre del mismo año crea la Caja para Alivio de Inútiles y Huérfanos, de la que será vocal hasta el mismo momento de su muerte.

Pero, por encima de todo, defiende infructuosamente un plan de renovación de la



(Fuente: RGM)

Armada, heredado de su predecesor en el cargo el contralmirante Santiago Durán y Lira, defensa que lleva a la práctica con declaraciones como ésta: «Nuestra Marina tiene que atender las necesidades de una Armada de primer orden por la extensión de nuestras costas, por nuestras colonias, por nuestras provincias ultramarinas. Por consiguiente, no podemos prescindir de ella, y no podemos considerarnos en el caso de disminuirla. ¿Cómo habríamos de prescindir de nuestras costas? ¿Podríamos abandonar la policía de las mismas, habríamos de dejar que viniese a hacerlo el Extranjero y a tratarnos como a los marroquíes? ¿Podemos tampoco dejar de sostener nuestra comunicación con Asia y América, donde tenemos posesiones tan codiciadas?».

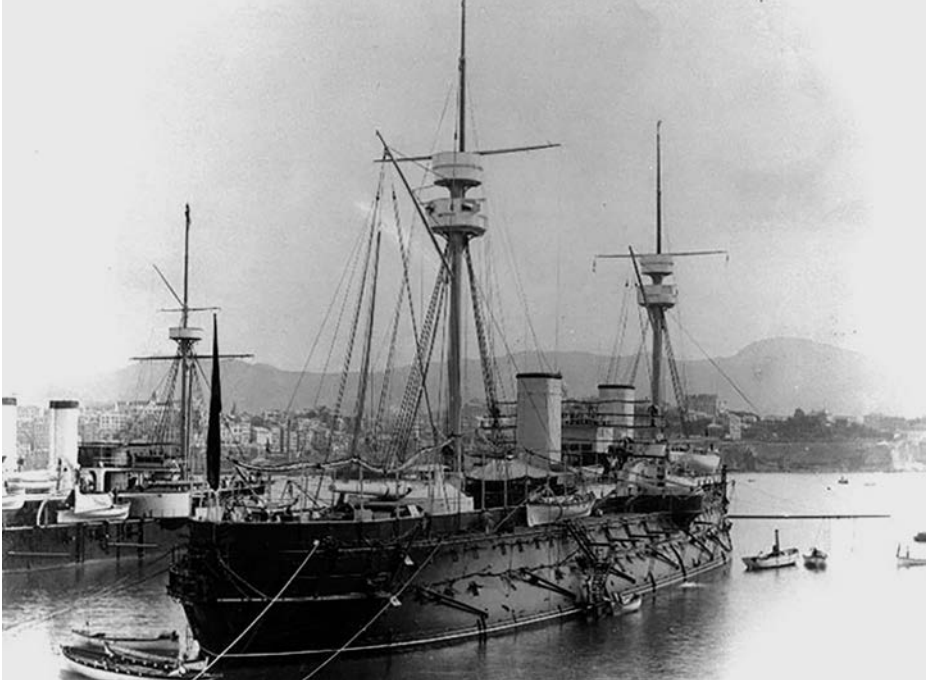
En 1884 vuelve a ser nombrado ministro de Marina. Dura en el cargo casi lo mismo que la primera vez, tres días más para ser exactos. Se rodea de un equipo al que llama «el Pentágono», formado por cinco militares: Ramón Auñón, Víctor Concas, Antonio Piñeyro, Federico Ardois y Fernando Villaa-mil, este último creador de ese barco extraordinario imitado por todas las marinas del mundo: el destructor, *destroyer* en inglés, y que siempre apoyará su amigo Antequera. Y vuelve a dimitir por la misma razón: un plan de renovación que no sale adelante. Y es que si algo absorbe este segundo ministerio de Antequera, como ya pasara en el primero, es su proyecto de reforma de la Armada. Lo primero que, naturalmente, centra el debate es el importe que se ha de destinar. Antequera informa del penoso estado de la cuestión cuando toma el mando del ministerio: «España dedica a Marina poco más del 4% de su presupuesto... cuando Inglaterra concede a Marina el 12%; Francia, nación más continental que marítima, el 8; Italia, cuyas necesidades marítimas tan sin fundamento se quiere comparar con las de España, el 7».

La segunda controversia versará sobre la elección de grandes barcos acorazados frente a otros más ágiles y pequeños —concepto estratégico de la *Jeune École*—, apostando Antequera por la primera opción, como harán todas las grandes marinas del mundo: «¿Es posible que un país que tiene las necesidades de Cuba y Filipinas no tenga una escuadra acorazada?... Uno de los problemas que viene a resolver el acorazado es el de la integridad del territorio... Las naciones que más necesidad tienen de acorazados son las que, como la nuestra, están cercadas de países que los tienen».

En tercer lugar, se debate si han de ser construidos por los grandes astilleros mundiales o por la industria nacional, apostando Antequera por los primeros hasta que la industria patria alcanzara niveles de calidad: «La administración no puede adquirir buques de guerra más que en el punto del globo en que sea perfecta la construcción, y de aquellos constructores verdaderamente acreditados por la experiencia». Aunque añadirá después: «La Marina se consideraría defraudada si al terminarse la construcción de la Escuadra no hubiese dejado en nuestro suelo las bases de una industria naval nacional».

El cuarto punto es el procedimiento de adjudicación de los proyectos. Dada la premura del momento, Antequera explica su propuesta: «Dice Su





Acorazado *Pelayo* en 1892. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org))

Señoría que le indiquemos el medio para no tener que adquirir esos barcos por concurso abierto. Pues muy sencillo: el que señala la Ley, la adjudicación directa... Un concurso no representa menos de treinta proposiciones: el Centro Técnico no tarda menos de un mes en examinar cada una... Haga los concursos restringidos, medio muy usado en todas partes. Y por el que Alemania acaba de hacer la adjudicación a la Compañía Trasatlántica. Y por el que todos los días se están haciendo construcciones en Inglaterra».

Otro de los grandes temas de su segundo ministerio será la adquisición del acorazado *Pelayo*, el mejor del que disponía nuestra Armada y uno de los más sobresalientes del momento, compra realizada por el propio Antequera en estrecha coordinación con el presidente del Consejo, Antonio Cánovas del Castillo, gracias al superávit del presupuesto. Una manera de actuar que le valdrá al ministro agrios reproches en las cámaras provenientes de quienes le afean tanta prisa. A éstos responde: «[Si se pensara en el engrandecimiento de la Patria] en vez de combatirme porque construyo un acorazado, vendrías a pedir que no fuese uno solo».

Al cesar como ministro, con 62 años de edad, asciende a vicealmirante —no está de más señalar que el ascenso le tocaba con anterioridad, y que no

se produjo por negarse a firmarlo él mismo, pues él era el ministro que tenía que hacerlo— y es elegido vicepresidente de la Junta Superior Consultiva del Ramo, luego jefe de la escuadra para la defensa de las Carolinas (tema al que nos referiremos más adelante) y después vicepresidente del Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Armada, del que también dimitirá en 1887 por la razón de siempre: la demora de la urgente renovación de la flota. Desde este puesto apoyará firmemente el proyecto de submarino de *Isaac Peral*, que tantas dificultades hallaba, señalando en un escrito «que se autorice a Peral para que efectúe en él [en el submarino] cuantas modificaciones y experiencias considere necesarias, pues si se consigue que el servo motor dé resultados satisfactorios, puede casi asegurarse el éxito del invento», a lo que añadía que Peral debía disponer de cuanto material y personal estimara necesario, «sin limitación alguna».

## El conflicto de las Carolinas

En 1885, la Alemania de Bismarck reclama las Carolinas, islas del Pacífico descubiertas en 1526 por Toribio Alonso de Salazar y Diego de Saavedra, tomando posesión de ellas en nombre de España. Una sorpresa para todos menos para Antequera que, como ya hiciera con el 98, lo había previsto un año antes: «Las pretensiones coloniales alemanas y la fuerza de expansión para llevar a parajes lejanos la vida y los intereses de las naciones europeas son cuestiones y peligros futuros para España». Transcurrido un año desde que pronunciara estas palabras, España tendrá que preparar una flota de seis barcos para la defensa de las islas, lo que le es encomendado precisamente a Antequera, a pesar de que su graduación de vicealmirante era superior a la exigida, por lo que no estaba obligado a aceptar la misión, aunque lo hará, eso sí, con una condición: que se expresara en la real orden de su nombramiento la manifiesta inferioridad del material flotante que se ponía a su disposición.

Ante la posibilidad de que los alemanes en vez de atacar en el Pacífico lo hicieran en las Baleares para proceder después a un intercambio de islas, Antequera mejora la defensa de las islas mediterráneas. Al final, un laudo arbitral emitido por el papa León XIII, en el que reconoce la soberanía española de las Carolinas y otorga a los alemanes algunas ventajas comerciales, evitará la guerra.

Cabe preguntarse por las razones de Bismarck para aceptar el laudo papal, y la verdad es que no son tan difíciles de atisbar. En primer lugar, a pesar de ser el creador de la Gran Alemania —o precisamente por ello—, no era muy partidario de diluir esfuerzos en algo tan etéreo y disputado como era entonces un imperio ultramarino, complicado de mantener y defender y ajeno a la tradición histórica de todos y cada uno de los reinos alemanes que conformaban la

nueva Alemania. Pero, en segundo lugar y no menos importante, construir dicho imperio a costa de España era invitarla a firmar una alianza con el gran enemigo de Alemania, Francia. A los efectos, no está de más recordar que, después de todo, el *casus belli* que había desencadenado la guerra de 1870 entre Francia y Alemania no había sido otro que el trono de España, al que ambos países habían presentado un candidato: Antonio de Orleans, duque de Montpensier, los franceses, y por parte alemana, Leopoldo de Hohenzollern-Sigmaringen («¡Ole ole si me eligen!» le llamaron en España).

### **El Desastre del 98 previsto por Antequera**

Para su fortuna, Antequera no presencié el Desastre del 98; había muerto ocho años antes. Pero lo sufrió como el que más, pues lo tuvo presente a lo largo de toda su carrera política y militar. Y no sólo lo pronosticó de manera cansina sino, lo que es peor, también certera. Cuando en 1884 las Cortes le reprocharon haber comprado el acorazado *Pelayo*, éstas fueron sus palabras: «Pues qué, señores, ¿es posible que esta España que abrió las puertas a Colón, el país en que el Sol no encontraba su ocaso, que aún conserva la mejor isla del Occidente y un imperio en Oriente?, ¿es posible que este país pueda seguir sin marina?... ¡Pues qué!, ¿se puede seguir así ni un minuto más? ¿Se oculta esto a los señores diputados? ¿No es patente como la luz del día?».

Por vaticinar, vaticina hasta la fecha del Desastre: «De lo contrario han de ser cosa de poca consideración todos los desastres de nuestra pasada historia, *a fines del siglo poco más o menos*, el día en que se liquiden las cuestiones pendientes». ¿Cómo que «poco más o menos»? ¡Dio en el clavo!

Por eso, no pocas veces en los discursos en que defiende su plan de escuadra insiste Antequera en que ésta debe estar lista en el plazo de diez años (que culminaría en 1895). El artículo 4 de su plan de escuadra reza: «Se fija en diez años el plazo para la construcción y armamento del material flotante al que se refiere el artículo 1». Por si esto fuera poco, apunta con tino el enemigo a batir: «He dicho que los cruceros no bastan cuando tenemos colonias rodeadas de países... que tienen buques acorazados».

Unas dotes proféticas que le serán reconocidas incluso en vida. Así, en 1886 afirmaba el senador García de Torres: «Fíjese en esto el General Antequera, que ciertamente va a repetir las profecías que nos hizo en otra ocasión, y Su Señoría indudablemente tiene autoridad en esta materia».

### **Principales rasgos de su personalidad y muerte del almirante**

El conocimiento de la trayectoria personal, política y militar del almirante Antequera conduce inmediatamente a la descripción del perfecto caballero

español, criado en las virtudes de la milicia. Conozcamos algunos rasgos de esa personalidad.

En toda su carrera militar —en un siglo, por cierto, muy propicio a ello— jamás participó Antequera en acción alguna contra el orden establecido y, antes al contrario, se mostró firme en el combate de todo ataque que contra él se produjera: Alicante, Cartagena, Alicante otra vez, Málaga y Santa Pola son algunos ejemplos.

De manera parecida, nunca exhibió apego alguno a los numerosos cargos que recibía: «No he adquirido jamás compromiso alguno, mucho menos en el puesto que ahora ocupo y que nunca ambicioné. Todo lo que hago es después de meditarlo profundamente y con la más íntima convicción, y estoy siempre dispuesto a hacer lo que creo sea en beneficio de la Patria y del Rey, sin sujetarme a ninguna clase de compromisos ni influencia de ninguna especie». Unas palabras que no eran sólo verborrea política o autoadulatoria, sino que, en su caso, se correspondieron plenamente con los hechos. Las dos veces en que fue ministro de Marina dejó su cargo mediante dimisión libremente decidida por él mismo. Por si ello fuera poco, también renunció a sus cargos de senador, de consejero de Estado y de vicepresidente del Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Armada.

El patriotismo es otro de los faros que guio en todo momento su conducta. Muchas son las veces que lo proclama: «Pues al tomar una dirección, al decirse por una idea en asunto tan grave, ¿se puede partir de otra que no sea la del interés verdadero de la Patria?». Un patriotismo, una vez más, no sólo autoproclamado, sino bien coherente con sus hechos. Y para demostrarlo tuvo muchas ocasiones, como aquélla en la que, sin tener por qué hacerlo, pide voluntariamente su alta en la *Numancia* para acudir al escenario bélico más peligroso del momento, el Pacífico, a bordo de una embarcación cuyas prestaciones en alta mar eran entonces absolutamente desconocidas y arriesgadas; o cuando abandona la cómoda bancada del Senado para hacerse cargo de un contexto complicado como era el filipino; y más aún cuando acepta la jefatura de una misión suicida, la guerra contra la Alemania de Bismarck, a pesar de que su graduación le habría permitido rechazar dicho mando.

La humildad rige su personalidad, patente tantas veces, como cuando tras serle rechazado su plan de escuadra, en su condición de senador, defiende el de su sucesor: «No hay inconsecuencia en presentar un proyecto, en reconocer su superioridad y en defender otro que, sin tener en ningún modo mi inspiración, viene sin embargo a sacar a nuestra Marina del estado de postración en que se encuentra». El propio ministro de Marina Rafael Rodríguez de Arias y Fernández de Villavicencio, que ofreció a su antecesor en el cargo un humilde cargo en la Comisión del Senado, alaba esa humildad con estas palabras: «Al aceptar este puesto, ha realizado un acto de abnegación que yo soy el primero en aplaudir y que en último resultado ha de agradecerle la nación entera».

La rectitud de su proceder es otra característica a reseñar, dando prueba de ello en todo momento, como cuando siendo ministro por segunda vez, según hemos visto ya, se niega a firmar su propio ascenso a vicealmirante tal como le correspondía, no ascendiendo hasta que dejó el ministerio. «Gracias a Dios que encuentro una persona independiente y digna», le dirá Prim en una ocasión mientras lo estrecha entre sus brazos.

También tenía fama de vehemente y perseverante. Así lo define Pedro de Novo y Colson en *Historia de la guerra de España en el Pacífico*: «Comúnmente tomaba la iniciativa en los asuntos más trascendentales, y con tenacidad sostenía su opinión, siempre encaminada a los medios más eficaces y honrosos».

Tampoco se tenía el almirante en gran estima como orador. En unas cuartillas preparatorias de un discurso que obraban en poder de su hijo, mi abuelo, escribe: «No tema el Senado que le fatigue con un largo discurso, pues conociendo lo premioso y falto de interés de él, lo economizo cuanto puedo». Algo en lo que Antequera esta vez se muestra desacertado e injusto, pues tras leer tantos de esos discursos, el que ahora escribe se niega a darle la razón.

Juan Bautista Antequera morirá el 16 de mayo de 1890 a las 12:00 horas, con 66 años. Deja esposa, Atanasia Angosto, con la que contrae nupcias el 29 de septiembre de 1879 a la edad de 59 años, a pesar de lo cual tendrá cuatro hijos: un Juan Bautista prematuramente fallecido, otro Juan Bautista (mi abuelo), Rosario y Luisa. El Gobierno decreta que se le rindan honores de almirante con mando de escuadra, y así, desde la salida hasta la puesta del sol, la batería de saludos del Arsenal y de la fragata *Lealtad* estarán disparando dos



Mausoleo de Juan Bautista Antequera y Bobadilla.  
(Museo Naval de Madrid)

cañonazos cada media hora. La reina regente manda depositar una corona de flores sobre su féretro. Se halla enterrado en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

El 28 de junio de 1892, en agradecimiento a sus servicios, la reina regente María Cristina otorga a su hijo Juan Bautista, de cuatro años y diez meses de edad, el título de conde de Santa Pola en memoria del golpe de Estado que había abortado en esa ciudad él solo, pistola en mano.

En 1906, Benito Pérez Galdós dedica uno de sus *Episodios nacionales* a «La vuelta al mundo en la *Numancia*».

La Armada le da el nombre de *Almirante Antequera* a un destructor que entra en servicio en 1935 y es desguazado en 1965.

En Santa Cruz de Tenerife tiene calle y monumento, y en la isla una bahía y una playa llevan también su nombre.

Y ésta es, finalmente, la vida de un hombre enamorado de la mar y de su Patria, nacido en una familia proveniente de aquel «lugar de la Mancha» del que partiera el Caballero de la Triste Figura con el que tantos rasgos compartía, Villanueva de los Infantes, según ha demostrado recientemente un importante estudio dirigido por Francisco Parra. Y al mismo tiempo tan cercano a ese otro lugar al que decidiera un día retirarse el gran almirante de la historia de España, el invicto marqués de Santa Cruz, en Viso del Marqués.

Se cumplen por estos días los doscientos años del nacimiento de Juan Bautista Antequera y Bobadilla de Eslava. Sirvan estas líneas para conmemorar su figura.

Con el lema *In loricata nave primus circumdedisti me* («En nave acorazada fuiste el primero en darme la vuelta»), igual al que en su día otorgara el emperador Carlos V a Juan Sebastián Elcano; eso sí, con el añadido *In loricata nave* («En nave acorazada»).



## BIBLIOGRAFÍA

- CONDE DE SANTA POLA: *La vuelta al mundo de la Numancia y el ataque del Callao*. Madrid, 1927.
- MILANS DEL BOSCH, S.; URRÍES, Jordán de: *El Almirante Antequera, un tinerfeño y marino ilustre*. Cabildo Insular de Tenerife, 1990.
- JUAN Y FERRAGUT, M.: *Juan Bautista Antequera y Bobadilla*. Real Academia de la Mar, 2022.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *La batalla de El Callao. La increíble historia del renacer de la Armada Española*. Editorial Sekotia, 2021.
- La Armada española, la campaña del Pacífico, 1862-1871. España frente a Chile y Perú*. Editorial Aguilar. Madrid, 1999.
- Política Naval de la Restauración (1875-1898)*, 1988.
- ANTEQUERA JORDÁN DE URRÍES, Juan B. (1990): «Antequera y Bobadilla». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, número 7. Y dentro de éste, «Algunas noticias genealógicas y biográficas del Almirante Antequera».
- MARQUÉS DE PILARES: «El almirante D. Juan B. Antequera y Bobadilla», en *REVISTA GENERAL DE MARINA*, septiembre 1922.
- SERRANO MONTEAVARO, M. Á.: «Un marino ante el Congreso de los Diputados. Antequera (1884-1885)», en <https://armada.defensa.gob.es/archivo/mardigitalrevistas/cuaderno-sihcn/07cuaderno/04cap.pdf>
- PIÑERA Y RIVAS, Á. de la: «El almirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla y su vinculación con la región murciana», en *Murgetana*, n.º 82 (1990), pp. 23-37, [https://www.regmurcia.com/docs/murgetana/N082/N082\\_002.pdf](https://www.regmurcia.com/docs/murgetana/N082/N082_002.pdf)
- LEDESMA ALONSO, J. M.: *150 años de la vuelta al mundo de Juan Bautista Antequera en un buque acorazado*. Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, 2017.
- IRIONDO, E. de: *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada Numancia*. Madrid, Imprenta de Gasset, Loma y Cía., 1867.
- NOVO Y COLSON, P. de: *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Madrid, Imprenta de Fortanet, 1882.
- TABOADA, N.: *El Combate del Callao. Descripción del bombardeo y biografía del almirante Méndez Núñez*, Madrid, 1884.
- CERVERA JÁCOME, J.: *El Panteón de Marinos Ilustres. Historia y biografías*, 1926.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, M.: *Política naval de la España moderna y contemporánea*. Instituto de Estudios Políticos, 1946.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. de: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*. Madrid, Editorial Naval, 1993-1995, dos volúmenes.
- GARCÍA MARTÍNEZ, J. R.: *El combate el 2 de mayo de 1866 en El Callao*. Madrid, Editorial Naval, 1994.
- «La Campaña Española del Pacífico (1865-1866). La fragata blindada Numancia». *Revista de Marina*, 2/95, <https://revistamarina.cl/revistas/1995/2/jgarciam.pdf>
- [https://todoavante.es/index.php?title=Antequera\\_y\\_Bobadilla,\\_Juan\\_Bautista\\_Biografia](https://todoavante.es/index.php?title=Antequera_y_Bobadilla,_Juan_Bautista_Biografia)
- [https://es.wikipedia.org/wiki/Juan\\_Bautista\\_Antequera\\_y\\_Bobadilla](https://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Bautista_Antequera_y_Bobadilla)
- «Hoja de servicios del Almirante Antequera», <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=274420615007>
- <https://www.senado.es/web/conocersenado/senadohistoria/senado18341923/senadores/fichasenador/index.html?id1=181>