

EN EL BICENTENARIO DEL NACIMIENTO DEL VICEALMIRANTE DE LA ARMADA EDUARDO BUTLER Y ANGUITA (1826–1905)

Introducción

La vida de Eduardo Butler, mi bisabuelo, discurre en paralelo con el devenir de nuestra Marina en el siglo XIX, aún insuficientemente estudiado, destacando acontecimientos históricos como la llegada a España del rey Amadeo I, el levantamiento cantonal de Cartagena y la guerra hispano-americana de 1898, en los que me centro por ser de relevancia en su biografía. A finales del XIX llegó a ser el vicealmirante más antiguo de la Armada, lo que técnicamente le colocaba en el segundo puesto del escalafón del Cuerpo General¹.

Además, le tocó vivir una época de cambios tecnológicos disruptivos fruto de la primera y segunda Revolución Industrial. La adopción del vapor, del hierro y el acero y de los proyectiles explosivos exigían el aprendizaje continuo y acelerado de nuestros marinos. Más tarde, la aplicación de la electricidad al mundo naval hizo posible la construcción de sumergibles de gran valor militar. En este sentido, hay que resaltar su permanente inquietud por el conocimiento y el aprendizaje, que se plasma tanto en su correspondencia con Isaac Peral como en su participación en la comisión de evaluación del monitor nor-

teamericano *Miantonomoh*, hechos que quedan también recogidos en el presente artículo.

El personaje

Su bisabuelo fue William Butler, irlandés de origen noble, descendiente de Piers Butler (1497-1539), VIII conde de Ormond y I conde de Ossory. William, que adoptó el nombre de Guillermo Butler Langton en España, tuvo que emigrar en 1730 a Cádiz tras las duras condiciones impuestas en el Tratado de Limerick a los católicos en Irlanda. Como éstos poseían privilegios para comerciar, asentarse en esa ciudad tenía toda su lógica, ya que desde 1717 era la sede de la Casa de la Contratación de Indias.

Los antepasados de Eduardo se dedicaron al comercio marítimo y se casaron sólo entre descendientes irlandeses, siendo su padre, Guillermo Butler Murphy, el primero que abandonó esa costumbre, pues contrajo matrimonio con Isabel Anguita Rodríguez, hija del coronel Sebastián Anguita, gobernador electo de San Carlos de Nicaragua. Su alta estatura para la época, más de 1,80 m,

1. Agradezco a Carlos Alfaro Zaforteza los datos y comentarios aportados a los borradores de este trabajo.

Manuel BUTLER HALTER
Doctor ingeniero naval
Consejero de Turismo de la Embajada de España en Londres

sus ojos azules claros y el cutis sonrosado demostraban claramente su ascendencia irlandesa.

Nació en Cádiz el 9 de noviembre de 1826. De su familia materna recibe la vocación temprana de servir a España en la Armada, especialmente por parte de su tío abuelo Jacobo Morphy y Conan, teniente de fragata². Así, la religión católica, el mar y el amor a España fueron los tres elementos que le marcaron de por vida.

En 1855 se casó con María Mir de Cáceres, natural de Ciudadela (Menorca) y tuvo siete hijos. Los varones dedicaron también su vida a la Armada. El mayor, Francisco Butler Mir, mi abuelo, fue general de brigada de Artillería Naval. Le seguía por edad Eduardo, que murió en 1888 a los 22 años siendo guardiamarina, por lo que su padre, roto de dolor, no aceptó ese año el destino de comandante general en el

Apostadero de La Habana; y, por último, José María, capitán de navío y ayudante de órdenes del rey Alfonso XIII.



Eduardo Butler y Anguita.
 (Imagen facilitada por el autor)

2. Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Instituto Histórico de la Marina.

Primeros años de servicio

Su ingreso en la Armada tiene lugar durante el reinado de Isabel II, cuyos primeros años se ven marcados por una profunda crisis económica y política. La Marina, que había sido una de las tres más potentes del mundo hasta 1805, había entrado en un declive acelerado. Hasta mediados de la década de 1840, los arsenales estaban llenos de fango y arbustos y el único operativo era el de Cádiz.

Cuando parecía que la decadencia de la Armada había tocado fondo, el 17 de marzo de 1841 Eduardo sentó³ plaza de guardiamarina de 2.ª clase, a la edad de 14 años, y embarcó en instrucción en diferentes bergantines⁴ y fragatas, navegando por el Mediterráneo. En 1843 zarpó para el Apostadero de Manila, lo que era norma en la carrera naval de entonces. Era una larga travesía, casi siete meses, pues había que doblar el cabo de Hornos. Impresiona leer en su diario de viajes cómo la disentería hacía estragos entre la tripulación, a la que él también sucumbió. Al enfermar, poco tiempo pasó en Filipinas, casi medio año, teniendo que regresar a Cádiz en noviembre de 1843 en la fragata mercante *Victoria*. Tras convalecer en Cádiz, durante 1844 y 1845 surcó el Mediterráneo y el Cantábrico en el lugre *Bidasoa*, interrumpiendo brevemente su crucero para examinarse en Ferrol de guardiamarina de 1.ª clase, obteniendo la calificación de sobresaliente. En 1846 hizo su primera singladura a Cuba en el bergantín goleta *Constitución*, que convoyaba buques mercantes a La Habana. Como es sabido, los destinos en esta isla se reservaban

en general a los mejores marinos y tenían una influencia muy positiva en sus carreras navales y, como veremos, estuvo destinado con frecuencia en la Perla del Caribe. Una vez allí, a bordo del vapor *Castilla* surcó los mares de las Antillas hasta 1847 y regresó nuevamente a Cádiz, una travesía de casi un mes. Ya en esa ciudad ascendió a alférez de navío tras examinarse de oficial, para volver en diciembre al Apostadero de La Habana. Fue destinado en Trinidad a unidades de combate de mayor porte, como la fragata *Isabel II*, y asumió responsabilidades de mando, pues en la goleta *La Habanera* había desempeñado el puesto de ayudante de derrota, que se encargaba de la navegación y el pilotaje y ayudaba al piloto mayor en cálculos, cartas y rumbos. No hay que olvidar que en la transición de la vela al vapor se requería un conocimiento muy exigente en náutica y matemáticas. Un año más tarde se le confía una responsabilidad más elevada: el primer mando de un barco, a la edad de 22 años, el del bergantín *Pelayo*, que escoltaba convoyes de buques mercantes que transportaban prisioneros por las costas del sur de la isla de Cuba, hasta que en 1851 ascendió a teniente de navío.

Al año siguiente regresa a la metrópoli, a Cádiz, en el vapor *Fernando el Católico*, donde desempeñó el puesto de ayudante interino de la Ayudantía General, pues normalmente se obtenía un cargo menos estresante tras servir en ultramar. Después de una corta estancia en esa ciudad, fue asignado a la División Naval del Mediterráneo, navegando por la costa adriática de Italia en el navío *Soberano* y en la corbeta *Villa de Bilbao* como encargado de

3. Archivo Histórico de la Armada (AHA) Juan Sebastián de Elcano, legajo 620/186. «Oficiales». Eduardo Butler y Anguita, hoja de servicios».

4. Sucesivamente, bergantín *Héroe* (12 cañones), fragata *Cortés* (44 cañones), bergantín *Manzanares* (22 cañones), vapor *Mazzeppa* y fragata *Esperanza* (34 cañones).

guardiamarinas y en la ayudantía de derrota. En dicha corbeta hace escala en diversos puertos españoles e italianos⁵ y, al finalizar su destino en esta división naval, el Almirantazgo le da una excelente calificación. Por ello, es nombrado comandante del paquebote *Corzo*, navegando a Palma de Mallorca y Mahón, donde conoce a su futura esposa. En 1855 se le asigna al Departamento de Cádiz como ayudante del Colegio Naval. Continuó asumiendo responsabilidades de mando a bordo: entre 1856 y 1857 nuevamente como encargado de guardiamarinas y ayudante de derrota en la fragata *Bailén*.

Tras haber servido seis años en la metrópoli, en mayo de 1857 regresó a La Habana. Se le asignó sucesivamente el puesto de comandante del paquebote *Churruca* y de los vapores *Neptuno* y *Bazán*, persiguiendo a los negreros, traficantes de esclavos, muy activos en esos tiempos. Sin embargo, debido a su mal estado de salud, una afección cardíaca que ya le perseguirá toda su vida, en 1859 regresa a la metrópoli, siendo licenciado a Palma de Mallorca para su restablecimiento. No hay que olvidar que las condiciones de salubridad en los buques eran bastantes deficientes, sobre todo por la falta de ventilación,

que se agravaba en aguas tropicales. Una vez repuesto, en 1860 fue nombrado ayudante de la subinspección del Arsenal de Cartagena, encargado de la gestión y del apoyo logístico y administrativo.

Entretanto, es interesante resaltar el impulso que el ministro de Marina, marqués de Molins, dio a la reconstrucción de la Armada. Se aprobó un programa que recuperó los arsenales, recogido en la Ley de 1860 de «Incremento de las Fuerzas Navales», permitiendo que España dispusiera de una moderna escuadra de buques de vapor, integrada por doce fragatas de madera y seis blindadas. Gracias a ella, la Marina pudo recobrar un papel relevante en la política exterior española. El hecho más conocido es, sin duda, la Campaña del Pacífico de 1865-1867 contra Chile y Perú. Primero, se envió una escuadra para bloquear la costa chilena y exigir que sus barcos rindiesen honores a nuestra bandera. Chile se opuso, y la escuadra bombardeó el puerto de Valparaíso, que estaba desarmado. Para dejar en alto el honor de la Armada frente a la opinión pública internacional, la escuadra se dirigió a El Callao (Perú), la plaza fuerte mejor



Bombardeo de El Callao. (Imagen facilitada por el autor)

5. Barcelona, Nápoles, Mesina, Ancona y Cádiz.

artillada del Pacífico, y logró acallar sus baterías, a pesar de que eran más potentes que las de la escuadra española. Hay que resaltar las dificultades logísticas que entrañaba una operación a miles de millas náuticas de la metrópoli, con problemas de aprovisionamiento de carbón, municiones, víveres y de acceso a instalaciones para la reparación de buques. Fue una clara muestra de la recuperación del prestigio y capacidad de combate de la Marina española, pues en esa época sólo las del Reino Unido y Francia eran capaces de realizar una operación así.

En este tiempo de recobrada ilusión para toda la Marina, en 1861 asciende a capitán de fragata y es destinado como segundo comandante del Arsenal de Cartagena, permaneciendo dos años a la espera de obtener el mando de un buque. Esto llega cuando es nombrado segundo comandante de la fragata *Lealtad*, partiendo para La Habana y surcando aquellas aguas caribeñas, siendo pasaportado para la Península en 1864, donde obtuvo por primera vez un destino en Madrid, que era el centro neurálgico de la Armada, como director interino del Museo Naval y oficial de primera en el Ministerio de Marina. En 1865 embarcó al mando de la corbeta *Ferrolana*, que acogía a aprendices de Marina, con base en Cartagena. Desde ahí hizo varios viajes de instrucción a Cádiz. Estando en Cartagena, se le designó junto con otros dos jefes —el artillero naval Cándido Barrios y el ingeniero Tomás de Tallerie— para examinar el revolucionario monitor norteamericano *Miantonomoh* cuando arribó a ese puerto en su periplo por Europa. Es interesante leer el informe de 4 de enero de 1867 y 34 páginas por su

detalle y por las numerosas consideraciones relativas a su valor militar, estabilidad, habitabilidad y ventilación de espacios. Esta designación demuestra la estima que ya se le tenía en el seno de la Armada⁶.

En 1868 asciende a capitán de navío y obtiene el mando de unidades tan relevantes como la fragata de hélice *Princesa de Asturias* (51 cañones y 613 tripulantes), realizando varios cruceros de instrucción, o la fragata blindada *Tetuán* (40 cañones y 600 hombres) para apoyar en Tánger en 1869 las reclamaciones españolas frente al Gobierno marroquí. En julio de 1869 comandó nuevamente la fragata *Princesa de Asturias*, rebautizada *Asturias*, y en octubre, siguiendo instrucciones, fondeó en Valencia, poniéndose a las órdenes del capitán general del distrito, pues la ciudad había sido tomada parcialmente por los republicanos. Recordar que esta revuelta republicana no fue un hecho aislado, sino que estaba extendida por toda la nación. El régimen isabelino ya era el pasado, y España entraba en el Sexenio Democrático. Antes de adentrarnos en él, es interesante recapitular cuál era el estado de la Marina a la caída de Isabel II.

La fuerza naval no sólo había ganado en unidades de combate, sino que también había experimentado un salto cualitativo significativo en su personal, tanto en los mandos como en las tripulaciones, pues estaban bien adiestradas, aunque en los últimos años existía un claro descontento, pues se les debían muchos atrasos. Por lo que respecta a los buques, todos tenían propulsión a vapor y los cascos cada vez más incorporaban estructuras y blindajes de hierro y acero. Además, el poder

6. Butler y Anguita, Eduardo; De Tallerie, Tomás, y Barrios, Cándido (1867): «Informe de la comisión de jefes para examinar el *Miantonomoh*», Cartagena. AHA Juan Sebastián Elcano, «Buques».

ofensivo había aumentado espectacularmente con los proyectiles explosivos y el cañón rayado. La Armada había logrado incorporar a tiempo los adelantos tecnológicos sin quedarse rezagada respecto a las principales y más poderosas marinas.

El Sexenio Democrático

En estos tiempos de vaivenes políticos en España, Eduardo conoce momentos muy reconfortantes, como la llegada de Amadeo I a España, y otros muy amargos, en concreto el levantamiento cantonal de Cartagena.

Primero llegó la revolución de septiembre de 1868, la Gloriosa, en la que la Marina tomó parte a favor de Prim. En este pronunciamiento, el almirante Topete se sublevó con la escuadra de Cádiz y, tras el triunfo de Prim, fue nombrado ministro de Marina. Las Cortes eligieron rey de España a Amadeo I por una amplia mayoría.

El 24 de noviembre de 1870 embarcó en la escuadra una representación de las Cortes y del Almirantazgo. En la fragata *Villa de Madrid* a su mando, viajaron el ministro de Marina, José María de Beránger, y el presidente de las Cortes, Manuel Ruiz Zorrilla, pues al ser de madera estaba mejor ventilada y era más cómoda que las blindadas. Ésta llevaba arbolado el estandarte real, buque insignia del contralmirante José Ignacio Rodríguez de Arias, y se hizo a la vela el 26 de noviembre de 1870 con las fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria* para dirigirse a Génova y ofrecer la Corona a Amadeo de Saboya, duque de Aosta.

Acompañó al nuevo rey por Italia y luego desde el puerto de La Spezia (Italia) a España a bordo de la *Numancia*, arribando a Cartagena el 30 de diciembre de 1870. Amadeo I le designó ayudante de campo durante su corto reinado hasta su exilio en Lisboa. En 1872 fue nombrado brigadier honorífico de Infantería de Marina, porque al ser ayudante de campo

Óleo de Luis Álvarez Catalá que recoge el embarque del rey Amadeo I en el puerto de La Spezia, siendo muy probablemente Eduardo Butler el capitán de navío que está a la derecha del contralmirante Rodríguez de Arias (en la segunda fila detrás del monarca). Al fondo, puede verse la escuadra española. (Museo Naval de Madrid).
(Imagen facilitada por el autor)



del rey se requería el grado de general, y de esta forma quedaba solventada tal exigencia.

La primera República llegó en un ambiente revolucionario y contagió parcialmente a la Marina, triunfando en Cartagena. En esa plaza, el 12 de julio de 1873 los cantonales sublevaron a las dotaciones de los buques e izaron la bandera roja cantonal en la *Numancia* y en otras unidades. Previamente, se habían producido varios conatos de rebelión, especialmente en la fragata *Almansa*, que comandaba Eduardo Butler y tenía una dotación de 600 hombres. Así, en su historial militar, escrito de su puño y letra, cuenta lo sucedido en este buque el 27 de mayo de 1873. Todo comenzó hacia las ocho de la noche estando él en tierra. Fue avisado del estado de excitación de la tripulación y rápidamente se trasladó a su puesto, logrando restablecer la disciplina. Más tarde, desembarcó para dar cuenta del grave suceso al capitán general del Departamento, dejando amarrada

en el muelle la canoa para poder volver a bordo lo antes posible. A su regreso, a las diez y media, se encontró con un «escandaloso motín, subiendo armada toda la tripulación al grito de traición». Los oficiales del buque acudieron en su ayuda, levantando a la mayor parte de la guarnición que dormía y oponiéndose a los insurrectos, logrando abortar el motín. Éste no parecía obedecer a ningún plan preconcebido con los rebeldes en tierra, pues al encontrar resistencia —a pesar de reducirse a los oficiales y con la guarnición no completa, cuatro marineros y los contra maestres y condestables de guardia— los amotinados fueron dejando las armas sin llegar a emplearlas.

«Brillante fue el comportamiento de los oficiales, que reunieron en alto grado energía, prudencia y mucho tacto para terminar aquel triste y terrible episodio con dignidad, al verse con escasísimas fuerzas para mantener el orden y la disciplina». Tras esto, Eduardo Butler hizo



Fragata *Almansa*. (Imagen facilitada por el autor)

formar a toda la dotación, les afeó su proceder y les mandó retirarse a dormir, demostrando sus dotes de mando y liderazgo en una situación muy comprometida. Los oficiales permanecieron junto con su comandante toda la noche sobre cubierta, tomando las precauciones convenientes. La tripulación a la mañana siguiente se mantuvo disciplinada, obedeciendo, como si no hubiera pasado nada.

Estos hechos le afectaron en la salud⁷ por la ofensa que suponía que la tripulación gritara que los jefes les vendían, por lo que reapareció fuertemente su afección al corazón, que en 1859 le obligó a dejar el mando del vapor *Bazán*. Por ello, al tiempo que entregó al capitán general del Departamento el parte de los sucesos, le presentó otro oficio en el que manifestaba que dejaba el mando por razones de salud: «El Capitán General me trasladaba su telegrama del Almirantazgo, relevándome del mando y disponiendo se me formase causa, así como a los oficiales que habían presentado su dimisión».

Al día siguiente el capitán general subió a bordo a exhortar a la marinería. Poco efecto les debió de producir, pues ésta salió de paseo por la tarde, sin volver a la hora de la lista, haciendo alarde de ello en los sitios públicos más frecuentados por las autoridades de Marina y diciendo que se repetirían los hechos acaecidos en la *Vitoria*. Por fortuna, nada ocurrió los siguientes días.⁸

La situación no dejaba de ser tensa y muy explosiva, pues hubo al menos otro brote de indisciplina, como describe el historiador Antonio

Puig Campillo, destacando que la actuación de Eduardo fue clave para desactivarlo: «Cárceles, acompañado por cuatro voluntarios, se embarcó en un bote, y agitando una bandera roja y gritando ¡viva la República Federal!, ¡abajo la tiranía! se arrimó al costado de la *Almansa* que se hallaba fondeada; con entusiasmo grande la tripulación contestó a los vítores, pero la indisciplina se limitó a esto, con no pequeña sorpresa del joven revolucionario que esperaba ver izada en el buque la insignia cantonal, por lo que intentó subir a bordo, fracasando su propósito ante la resistencia del comandante Eduardo Butler»⁹.

En su historial recogió el sobreseimiento de la causa según el acuerdo del Consejo Supremo de Marina y la aprobación del presidente del Poder Ejecutivo de fecha 17 de agosto de 1874: «... con expresa declaración de que la formación no irroque nota ni cause perjuicio en la carrera en la sumaria por haber hecho dimisión a causa de enfermedad del mando de la fragata *Almansa* en 27 de mayo de 1873».

Estos acontecimientos supusieron un doloroso paréntesis de casi dos años en su brillante carrera. Mientras se resolvía su caso, se tuvo que contentar con ser nombrado presidente de la Junta de Exámenes para el ingreso en la Escuela Naval Flotante, sin obtener mando en ninguna unidad de combate.

Los años del Almirantazgo

Ya restaurada la Monarquía en la figura de Alfonso XII, fue necesario renovar la flota naval, pues se había quedado obsoleta por la rapidez

7. Probablemente la afección cardíaca, que fue la causa de su fallecimiento.

8. *El Imparcial de Madrid*, 3 de junio de 1873.

9. Puig Campillo, Antonio (1986): *El cantón murciano*. Biblioteca Básica Murciana, p. 72.

de los avances tecnológicos. Había que esperar a que las Cortes aprobaran la Ley de Escuadra de 12 de enero de 1887, conocida como Plan Naval de Rodríguez Arias, en un intento para recobrar el impulso perdido. Se previó la construcción de once cruceros, diez torpederos pesados, ciento veinte torpederos ligeros y otras unidades menores.

En estos tiempos de recobrada tranquilidad nacional, en los que sin embargo la Marina no se recuperó como era de esperar, Butler asciende a capitán de navío de primera clase en 1875. Así, reanudó su carrera en La Habana, ya que, como se ha mencionado, los destinos en esa isla eran los más importantes. Es interesante destacar dos hechos de muy diferente naturaleza, una diplomática y la otra organizativa militar, que ponen de relieve su búsqueda permanente por la excelencia. Ambas eran misiones muy delicadas, que demuestran, además, la confianza que el Almirantazgo tenía depositada en él.

Por una parte, se le encargó en julio de 1875, al mando del vapor *Vasco Núñez de Balboa*, una comisión diplomática en la República de Guatemala, que había reconocido por decreto a la isla de Cuba como Estado independiente y soberano. Es interesante recoger las instrucciones del Ministerio de Estado¹⁰, pues se trataba de una comisión muy delicada. Así, se dice que para no darle «un carácter de hostilidad sería conveniente que el buque designado no fuese de los de mayor porte» y que se «nombrara a un oficial de la Armada de la máxima confianza, de reconocido tacto y prudencia y, si es posible, de alguna práctica en los asuntos internacionales». La comisión consistía en exigir,

«en términos templados, pero dignos», la revocación y declarar nulo el decreto. Butler fue recibido por el presidente de dicha República, que le dio garantías de que el decreto no tendría efectos, que no se permitiría ningún acto hostil hacia España y que enviarían a la Península un comisionado guatemalteco para presentar disculpas. Sus superiores dejaron constancia del éxito de la comisión, calificando su desempeño con «la prudencia y tino que el gobierno de S. M. el Rey recomendaba»¹¹.

La segunda hay que encuadrarla¹² en el contexto de la guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878), donde la vigilancia y protección del litoral costero era clave, por dos razones: para conseguir el bloqueo del tráfico de armas y para apoyar al Ejército transportando tropas, armamento y víveres. Para ello, se dispuso de una potente fuerza naval, dividida en dos agrupaciones: la Escuadra de las Antillas, verdadera flota de combate, y las Fuerzas Sutilas del Apostadero, que agrupaba diferentes unidades navales, como vapores de guerra de 2.ª y 3.ª clase, goletas y unos treinta cañoneros, para la vigilancia y protección de las costas cubanas. En noviembre del mismo año, Eduardo fue nombrado interinamente jefe de la División Naval de Operaciones en las costas cubanas. En sólo un mes logró organizarla en cuatro divisiones de cañoneros: en Cienfuegos, Santiago de Cuba, Gibara y Nuevititas, contando más de treinta buques.

Al regresar a la Península en 1877, asumió responsabilidades superiores como secretario de la Junta Superior Consultiva de Marina, órgano asesor del Ministerio de Marina sobre asuntos

10. Equivalente al Ministerio de Asuntos Exteriores.

11. Castro, A. (1875): «Informe reservado del Ministerio de Estado». Sección Política, 1 de julio de 1875.

12. Rolandi Sánchez-Solís, Manuel (2015): «La Marina y el Apostadero Naval de La Habana durante la guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878)». *Revista de Historia Naval*, n.º 128.

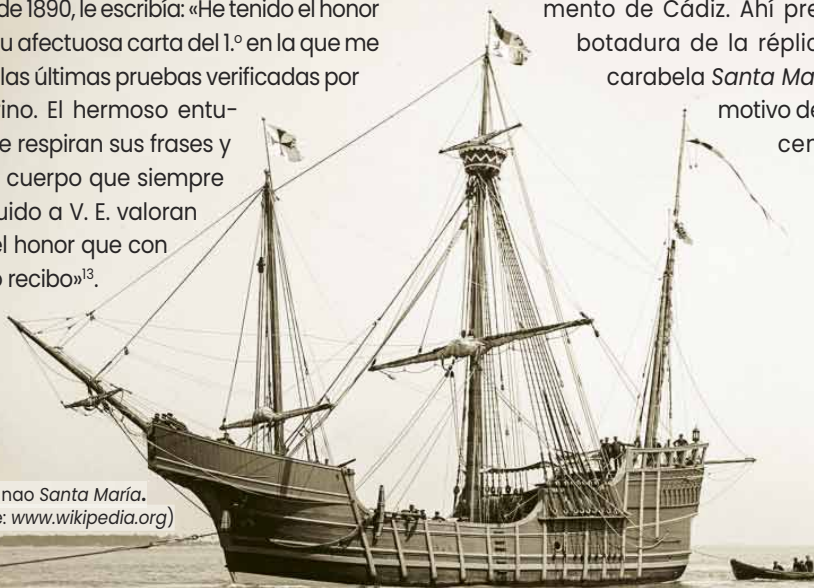
técnicos, administrativos y estratégicos, siendo una pieza clave en la organización naval. Posteriormente, en 1881, de vuelta a Cuba, fue nombrado segundo jefe del Apostadero de La Habana y comandante general de su Arsenal, un puesto clave dentro de la Armada. No está de más recordar que el Apostadero jugó un papel esencial en la defensa de los intereses españoles durante los siglos XVIII y XIX.

El 14 de noviembre de 1883 ascendió a contralmirante, por lo que es llamado a Madrid y nombrado sucesivamente director de Personal del Ministerio de Marina (1884), consejero del Consejo Superior de Guerra y Marina (1885), consejero en el Consejo de Estado (1887) y director general de Material e Industrias Navales (marzo de 1890), donde apoyó los esfuerzos de Isaac Peral en la construcción del primer sumergible eléctrico del mundo. Ello es una nueva muestra de su interés por el aprendizaje continuo. Así, el inventor y teniente de navío, con fecha 10 de junio de 1890, le escribía: «He tenido el honor de recibir su afectuosa carta del 1.º en la que me felicita por las últimas pruebas verificadas por el submarino. El hermoso entusiasmo que respiran sus frases y el amor al cuerpo que siempre ha distinguido a V. E. valoran aún más el honor que con su aplauso recibo»¹³.

El 17 de mayo de 1890 fue nombrado comandante general de la Escuadra de Instrucción. Era uno de los puestos operativos más importantes, pues dicha escuadra era la formación que maniobraba para entrenar en tiempos de paz, dado que la Marina operaba normalmente en unidades aisladas o en pequeñas divisiones, como exigía la guerra en Cuba y Filipinas. En este puesto, es de destacar la visita que hizo a la misma la reina regente María Cristina el 11 de agosto de 1890 en San Sebastián, y la singladura desde Barcelona, el 28 de abril de 1891, a varios puertos italianos, Grecia, Rodas, Jaffa (Israel), Alejandría y Malta, regresando a Cartagena el 27 de junio. En el puerto de El Pireo fue visitada por los soberanos griegos, los reyes Jorge I y Olga.

Del 4 de febrero al 20 de agosto de 1892, Butler tuvo el honor de ocupar uno de los puestos históricos y de más larga tradición de la Armada, el de capitán general del Departamento de Cádiz. Ahí presidió la botadura de la réplica de la carabela *Santa María*¹⁴ con motivo del cuarto centenario

Réplica de la nao *Santa María*.
(Fuente: www.wikipedia.org)



13. <http://subnacho.blogspot.com/2021/01/el-primer-submarino-espanol.html> (consulta 25 de diciembre de 2025).

14. *La Época*, 27 de junio de 1892.

del descubrimiento de América. Tras ser ascendido a vicealmirante en agosto de 1892, ocupando la vacante dejada por el fallecimiento de Rodríguez Arias, fue nombrado vicepresidente del Consejo Superior de la Marina, uno de los órganos de la más alta dirección. En 1893, siendo presidente del Centro Consultivo de Marina, dados sus profundos valores cristianos —como se menciona al principio del artículo—, no dudó en visitar a un familiar político lejano, Fermín Cadenas Fuentes, encarcelado por ser sospechoso de actividades anarquistas, algo que no le beneficiaba en absoluto en su carrera profesional¹⁵.

En 1895 es nombrado vicepresidente del Centro Consultivo. Es interesante destacar que en este puesto tuvo que defender el honor de la Armada, pues en las discusiones sobre la Marina en las Cortes¹⁶ el diputado carlista Joaquín Llorens dijo que la comisión receptora de las planchas de blindaje del crucero *Infanta María Teresa* no había verificado la calidad de los materiales, y que el interés general de España divergía con frecuencia del de los marinos de guerra. El escándalo en la Marina fue mayúsculo. Como se ha mencionado anteriormente, Eduardo, que

gozaba de un gran prestigio y afecto en la Marina, fue encargado de poner en conocimiento del ministro de Marina el sentimiento que habían producido entre los jefes y oficiales esos ataques contra el Cuerpo de la Armada¹⁷.

Retrato del vicealmirante Eduardo Butler y Anguita.
(Colección particular de la familia Butler)



15. *El Correo Militar*, 28 de septiembre de 1893.

16. *Diario de Sesiones de las Cortes*, 21 de febrero de 1895.

17. *El Heraldo de Madrid*, 23 de febrero de 1895.

Además, en este puesto le tocará vivir el estallido de la guerra hispano-americana. Las palabras de Blanco Núñez son muy acertadas, pues retratan lo que debió de sentir tras el desastre del 98: «Eduardo tuvo que beber el amargo cáliz del 98 desde su puesto del Ministerio»¹⁸.

En los días previos a la guerra, formó parte de la Junta de Generales de Marina y votó en contra de la entrada en la guerra junto con otros tres almirantes: Gómez Imaz, Joaquín María Lazaga y Garay y Mozo y Díaz Robles. Según el historiador Pablo de Azcárate¹⁹, «dejaron acreditado no sólo su clarividencia, sino su valor cívico, más meritorio en este caso que el militar, pues la Junta se decantó por la entrada en la guerra». Incluso, como se desprende de la prensa de la época, siendo buen conocedor de la Armada y huyendo del fervor patriótico del momento, desaconsejó en varias ocasiones embarcarse en una guerra que llevaría a España al desastre.

En las votaciones a la parte electiva del Senado de 10 de abril de 1898, en un ambiente prebélico en el que era habitual que altos mandos militares hicieran oír la voz de la milicia en las cámaras, fue elegido senador por la provincia de La Coruña en la legislatura 1898-1899, obteniendo 177 votos del total de 204 compromisarios.

En este punto, es interesante dar un apunte de su relación con el principal protagonista

de la guerra de Cuba, el contralmirante Cervera, que fue de respeto y caballerosidad, respeto que venía de lejos²⁰. Fue de los primeros que visitó a Cervera en el Hotel Ultramar de Madrid, junto con el general Bermejo y «otros amigos del exjefe de la escuadra destruida», y con motivo de su nombramiento como ministro de Marina pronunció las siguientes palabras: «Hablo en nombre de la Marina, porque entre los presentes soy el más antiguo. Agradezco las frases cariñosas del señor ministro saliente y las del sr. Cervera, a quien conozco desde que era guardiamarina. Con gran satisfacción le veo al frente de la Armada y me complazco mucho en manifestarlo así. Su gestión no encontrará dificultades»²¹. Cervera, antes de aceptar el cargo de ministro, habló con Eduardo y con el general Beránger, una muestra más de su *auctoritas* en la Marina²².

Eduardo Butler pasó a la reserva el 12 de noviembre de 1898. Anteriormente, la revista *El Mundo Naval Ilustrado* le describió como «el vicealmirante más antiguo de la escala activa y [que] goza en el Cuerpo de un gran prestigio y general afecto»²³. Alcanzó 2.130 días de mar efectivos y cerca de catorce años de permanencia en América y Asia, participando en tres campañas en Cuba y una en Filipinas.

Dada su posición, su trato con los políticos y los presidentes del Gobierno, como Cánovas, Sagasta o Maura, era habitual, como queda

18. Blanco Núñez, José María (2016): *Discurso de respuesta en el acto de la recepción pública del Excmo. Sr. D. Juan Van-Halen y Acedo como miembro de la Real Academia de la Mar*, https://realacademiadelamar.com/files/Juan-Van-Halen-y-Acedo_14-11-16.pdf (consulta el 20 de diciembre de 2025).

19. Azcárate, Pablo de (1968): *La Guerra del 98*. Alianza Editorial.

20. *El Diario Catalán*, 24 de septiembre de 1898.

21. *La Correspondencia de España*, 16 de diciembre de 1892.

22. *La Iberia*, 12 de diciembre de 1892.

23. *El Mundo Naval Ilustrado*, 1 de junio de 1897.



Imposición de la cruz roja del Mérito Naval por su heroicidad al capitán de la Marina Mercante Manuel Deschamps Martínez. De derecha a izquierda, Deschamps y el vicealmirante Butler.
(Fuente: *Nuevo Mundo*, 1 de junio de 1898)

patente en la prensa de entonces²⁴, y éstos le tenían un especial afecto y confianza, que cristalizó, según medios periodísticos, en que fue propuesto en varias ocasiones como ministro de Marina (Cánovas²⁵ en 1890 y 1892, y Sagasta en 1894, 1895 y en 1898).

Además, recibió las siguientes condecoraciones: comendador de la Orden de Carlos III, Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, Cruz de 2.ª clase del Mérito Naval, Gran Cruz del Mérito Naval, Gran Cruz del Salvador de Grecia, gran oficial de la Orden de la Corona de Italia, Medalla de Amadeo I, comendador de número de Carlos III, comendador de San Benito de Avis de Portugal y Cruz de 2.ª cla-

se al Mérito Naval con distintivo rojo por su actuación en los desórdenes de 1867.

Su sentido del deber queda reflejado en su último acto público sólo dos meses antes de su fallecimiento el 15 de mayo de 1905, acompañando a pie el cortejo fúnebre del general Salcedo²⁶. Posteriormente, en su propio entierro quedaría patente el afecto y respeto que se le tenía. Éste tuvo lugar el 16 de mayo de 1905, llevado en un coche tirado por seis caballos, que portaba un féretro negro sobre el que se colocaron su bastón de mando y el sombrero de general, en el que fue conducido al Cementerio de la Sacramental de San Lorenzo. Presidieron el duelo el capitán general Ramón Blanco y

24. *El Resumen*, 12 de diciembre de 1898.

25. Respectivamente: *La Época*, 1890. *La Publicidad*, 8 de marzo de 1892 y 1 de noviembre de 1894. *El Correo Español*, 18 de mayo de 1898. *El Demócrata*, 9 de marzo de 1892. *La Oceanía Española*, 31 de marzo de 1895.

26. *La Época*, 4 de marzo de 1905.

Erenas, marqués de Peña Plata; el general de Artillería de la Armada Redondo; el jefe de Personal, general Fernández de Gelis; en nombre del ministro de Marina, su ayudante personal Gómez Imaz, y en el del almirante, su ayudante el Sr. Gastón. También le acompañaron otros generales²⁷.

Conclusión

Hemos visto que las vicisitudes de la Armada y las de Eduardo corrieron parejas a lo largo de su extensa carrera militar. Se trataba de un marino con un perfil más profesional que político, que dedicó textualmente su vida a la Armada. Su búsqueda por la excelencia desde muy joven le valió una alta estima entre sus superiores; esto, unido a su permanente interés por el conocimiento en una época de grandes cambios tecnológicos, puesto de manifiesto en la evaluación del

monitor norteamericano o en su apoyo a Isaac Peral, le granjeó una alta valoración en la Armada. Pero especialmente a destacar es su integridad, revelada en el levantamiento cantonal en Cartagena y en la guerra de Cuba y su relación con Cervera en los trágicos momentos de 1898, que cristalizó en el respeto y el prestigio de que gozó en la Marina, condiciones necesarias para un liderazgo basado en la *auctoritas*, que desempeñó y fue reconocido en muy diversas ocasiones. A esto se añade la valoración de sus superiores por sus dotes diplomáticas, que le encargaron misiones delicadas, como la de Guatemala. Era un marino de su tiempo, perteneciente a la élite de la Armada, que conoció sinsabores, pero que siempre supo rehacerse de los mismos. Todo esto refleja el devenir de nuestra Armada en el turbulento siglo XIX, en el que quedó de manifiesto que los destinos de la Armada y de España estaban entrelazados.

BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA

De la Válgoma, Dalmiro, y De la Guardia y Pascual de Pobil, José Luis (1954): *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval: catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*. Instituto Histórico de la Marina.

Alfaro Zaforteza, Carlos (marzo de 2020): «El cuerpo de ingenieros y la reconstrucción de la Armada durante el reinado de Isabel II». *Revista General de Marina*.

Rodríguez González, Agustín Ramón (2013): *Las campañas navales en el ultramar español (1875-1898)*. Real Academia de la Historia.

Biblioteca Nacional de España. Hemeroteca digital (1873-1905): *La Época, El Imparcial, El Correo Militar, El Heraldo de Madrid, La Iberia, El Diario Catalán, La Publicidad, El Resumen, La Correspondencia de España, La Oceanía Española, La Gaceta de Madrid* (1883-1898).

27. *La Época*, 16 de mayo de 1905.